



07 DE MARÇO DE 2019

Quinta-feira

- CONTRIBUIÇÃO SINDICAL :: MP Nº 873/2019
- SINDICATOS PERDEM 90% DA CONTRIBUIÇÃO SINDICAL NO 1º ANO DA REFORMA TRABALHISTA
- GOVERNO QUER ACABAR COM UNICIDADE SINDICAL PARA ESTIMULAR CONCORRÊNCIA
- APÓS REFORMA, CAMINHO É PROPOR PEC PARA FIM DA UNICIDADE SINDICAL, DIZ MARINHO
- PARA SINDICALISTAS, INTENÇÃO DO GOVERNO É DIVIDIR MOVIMENTO
- APAS É FAVORÁVEL À MP QUE DESOBRIGA PAGAMENTO DE CONTRIBUIÇÃO SINDICAL
- CONFEDERAÇÃO VAI AO STF CONTRA MEDIDA QUE PROÍBE DESCONTO EM FOLHA DE CONTRIBUIÇÃO SINDICAL
- SUÍÇA APROVA FIM DE DUPLA TRIBUTAÇÃO COM BRASIL
- OCDE REDUZ PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO DO BRASIL A MENOS DE 2% EM 2019
- ARTIGO: CINZAS NO MUNDO DO TRABALHO
- APÓS DECEPÇÃO COM PIB DE 2018, ECONOMISTAS PREVEEM EXPANSÃO DE 2,3% EM 2019
- CONFIANÇA DO COMÉRCIO SOBE, MAS INDICADOR DE INVESTIMENTO CAI, DIZ FECOMERCIO-SP
- GOVERNO QUER BARRAR BENEFÍCIOS PARA 2,5 MILHÕES DE DEVEDORES
- PEC ABRE ESPAÇO PARA TRABALHADOR NA ATIVA MIGRAR PARA CAPITALIZAÇÃO
- PENSÃO PELO MÍNIMO EXIGIRÁ SALÁRIO DE R\$ 1.663
- IDADE MÍNIMA PARA SE APOSENTAR PODE SUBIR TRÊS MESES EM 2024
- ARTIGO: É TEMPO DE COMPARAR PREÇOS E CRIAR OS PRÓPRIOS EMPREGOS

- EXPECTATIVA PARA SELIC NO FIM DE 2019 PERMANECE EM 6,50% AO ANO, MOSTRA FOCUS
- IPC-C1 (BAIXA RENDA) SOBE 0,49% EM FEVEREIRO ANTE 0,61% EM JANEIRO, DIZ FGV
- 'DECISÃO DE FECHAR OU ABRIR FÁBRICAS É PRIVADA', DIZ SECRETÁRIO DE BOLSONARO
- BUGATTI LANÇA O CARRO MAIS CARO DA HISTÓRIA, DE R\$ 47,3 MILHÕES
- MERCADO CAÓTICO DE SENSOR PARALISA CARROS AUTÔNOMOS
- PEDÁGIO TERÁ REDUÇÃO DE 30% NO PARANÁ, APÓS ACORDO ENTRE LAVA JATO E RODONORTE
- TESLA VAI APRESENTAR NOVO SUV ELÉTRICO NO DIA 14, ANUNCIA ELON MUSK
- VOLVO LIMITA A VELOCIDADE DE SEUS VEÍCULOS PARA TENTAR ZERAR MORTES
- LIMITES DE EMISSÃO DE POLUENTES IMPÕEM CARROS ELÉTRICOS NA EUROPA
- ARGENTINA: VENDAS DE AUTOMÓVEIS AO BRASIL RECUAM 41,2% EM JANEIRO, NA BASE ANUAL
- MARCA VOLKSWAGEN NÃO ALCANÇOU META DE MARGEM OPERACIONAL EM 2018, DIZ REVISTA
- VOLKSWAGEN COMPARTILHARÁ PLATAFORMA EXCLUSIVA DE CARROS ELÉTRICOS COM OUTROS FABRICANTES
- GRUPO VW PRODUZIRÁ CARREGADOR PORTÁTIL PARA CARROS ELÉTRICOS
- "AS FABRICANTES DE AUTOPEÇAS NÃO PODEM SE DAR AO LUXO DE FICAR PARADAS"
- CRÉDITO AJUDA A RECUPERAR VENDAS DE MOTOS
- MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE GOVERNO AVALIA AUTORIZAR MINERAÇÃO EM TERRA INDÍGENA

CÂMBIO		
EM 07/03/2019		
	Compra	Venda
Dólar	3,870	3,870
Euro	4,346	4,348

Fonte: BACEN

CONTRIBUIÇÃO SINDICAL :: MP nº 873/2019

07/03/2019 – Fonte: FIEP

Foi publicada no Diário Oficial da União, a [Medida Provisória nº 873/2019](#), que “Altera a Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), para dispor sobre a CONTRIBUIÇÃO SINDICAL, e revoga dispositivo da [Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990](#)”.

Para acessar a íntegra da MP, [CLIQUE AQUI](#).

Sindicatos perdem 90% da contribuição sindical no 1º ano da reforma trabalhista

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 05-03-2019)

Sindicatos de trabalhadores e de patrões tiveram os recursos drenados pelo fim da obrigatoriedade da contribuição sindical, como era esperado. Dados oficiais mostram que em 2018, primeiro ano cheio da reforma trabalhista, a arrecadação do imposto caiu quase 90%, de R\$ 3,64 bilhões em 2017 para R\$ 500 milhões no ano passado. A tendência é que o valor seja ainda menor neste ano.

O efeito foi uma brutal queda dos repasses às centrais, confederações, federações e sindicatos tanto de trabalhadores como de empregadores. Muitas das entidades admitem a necessidade de terem de se reinventar para manter estruturas e prestação de serviços. Além de cortar custos com pessoal, imóveis e atividades, incluindo colônia de férias, as alternativas passam por fusões de entidades e criação de espaços de coworking.

O impacto foi maior para os sindicatos de trabalhadores, cujo repasse despencou de R\$ 2,24 bilhões para R\$ 207,6 milhões. No caso dos empresários, foi de R\$ 806 milhões para R\$ 207,6 milhões. O antigo Ministério do Trabalho – cujas funções foram redistribuídas entre diferentes pastas -, teve sua fatia encolhida em 86%, para R\$ 84,8 milhões.

Os valores podem cair ainda mais por duas razões. Primeiro, na sexta-feira passada, 1º, o governo editou Medida Provisória que dificulta o pagamento da contribuição sindical. O texto acaba com a possibilidade de o valor ser descontado diretamente dos salários. O pagamento agora deverá ser feito por boleto bancário.

O governo diz que o objetivo é reforçar o caráter facultativo do imposto. Segundo, sindicalistas preveem que a arrecadação será menor neste ano, pois muitas empresas ainda descontaram o imposto na folha salarial em 2018 porque tinham dúvidas sobre a lei.

Fusão

Para sobreviver ao modelo estabelecido na reforma trabalhista, em vigor desde novembro de 2017, o Sindicato dos Empregados na Indústria Alimentícia de São Paulo, que representa 30 mil profissionais, vai se unir aos sindicatos de trabalhadores da área de alimentação de Santos e região, de laticínios e de fumo no Estado. Juntos, passarão a ter base de quase 50 mil funcionários. Do lado empresarial, está em andamento a fusão, em uma única entidade, de sete sindicatos da indústria gráfica de várias cidades do Rio.

Em uma difícil tarefa para tentar reverter o fechamento da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo, anunciada há quase duas semanas, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC teve seus recursos obtidos por meio do imposto reduzidos de R\$ 5,94 bilhões em 2017 para R\$ 46 milhões no ano passado.

O encerramento da produção de veículos da Ford vai deixar na rua grande parte dos 4,5 mil empregados diretos e indiretos. Dirigentes do sindicato estão buscando apoio em todos os níveis governamentais para tentar convencer a multinacional americana a voltar atrás.

A entidade afirma que o corte certamente gera impactos, mas diz ter outras formas de sustento, até porque devolve o valor do imposto sindical aos associados. A base do sindicato é formada por 71 mil trabalhadores (39 mil a menos que em 2011), dos quais cerca de 50% são sócios.

O sindicato é filiado à CUT, que em 2017 ficou com R\$ 62,2 milhões do repasse da contribuição, o maior valor recebido entre as seis centrais que têm direito a cotas. No ano passado, o valor caiu para R\$ 3,5 milhões, deixando a entidade atrás da Força Sindical e da UGT, que receberam R\$ 5,2 milhões cada.

Segundo a CUT, os grandes grupos que empregam sua base de trabalhadores, como montadoras e bancos, foram os primeiros a suspender o recolhimento, enquanto empresas de menor porte continuaram fazendo o desconto por terem dúvidas em relação às novas regras.

A central ressalta que sua base tem promovido debates sobre novas formas de contribuição. Sindicatos como o dos Bancários de São Paulo já aprovaram o recolhimento da contribuição negocial, paga após as negociações da data base. Boatos de que a entidade colocou à venda sua sede no bairro do Brás foram desmentidos mas, se surgir uma boa proposta, a central avisa que pode estudar.

Imóvel vendido

Presidente da UGT e do Sindicato dos Comerciários de São Paulo, Ricardo Patah diz que a entidade promoveu uma reestruturação que reduziu seus gastos de R\$ 7 milhões para R\$ 4,3 milhões no ano passado.

“O número de funcionários do sindicato foi reduzido de 600 para 200, promovemos uma redução de jornada e salários por seis meses, fechamos três sedes e vendemos, por R\$ 10,3 milhões, um edifício que mantínhamos alugado no centro de São Paulo”, exemplifica Patah. “Agora estamos numa ampla campanha de sindicalização.”

A Força Sindical, por sua vez, pede R\$ 15 milhões pelo prédio de 12 andares de sua sede no bairro da Liberdade e está assessorando associados a promoverem fusões para compartilhar custos. A intenção é adquirir uma sede menor ou ocupar algumas salas no imóvel vizinho do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo.

‘Coworking’ na Fiesp

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) recebeu R\$ 3,4 milhões de sua cota da contribuição sindical, em comparação a R\$ 16,9 milhões em 2017. “Apesar de sermos a favor do fim da obrigatoriedade, a queda teve impacto expressivo em nossa receita”, diz Luciana Freire, diretora executiva jurídica da Fiesp. “Para superar isso, temos de nos reinventar com novos serviços e redução de custos.”

Um novo serviço que a entidade vai oferecer a partir de abril no imponente prédio na avenida Paulista será o de coworking (espaço de escritórios compartilhados). Um dos 16 andares do imóvel foi reformado para receber até 30 sindicatos que queiram compartilhar o espaço para atendimento a associados e prestação de serviços.

Entre os alvos estão os sindicatos de pequeno porte que passam por dificuldades em manter sedes alugadas e mão de obra. Eles poderão reembolsar a entidade pelo uso do espaço e de pessoal pois, além dos próprios funcionários poderão usufruir da equipe da Fiesp.

“Esse é um projeto piloto mas, se fizer sucesso, será ampliado”, informa Luciana, para quem o custo para os sindicatos será bem inferior ao de bancar a estrutura independente. A Fiesp reúne 130 empresas de São Paulo e, entre as ações recentes para reduzir custos está a fusão de núcleos temáticos, como o de Economia com o de Competitividade e o de Microempresas com os de Empreendedorismo e Startups.

Locação

A Fecomércio-SP é a federação empresarial que fica com o maior repasse da contribuição sindical recolhida pelo setor. No ano passado recebeu R\$ 7,5 milhões. No ano anterior foram R\$ 29,3 milhões.

Com mais de 90% das associadas formadas por micro e pequenas empresas, a Fecomércio-SP já defendia, antes mesmo da reforma trabalhista, a fusão de sindicatos principalmente após a lei que criou o Simples Nacional, desobrigando esse grupo de empresas a recolher a contribuição sindical.

O vice-presidente da Fecomércio, Ivo Dall’Acqua, conta que há dois anos a entidade assessorou a fusão dos sindicatos de barbeiros e de cabeleireiros de senhoras, criando uma única entidade patronal, o Sindibeleza. “Em razão da burocracia o novo sindicato não recebeu seu registro e, agora, a decisão é com o Ministério da Justiça.”

Ele ressalta que a Fecomércio tem outras fontes de renda para manter sua sede, um prédio de arquitetura moderna na Bela Vista, área nobre da capital paulista. Além das áreas destinadas à própria entidade, há espaço para exposições, convenções e um teatro, que são alugados para terceiros.

Fundos previdenciários

Na busca da reinvenção para sobreviverem no pós- imposto sindical obrigatório e já prevendo a aprovação da Reforma da Previdência – que pode futuramente adotar o regime de capitalização –, as centrais sindicais começam a avaliar maneiras de participar da gestão de fundos previdenciários.

A ideia, explica o secretário-geral da Força Sindical, João Carlos Gonçalves, o Juruna, é usar como exemplo a experiência dos Estados Unidos e do Canadá onde, há várias décadas, os sindicatos participam ou têm controle de fundos de pensão.

“A discussão ainda é embrionária e não fizemos ainda um debate mais profundo sobre como seria esse processo”, informa Juruna. Por enquanto, a base das discussões são artigos acadêmicos que tratam do tema e trocas de informações com entidades internacionais.

Segundo um dos artigos em análise, dos 100 maiores fundos de pensão do Canadá, responsáveis por quase metade dos recursos dessas instituições, ao menos quatro são controlados por sindicatos.

Em razão disso, o nível de sindicalização no país é elevado.

Segundo Juruna, um importante passo para esse processo é unificar mais o movimento sindical criando, por exemplo, entidades que representem toda uma categoria, a exemplo do que também já ocorre nesses dois países e na Europa.

O presidente da UGT, Ricardo Patah, fez que a central também avalia essa possibilidade pois os trabalhadores “não podem deixar essa gestão apenas nas mãos dos grandes bancos”.

A Força é uma das entidades que lançou recentemente essa discussão e Juruna diz querer envolver todas as centrais. A CUT informa que debate o tema.

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

Proposta em estudo seria encaminhada após reforma da Previdência

O governo estuda propor ao Congresso o fim da limitação para criação de sindicatos. Com o objetivo de aumentar a concorrência, a equipe econômica quer permitir que mais de uma entidade possa representar uma categoria em região específica do país. O projeto quer acabar com a unicidade sindical, sistema em vigor atualmente e que veda a existência de mais de uma organização sindical por categoria profissional na área.

Para mudar essa regra, será necessário enviar uma PEC (Proposta de Emenda à Constituição), que precisa passar por duas votações na Câmara e mais duas no Senado.

Mas isso só deve acontecer depois que os parlamentares concluírem a análise da PEC da reforma da Previdência, que ainda nem começou a tramitar.

A intenção de propor o fim da unicidade sindical foi informada pelo secretário especial da Previdência e Trabalho, Rogério Marinho. Sem a restrição para criação de sindicatos, o trabalhador poderia escolher qual organização pretende financiar.

Ex-deputado federal, Marinho foi o relator da reforma trabalhista durante o governo do ex-presidente Michel Temer, que tornou opcional a contribuição sindical.

Depois que o projeto foi aprovado pelo Congresso, parte das novas regras trabalhistas foram questionadas no STF (Supremo Tribunal Federal).

Quando os ministros declararam constitucional o fim da contribuição sindical obrigatória, o ministro Roberto Barroso defendeu que o Congresso dessa continuidade à reforma trabalhista e, assim, acabasse com a regra que limita a criação de organizações para representar os trabalhadores.

No entanto, entidades sindicais acreditam que a pulverização da organização possa enfraquecer o movimento em prol dos empregados. Essa é a avaliação, por exemplo, do presidente da CSB (Central dos Sindicatos Brasileiros), Antonio Neto.

“Acho que o Brasil não tem maturidade ainda para ter pluralismo sindical. Isso é fracionismo e enfraquece os sindicatos. Vamos lutar contra essa PEC [quando ela for enviada] porque defendemos a unicidade sindical e queremos a volta da contribuição compulsória”.

A vedação para criar mais de uma organização sindical para uma categoria na mesma região está prevista no artigo 8º da Constituição. Por isso, precisa de uma discussão mais longa no Congresso.

O advogado Mauro Menezes, representante de diversos sindicatos, avalia que o governo deveria discutir, então, o assunto também com a sociedade para que se busque um novo sistema sindical.

“Já temos número demasiado de sindicatos no Brasil mesmo com a unicidade, pois é constantemente aceito o desmembramento de entidades sindicais. É preciso uma avaliação. Essa PEC pode resultar numa fragmentação maior das organizações, que já estão com problemas na capacidade financeira”.

Para secretário-geral da Força Sindical, João Carlos Gonçalves (Juruna), a tendência é de redução da quantidade de sindicatos desde que houve o fim da contribuição obrigatória. Esse processo, segundo ele, seria acelerado com o fim da unicidade.

“O movimento para que os sindicatos se agrupem já é um efeito da reforma trabalhista. A fragmentação dos sindicatos por municípios já era. A tendência é se aproximar dos sindicatos maiores para haver economia financeira. E os trabalhadores escolheriam as maiores organizações”.

Na semana passada, o presidente Jair Bolsonaro editou uma medida provisória (MP) mudando regras para o pagamento da contribuição sindical.

Uma das mudanças foi a proibição de que a taxa seja descontada do salário do trabalhador, que terá que pagar a contribuição por boleto.

Além disso, o governo impede que assembleias ou convenções coletivas determinem a obrigatoriedade de contribuição sindical aos trabalhadores.

A MP já foi encaminhada ao Congresso. Os parlamentares terão que dar aval às alterações.

As centrais sindicais alegam que a medida é inconstitucional e podem recorrer ao STF contra a decisão de Bolsonaro.

Após reforma, caminho é propor PEC para fim da unicidade sindical, diz Marinho

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 06-03-2019)

Após a reforma da Previdência, o governo do presidente Jair Bolsonaro vai propor o fim da unicidade sindical, sistema que permite apenas um único sindicato representando determinada categoria na mesma base territorial. Segundo o secretário especial de Previdência e Trabalho, Rogério Marinho, a ideia é permitir a concorrência entre essas entidades e “estimular a melhoria de performance e a prestação de serviços aos associados”.

Para o secretário, os trabalhadores filiados aos sindicatos hoje ficam reféns de uma espécie de cartório de sindicatos no País, que muitas vezes não os representam como deveriam, ou prestam serviços de baixa qualidade. Para abolir esse sistema, a mudança precisa ser enviada ao Congresso Nacional por meio de Proposta de Emenda à Constituição (PEC).

Outro objetivo, segundo Marinho, é “retirar a tutela do governo” na concessão das cartas sindicais, documento que atesta a permissão para o funcionamento da entidade, e “evitar interferências políticas indesejáveis”.

A concessão de cartas sindicais esteve no centro de uma investigação deflagrada no ano passado na Operação Registro Espúrio, que levou o então ministro do Trabalho Helton Yomura a ser afastado e, logo depois, pedir demissão. A pasta, hoje extinta e fundida ao Ministério da Economia, também chegou a suspender a liberação dos registros.

De acordo com as investigações, uma suposta organização criminosa integrada por políticos e servidores teria fraudado registros de sindicatos, que eram concedidos mediante pagamento de propina.

Para Marinho, o fim da unicidade sindical coloca o Brasil em acordo com os preceitos da Convenção 87 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que prega a liberdade sindical.

Ex-deputado federal, Marinho foi o relator da reforma trabalhista na Câmara dos Deputados, aprovada ainda em 2017. Foi ele quem introduziu no texto a proposta que pôs fim à cobrança obrigatória do imposto sindical.

Na última sexta-feira, 1º de março, às vésperas do carnaval, o governo publicou em edição extra do Diário Oficial da União uma Medida Provisória para deixar ainda mais claro o caráter facultativo da contribuição sindical. O texto, que entrou em vigor imediatamente, também endureceu as regras de cobrança, passando a exigir que os trabalhadores autorizem individualmente o pagamento e o façam por meio de boleto bancário.

Segundo Marinho, a medida é necessária devido ao "ativismo judiciário", que tem permitido a cobrança apesar da lei aprovada em 2017. A MP ainda proíbe que os sindicatos decidam em caráter coletivo, por meio de convenções ou assembleias gerais, autorizar o desconto.

As associações de servidores públicos também não poderão mais descontar diretamente na folha de pagamento do funcionalismo as mensalidades e contribuições sindicais. Assim como os demais trabalhadores, os servidores que quiserem recolher a contribuição precisarão solicitar a emissão de um boleto bancário para só então efetuar o pagamento.

Só no ano passado, as entidades sindicais receberam R\$ 580 milhões repassados após o desconto em folha dos servidores públicos, segundo dados do governo informados a pedido do Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

A mudança foi criticada pelas centrais sindicais, que acusaram o governo de não dialogar com as entidades antes de propor a mudança por meio de MP, que tem vigência imediata.

Para sindicalistas, intenção do governo é dividir movimento

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 07-03-2019)

Dividir e enfraquecer o movimento sindical brasileiro já cambaleante desde o fim da contribuição sindical obrigatória é a opinião de dirigentes sindicais sobre o fim da unicidade sindical. Dar a liberdade aos trabalhadores para se organizar da forma que acharem melhor e colocar o Brasil em linha com o que já ocorre em países desenvolvidos é o que analistas da área de trabalho pensam da medida.

Nesta quarta-feira, 6, o secretário especial de Previdência e Trabalho, Rogério Marinho, disse que o governo estuda uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para acabar com a unicidade sindical no País, modelo adotado desde o governo de Getúlio Vargas. O anúncio ocorre cinco dias após a publicação de Medida Provisória que proíbe o desconto em folha de pagamento de qualquer contribuição de trabalhadores aos sindicatos.

"A ideia é dividir o movimento sindical, pois essa decisão deveria partir dos trabalhadores e não do governo", afirma João Carlos Gonçalves, o Juruna, secretário-geral da Força Sindical. Para ele, também é uma forma de tentar barrar a ação das entidades contra a reforma da Previdência.

Dirigentes de várias centrais sindicais do País já tinham agendado para esta quinta-feira, 7, em São Paulo, encontro para debater a MP publicada sexta-feira. Agora, a unicidade será incluída na pauta.

Na opinião de Ricardo Patah, presidente da UGT, o governo está "atirando para todos os lados e vai acabar desmoronando sem aprovar nada, nem mesmo a reforma previdenciária, tão importante para o País." Em sua opinião, o governo de Jair

Bolsonaro demonstra descomprometimento com necessidades mais urgentes, como as reformas tributária e política e uma política industrial para gerar empregos.

Patah diz ser contra o fim da unicidade sindical. Juruna, por sua vez, afirma ser favorável, desde que a forma de atuação seja decidida pelos trabalhadores e não por regras impostas.

Ele defende, por exemplo, a criação de sindicatos nacionais por categoria, que seriam mais fortes para negociar direitos trabalhistas. Poderia, por exemplo, existir sindicatos nacionais de metalúrgicos de cada uma das centrais e o trabalhador escolhe de qual quer participar, dependendo do retorno que terá.

Retrógrado

O professor da USP e pesquisador da Fipe, Hélio Zylberstajn, acha que a unicidade sindical já deveria ter acabado há muito tempo. "Esse modelo é contra o que estabelece a Convenção 87 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que só aceita países onde há liberdade sindical".

No sistema de pluralidade sindical os trabalhadores podem definir que tipo de organização querem, se por ramo de atividade, categoria ou por empresa, por exemplo, sem intervenção da lei, como é hoje, que determina um único sindicato por categoria e por município.

"Ser mais legítimo e mais representativo, aliás, é uma forma de sobrevivência para os sindicatos", diz Zylberstajn.

Fábio Chong, sócio da área trabalhista do L.O. Baptista Advogados, considera o sistema atual retrógrado e mandatário, que acaba criando uma "reserva de mercado" já que o trabalhador não pode escolher em qual entidade quer se filiar.

"A ideia do governo acaba com isso pois permitirá a existência de mais de um sindicato na mesma base e para uma mesma categoria", diz Chong. "Só as entidades fortes, com maior representatividade, sobreviverão." O número de sindicatos vai diminuir, afirma. O País tem cerca de 16 mil entidades de trabalhadores e empregadores. A Alemanha, por exemplo, tem oito, todos nacionais.

Apas é favorável à MP que desobriga pagamento de contribuição sindical

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 06-03-2019)

A Associação Paulista de Supermercados (Apas) se manifestou favoravelmente à Medida Provisória (MP) que altera as regras para a contribuição sindical. O texto foi publicado em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) de sexta-feira passada, 1º de março.

"Independentemente de a maior parte da receita dos sindicatos de empregados e empregadores fosse proveniente dos recursos obtidos das contribuições sindicais, a Apas considera que a segurança jurídica obtida a partir da reforma Trabalhista favorece a que exista um ambiente sem dívidas e mais propício à geração de empregos, estimulando a renda e, conseqüentemente, girando a economia", defendeu a Apas, em nota enviada à imprensa.

O texto divulgado na sexta-feira, 1º, reforça o caráter facultativo da contribuição sindical. O pagamento agora deverá ser feito por boleto, enviado aos que tenham previamente autorizado a cobrança.

Para a Apas, com esta configuração, os sindicatos, federações e confederações irão "se esforçar no desenvolvimento de mais e melhores produtos e serviços para que haja interesses genuínos em filiações".

“A Apas vê com otimismo as flexibilizações proporcionadas pela reforma Trabalhista, que inauguraram um novo ciclo de mudanças no campo trabalhista e devem proporcionar mais produtividade aos diversos setores da economia, em especial o supermercadista, modernizando as relações de trabalho sem perder os direitos constitucionais”, apontou, em texto, a associação.

Confederação vai ao STF contra medida que proíbe desconto em folha de contribuição sindical

07/03/2019 – Fonte: G1

Entidade que representa servidores federais alegou que norma viola direito constitucional de livre associação. Ministro Luiz Fux é o relator do caso.

A Confederação Nacional das Carreiras Típicas de Estado (Conacate) acionou o Supremo Tribunal Federal (STF) contra a medida provisória assinada pelo presidente Jair Bolsonaro que proíbe o desconto em folha da contribuição sindical. A ação foi protocolada na Corte no sábado (2).

O relator é o ministro Luiz Fux. Ele pode negar ou conceder o pedido de liminar (decisão provisória) para suspender os efeitos da MP até que o plenário do tribunal discuta a ação definitivamente. O ministro também pode deixar de analisar o pedido de liminar e levar o caso direto ao plenário.

A contribuição sindical já havia deixado de ser obrigatória na reforma trabalhista proposta pelo governo do ex-presidente Michel Temer e aprovada pelo Congresso em 2017. Desde então, os trabalhadores são obrigados a expressar a vontade de contribuir para seu sindicato, mas o desconto continuava sendo feito diretamente do salário pelas empresas, como antes da reforma.

A nova norma do governo Bolsonaro determina que as contribuições financeiras de trabalhadores para seus sindicatos não poderão mais ser descontadas diretamente dos salários e terão, a partir de agora, que ser pagas exclusivamente por boleto bancário. O texto foi publicado em edição extra do "Diário Oficial da União" na sexta-feira (1º). A medida provisória passa a valer a partir de sua publicação e tem força de lei. No entanto, precisa ser aprovada pelo Congresso em até 120 dias, caso contrário perde validade e a regra antiga volta a vigorar.

Na ação, a Conacate, que representa servidores públicos federais de carreiras típicas de Estado (como auditores da Receita e policiais federais), pede que a medida provisória seja declarada inconstitucional.

A confederação alegou que houve violação a dispositivos da Constituição, entre eles o que garante ao servidor público civil o direito à livre associação sindical. Para a entidade, a norma é um “ataque mortal ao direito de livre associação”.

A Conacate afirmou ainda que a proibição do desconto em folha da contribuição representa a “regressão de um direito”, que colocará em risco a administração das associações sindicais.

Segundo a confederação, a medida provisória torna as entidades dependentes do sistema bancário para receber a contribuição.

“Nesse caso, os custos de cobrança podem superar o valor da própria contribuição”, afirmou a entidade em um trecho do documento.

“É de se perguntar o efeito da redução das receitas das associações aliada ao aumento da receita dos bancos que em uma conta qualquer se aponta da ordem de mais de R\$ 100 milhões com a presente medida”, argumentou a confederação.

Para a Conacate, a medida é uma tática do governo para reduzir a capacidade financeira de entidades que se opõem a medidas do Palácio do Planalto nas áreas de Previdência Social e de política econômica.

Suíça aprova fim de dupla tributação com Brasil

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

Acordo ainda precisa ser votado por parlamentares brasileiros

Depois de o Parlamento da Suíça autorizar em dezembro do ano passado um acordo para o fim da bitributação de renda com o Brasil, o Conselho dos estados do país europeu seguiu o mesmo caminho e também aprovou a medida, nesta quarta-feira (6).

A decisão pelo fim da dupla tributação, além estimular fluxos de investimentos entre os países e fortalecer relações comerciais bilaterais, combate o planejamento tributário e o uso abusivo do tratado, segundo Pirmin Bischof, parlamentar do Partido Democrata Cristão e porta-voz da comissão que analisou o assunto na Casa.

A medida tem respaldo no Projeto sobre Erosão da Base Tributária e Transferência de Lucros (BEPS) da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico).

A proposta votada nesta quarta foi assinada em maio do ano passado pelo supervisor nacional do Imposto de Renda, Jorge Rachid, e o embaixador da Suíça no Brasil, Andrea Semadeni, em Brasília.

O acordo, no entanto, passa a valer apenas após sua aprovação pelo legislativo brasileiro. O Congresso ainda não aprovou a resolução, pois não foi enviada pela Casa Civil ao Legislativo. Segundo a Receita, até a última quinta-feira (28), o acordo se encontrava no Ministério de Relações Exteriores.



Terminal de contêineres em Paranaguá, no Paraná - Eduardo Anizelli/Folhapress

Além de fechar o acordo com o Brasil, o Conselho dos estados do país europeu também autorizou nesta quarta uma resolução semelhante com o Reino Unido.

No caso brasileiro, contudo, um novo acordo foi discutido devido ao combate à corrupção, disse Bischof. Isso porque a comissão que analisou a medida entende que os níveis de corrupção dos dois países são distintos. Mas pelo Brasil ser o maior parceiro comercial da Suíça na América do Sul, a comissão autorizou o acordo.

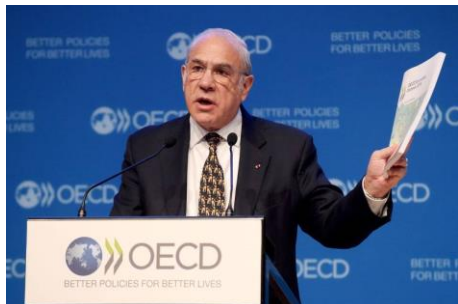
OCDE reduz projeção de crescimento do Brasil a menos de 2% em 2019

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

A OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) reduziu as estimativas de crescimento para o Brasil em 0,2 ponto em 2019, a 1,9%, mantendo a projeção de expansão de 2,4% em 2020, informou relatório divulgado nesta quarta (6).

A organização também cortou a projeção de crescimento para a economia global em 2019 e 2020, após reduções em novembro, alertando que as disputas comerciais e a incerteza sobre o Brexit afetarão as empresas e o comércio mundiais.

De acordo com o relatório da OCDE, a perspectiva é que a economia mundial cresça 3,3% em 2019 e 3,4% em 2020.



José Ángel Gurría, secretário-geral da OCDE, durante evento em Paris - Eric Piermont - 21.nov.2018/AFP

Essas projeções representam cortes de 0,2 ponto percentual para 2019 e 0,1 ponto para 2020, em comparação com as estimativas da OCDE em novembro.

"Altas incertezas de política econômica, tensões comerciais e mais erosão da confiança empresarial e do consumidor estão contribuindo para a desaceleração", disse a OCDE no relatório.

"Substancial incerteza sobre a política econômica permanece na Europa, incluindo sobre o Brexit. Uma saída desordenada aumentaria os custos para as economias europeias de forma substancial", completou a OCDE.

Para a Alemanha, maior economia da Europa, a OCDE cortou com força a estimativa de crescimento do PIB em 2019 a 0,7%, de 1,6% antes. A organização prevê uma ligeira recuperação para 1,1% em 2020.

Artigo: Cinzas no mundo do trabalho

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

Além de efeitos da crise, há sintomas de precariedades crônicas no emprego

A discussão do futuro das aposentadorias faz a gente lembrar que existem trabalhadores que dificilmente têm condições de contribuir para o INSS, por exemplo. De costume, a situação do trabalho é um assunto mais raro no debate público mais geral.

No entanto, é o caso de prestar atenção no que se passa, até porque um dos pilarezinhas da quase estagnação econômica, as estacas dessa palafita, é o consumo, que em parte grande depende da recuperação de emprego e salário.

Há cheiro de queimado no mundo do trabalho:

- 1) Emprego e salário desaceleraram desde o terceiro trimestre do ano passado;
- 2) A precarização aumenta;
- 3) Setores em que houve grande devastação do trabalho, mal se recuperam (construção civil) ou têm sintomas de resfriado (indústria);
- 4) Não há decisões de políticas públicas que tratem da grande desgraça do emprego, de um setor ainda em recessão, o da construção civil;
- 5) O ritmo de criação de emprego formal desacelera e começa a ficar relevante a quantidade de empregados pelo regime de trabalho intermitente, o que suscita pelo menos uma dúvida séria sobre a qualidade do trabalho oferecido com carteira assinada.

Uma das categorias de emprego que crescem de modo mais rápido e relevante é o "por conta própria", 23,9 milhões das 92,5 milhões de pessoas ocupadas. Destas "por conta", 19,2 milhões não têm CNPJ. São informais de quase tudo.

Com razão, a gente se preocupa com o que vai ser das pessoas formalmente empregadas por trabalho intermitente. Por ora, são cerca de 10% dos novos empregos formais. Foi assim em 2018 (cerca 50 mil empregos intermitentes); foi assim em janeiro de 2019.

Não sabemos mesmo se essas pessoas de fato estão trabalhando, quanto ganham, como fica sua situação na Previdência (há um vácuo jurídico). Mas, repita-se, foram 50 mil contratados por essa invenção da reforma trabalhista. De um ano para cá, apareceram mais 400 mil pessoas ocupadas na categoria "por conta própria sem CNPJ".

As estatísticas não são diretamente comparáveis (o intermitente aparece nos registros do Caged, o "por conta" nas amostras da Pnad do IBGE). Mas é possível notar a diferença de ordem de grandeza e a relativa indiferença do público em relação aos "por conta sem CNPJ" (para nem falar dos empregados sem carteira assinada)

Temos, pois, um problema de conjuntura que mal deixou de ser dramático combinado a uma bomba armada de gente desprotegida pela Previdência.

A criação de emprego formal cresceu ao ritmo anual de 1,2% em janeiro de 2019. Para refrescar a memória, a construção civil chegou a perder 33% de seus empregos formais. As indústrias extrativa e de transformação, algo na casa de 14%.

Os "por conta própria", empregados sem CLT e mesmo empregados sem CNPJ são ainda parcelas crescentes do conjunto dos empregados. Não sabemos bem o que fazem os "por conta" nem de suas preferências de trabalho são dos mais mal pagos. Para alguns otimistas, não se trata apenas de arranjo conjuntural, bico na crise, mas de gente que prefere se empregar de outro modo, "novas modalidades de trabalho que não são emprego".

Por outro lado, sabemos é que empresas estão ociosas, com medo de contratar, de investir. Pode ser que algumas tenham se renovado e, estruturalmente mais enxutas, precisem de menos trabalho, tudo mais constante.

Seja qual for a combinação de crise de conjuntura e problemas estruturais, mesmo manter esse ritmo de crescimento ínfimo pode ficar difícil.

Vinicius Torres Freire - Jornalista, foi secretário de Redação da Folha. É mestre em administração pública pela Universidade Harvard (EUA).

Após decepção com PIB de 2018, economistas preveem expansão de 2,3% em 2019

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

Previsões que eram de alta de 3% até meados do ano passado despencam de um dia para o outro

Economistas ouvidos pelo Banco Central reduziram bruscamente as projeções para o crescimento econômico de 2019. Entre quinta-feira (28) e sexta-feira (1º), as expectativas colhidas no boletim Focus desaceleraram: a alta de 2,46% esperada para a economia neste ano passou para 2,30%. Uma semana antes, a alta esperada para a economia em 2019 chegava a 2,48%.

Foi a queda de previsão para 2019 mais drástica desde junho do ano passado. Até meados do ano passado, economistas esperavam expansão de 3% para este ano.

As revisões foram deflagradas pela decepção com os números do PIB (Produto Interno Bruto) de 2018, divulgados no dia 28 pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

No ano passado, a economia cresceu 1,1%, mesmo percentual registrado um ano antes. O desempenho confirmou a retomada econômica mais lenta da história, como matéria da **Folha** já havia indicado.

No último trimestre do ano passado, a economia cresceu apenas 0,1% em relação ao trimestre anterior, deixando uma herança bastante fraca para este ano. Considerando o desempenho do último trimestre do ano passado, se o PIB não se mexesse neste ano, o crescimento seria de apenas 0,4%.

Esta é uma das razões para os economistas não se mostrarem muito otimistas mesmo com a trajetória da economia no ano que vem. Segundo o boletim Focus, a alta esperada para o PIB de 2020 é de 2,70%. Até o dia 28, no entanto, as previsões eram de crescimento de 2,80%.

OCDE

Na avaliação de economistas, mesmo que a reforma da Previdência seja aprovada neste ano, é pouco provável que a economia brasileira encontre fôlego para deslanchar em 2019.

Passada a euforia com a eleição de Jair Bolsonaro (PSL), já há no mercado quem espere crescimento abaixo de 2%.

A OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) reduziu as estimativas de crescimento para o Brasil em 0,2 ponto em 2019, a 1,9%, mantendo a projeção de expansão de 2,4% em 2020, informou relatório divulgado nesta quarta-feira (6).

A organização também cortou a projeção de crescimento para a economia global em 2019 e 2020, após reduções em novembro, alertando que as disputas comerciais e a incerteza sobre o Brexit afetarão as empresas e o comércio mundiais.

De acordo com o relatório da OCDE, a perspectiva é que a economia mundial cresça 3,3% em 2019 e 3,4% em 2020.

Essas projeções representam cortes de 0,2 ponto percentual para 2019 e 0,1 ponto para 2020, em comparação com as estimativas da OCDE em novembro.

No Brasil, o Itaú foi uma das primeiras instituições a revisar suas projeções para 2019, de 2,5% para 2%. Entre os menos otimistas, o Banco Fibra revisou a estimativa de crescimento do PIB de 2,5% para 1,7% em 2019, embora tenha mantido a previsão de alta de 3% para 2020.

Com o desempenho fraco do ano passado, a economia brasileira está no mesmo patamar do primeiro semestre de 2012 e 5,1% abaixo do pico alcançado no primeiro trimestre de 2014.

Diante de uma economia mais fraca, já há no mercado financeiro quem não descarte reduções da taxa Selic, hoje em 6,5%, ainda neste ano. Por enquanto, economistas ouvidos pelo Banco Central preveem manutenção do juro básico em 6,5%.

Confiança do comércio sobe, mas indicador de investimento cai, diz Fecomercio-SP

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 06-03-2019)

Em fevereiro, a confiança do empresário do comércio paulista cresceu 3%, completando o sexto mês consecutivo de elevação. O Índice de Confiança do Empresário do Comércio no Município de São Paulo (Icec), que mede o sentimento dos proprietários de estabelecimentos varejistas, passou de 119,2 pontos em janeiro para 122,7 pontos em fevereiro.

Na margem, no entanto, este aumento da confiança não se traduziu em propensão ao investimento.

O Índice de Investimento do Empresário do Comércio (IIEC), que mede a intenção dos empresários por novos investimentos, sofreu leve queda de 0,8%. Caiu de 102,1 pontos em janeiro para 101,3 pontos no mês passado. Mas num prazo mais longo, que compara janeiro com o mesmo mês em 2018, os sinais dos dois indicadores se convergem.

O indicador de confiança cresceu 7,1% e o índice que mede a propensão ao investimento avançou 5%.

Os indicadores são compilados mensalmente pela Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP), e variam de zero a 200 pontos, de pessimismo ao otimismo total.

Na análise por porte, as empresas com até 50 empregados registraram alta de 3% – 118,8 pontos em janeiro para 122,4 pontos em fevereiro. As empresas com mais de 50 empregados também apontaram crescimento de, 1,7%: de 136,1 pontos em janeiro para 138,4 pontos em fevereiro.

Indicadores

Dos três quesitos que integram o Icec, dois avançaram na passagem de janeiro para fevereiro. O Índice das Condições Atuais do Empresário do Comércio (Icaec) obteve sua sexta alta consecutiva, aumentando 9,4%, de 90,9 pontos em janeiro para 99,5 pontos em fevereiro. Na comparação anual, a elevação foi de 6,1%.

O Índice de Expectativa do Empresário do Comércio (Ieec) também apontou seis altas consecutivas, 1,7% neste mês, passando de 164,6 pontos em janeiro para 167,4 pontos em fevereiro. Em relação ao mesmo período do ano passado, subiu 9,1%.

De acordo com a assessoria econômica da FecomercioSP, apesar de cautelosos em relação aos investimentos, pois ainda aguardam definições sobre os próximos passos políticos, os empresários permanecem confiantes em relação ao presente e ao futuro.

Além disso, as melhorias nas variáveis econômicas, como recuperação do emprego e aumento do consumo das famílias têm influenciado a volta ao crédito e, conseqüentemente, a expansão do comércio.

Segundo a Federação, a expectativa para os próximos meses é que, com o encaminhamento da Reforma da Previdência, seguido da aprovação, haverá ajuste das contas públicas e melhora na economia, mantendo a confiança do empresário em alta.

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo

Ministério elabora projeto que trava acesso e limita desconto em refinanciamento de dívida

O Ministério da Economia prepara um projeto de lei para limitar benefícios concedidos em refinanciamentos de dívidas (Refis) com o governo. Uma das frentes da chamada Lei Geral de Parcelamentos pode barrar o acesso de pelo menos 2,5 milhões de devedores a descontos concedidos por esses programas.

O número corresponde aos inscritos na Dívida Ativa da União que são classificados pelo ministério com selo A ou B, ou seja, têm boas condições financeiras para quitar seus débitos e, em tese, não precisam de ajuda do governo.

O projeto de lei complementar, que regulamenta um trecho da proposta de reforma da Previdência, deve ser enviado ao Congresso quando a tramitação dos ajustes nas regras da aposentadoria estiver avançada.

Entre os pontos em avaliação pelo governo está o que impede que esses devedores em boas condições acessem um Refis, programa que permite o parcelamento de dívidas e concede descontos sobre o valor devido.

O procurador-geral adjunto de gestão da Dívida Ativa da União, Cristiano Neuenschwander, afirmou à **Folha** que não há risco de que o governo seja questionado por dar tratamento diferenciado aos devedores.

“Nesse caso, eu vou segmentar os contribuintes de acordo com algum critério. Todo mundo que tiver aquele critério vai ter um tratamento X, e aí eu mantenho a isonomia”, disse.

Segundo ele, outra possibilidade seria autorizar o acesso desses devedores aos programas aprovados pelo Congresso, porém, com uma condição diferente. Eles podem ter, por exemplo, descontos menores do que os oferecidos para devedores em maior dificuldade.



Fachada do Ministério da Economia, em Brasília - Pedro Ladeira/Folhapress

Estudo interno da PGFN (Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional) ao qual a **Folha** teve acesso mostra que os devedores A e B são os maiores beneficiários dos refinanciamentos. Eles representam 83% de todo o estoque da Dívida Ativa da União submetido a parcelamentos especiais.

“Os maiores favorecidos por esse tipo de benefício fiscal são indivíduos e empresas financeiramente equilibrados, que poderiam regularizar sua situação de outro modo, sem necessidade de renúncia fiscal por parte da União”, diz o estudo.

Em um dos programas aprovados em 2017, se os débitos parcelados pelos devedores A e B estivessem submetidos a um parcelamento ordinário, sem desconto, a arrecadação mensal do governo saltaria de R\$ 300 milhões para R\$ 1,1 bilhão.

A proposta em elaboração pelo Ministério da Economia também pode estabelecer um teto para os descontos concedidos, além de impedir reduções sobre o valor da dívida principal.

O maior programa dos últimos anos, de 2017, concedeu 90% de desconto sobre os juros e 70% sobre multas.

Também deve entrar na proposta uma limitação para o prazo de parcelamento de todos os tipos de dívidas. A proposta de reforma da Previdência já limita a 5 anos as parcelas de dívidas com o INSS (Instituto Nacional do Seguro Social).

Refinanciamentos aprovados nos últimos anos pelo Congresso permitem que o pagamento seja feito em até 15 anos.

A redução de prazos e benefícios fiscais é um pedido histórico da Receita Federal e da PGFN, órgãos ligados à parte arrecadatória do Estado e que se posicionam contra descontos e longos parcelamentos de débitos.

A ideia é combater o que os técnicos chamam de cultura da sonegação: empresas deixariam de pagar impostos e, depois de entrar na Dívida Ativa da União, esperariam um novo Refis para realizar a quitação com benefícios.

Programas desse tipo são tradicionalmente aprovados pelo Congresso com benefícios ampliados. Também são usados por governantes que buscam um alívio no caixa. Isso porque, apesar dos descontos, o pagamento de uma espécie de entrada pelos devedores traz um incremento momentâneo para os cofres do governo.

O estudo da PGFN mostra, entretanto, que, após o pagamento da entrada, o fluxo de pagamentos fica muito semelhante ao observado antes do programa, sem ampliação na arrecadação.

"Passada essa fase, o nível de arrecadação volta ao nível anterior, com detalhe que o estoque parcelado é duas vezes maior do que antes", disse Neuenschwander.

PEC abre espaço para trabalhador na ativa migrar para capitalização

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo

Mudança seria viabilizada pelo uso de contas virtuais ou nocionais, pouco conhecidas no país

O texto da reforma traz uma grande novidade para a Previdência no país: abre espaço para que trabalhadores ainda na ativa possam aderir à capitalização por meio das chamadas contas virtuais ou nocionais —que são praticamente desconhecidas entre os brasileiros.

A alternativa é vista com ressalvas por especialistas ouvidos pela **Folha** porque o modelo, se não for bem implementado, pode prolongar o rombo nas contas públicas.

Em nota, a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho afirma que "o sistema de capitalização será para novos entrantes e os detalhes serão definidos em lei complementar".

Para compreender os riscos que estão nas brechas no texto da reforma é preciso entrar nas nuances do modelo citado em dois artigos da PEC (Proposta de Emenda à Constituição). Ambos admitem a adoção da chamada "capitalização nocional".

Na capitalização tradicional, o trabalhador faz, ao longo de sua vida ativa, uma poupança particular, individual, para ser sacada após a aposentadoria.

É um modelo de Previdência bem diferente do adotado no Brasil hoje. Vigora no país o regime de repartição, em que trabalhadores contribuem para um sistema coletivo que financia a aposentadoria de todos.

O que mais preocupa os especialistas é como fazer a transição de um modelo para o outro sem causar prejuízo para o caixa do Estado.

Na capitalização, como a adotada no Chile, todos os trabalhadores passam a contribuir para um fundo individual tão logo a capitalização seja implementada.

Assim, os recursos dos trabalhadores da ativa deixam de financiar os aposentados, e esse rombo precisa ser coberto com recursos do governo.

Quando chega o momento da aposentadoria, aquele dinheiro poupado será o único com o que o trabalhador poderá contar na velhice.

A total indefinição sobre quais trabalhadores migrariam, em que momento, sobre quais condições e em que prazo preocupa os especialistas.

A PEC diz que os detalhes serão definidos em lei complementar, de mais fácil aprovação no Congresso Nacional.

"A gente não sabe quais segurados serão obrigatórios. Também não sabemos quem vai participar desse sistema de capitalização e quem pode ficar só com o regime geral, pois tudo será definido em lei complementar", afirma Luciana Dias Prado, sócia do escritório Mattos Filho.

"Se entrar de fato a capitalização hoje, existe um enorme custo de transição. Como o governo vai financiar isso, eu não sei. Se for imediato [o sistema novo], tem risco de gerar um enorme rombo fiscal", diz Paulo Tafner, especialista em Previdência e coordenador da proposta de reforma capitaneada pelo economista Armínio Fraga e apresentada ao governo Jair Bolsonaro (PSL).

A proposta de Armínio-Tafner previa a adoção de capitalização, mas apenas para futuros trabalhadores.

Pedro Schneider, economista do Itaú Unibanco, estima que o governo tenderia a perder com a transição cerca de R\$ 400 bilhões ao longo de uma década, custeando a aposentadoria de quem está prestes a parar de trabalhar e não vai mais contar com o financiamento dos que estão na ativa.

Isso elevaria o déficit da Previdência no presente, ao invés de reduzi-lo, como esperam os defensores da reforma e propõe o governo Bolsonaro.

Essa projeção de gasto bilionário não inclui um outro custo: garantir, no futuro, o dinheiro dos trabalhadores da iniciativa privada e de servidores que já contribuíram na atual repartição antes de irem para a capitalização.

O que permitiria fechar a contabilidade, tanto no presente como no futuro, evitando a sangria dos cofres públicos, seria o uso das contas virtuais ou nocionais.

O texto também não explica essa proposta, mas analisando contas virtuais em outros países é possível dizer que a operação funcionaria assim: os valores recolhidos ficariam carimbados em uma conta com o nome do trabalhador no Tesouro Nacional.

A conta é virtual, não tem dinheiro —daí o nome—, mas o valor escriturado é reajustado por indicadores previamente escolhidos. Há contas remuneradas por inflação, títulos e até por ganhos de produtividade da economia (PIB, massa salarial, geração de empregos, por exemplo).

O dinheiro de verdade, que é descontado do salário do trabalhador, segue sendo usado para o pagamento de quem já está aposentado dentro do regime de repartição.

Em todos os países em que foi adotado, o sistema de contas nocionais assume que o trabalhador receberá como aposentadoria apenas o equivalente ao que ele recolheu.

Seus defensores argumentam que o sistema daria mais justiça atuarial à Previdência, já que o aposentado receberia no futuro rigorosamente o que contribuiu, ainda que o dinheiro dele tenha financiado, no passado, benefícios de aposentados e pensionistas.

Os defensores também afirmam que essas contas servem como amortecedores para um eventual rombo nos cofres públicos causado pelo salto direto do trabalhador para a capitalização.

Um grupo crítico, porém, afirma que o modelo pode criar um rombo fiscal no futuro, ainda que menor que o atual. Dizem também que embute um risco de redução no valor dos benefícios, até mesmo de trabalhadores já aposentados, uma vez que muitos indicadores não remuneraram adequadamente a conta durante recessões. No extremo, pode haver perdas.

"Há o risco de o cenário macroeconômico mudar, de não ter crescimento do PIB, de o governo não conseguir cumprir com a promessa [de pagamento do benefício] lá na frente", diz Prado.

Tafner apoia a conta nocional. "O sistema é transparente porque o trabalhador recebe todo mês um extrato do que foi depositado e dos rendimentos dos benefícios", afirma. Sua sugestão de reforma previa contas nocionais e capitalização. A possível redução de benefícios e a dificuldade de repor salários mais altos seriam compensadas pela capitalização simples.

Pensão pelo mínimo exigirá salário de R\$ 1.663

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

Proposta garantirá apenas 50% do valor de benefício e adicional de 10% por dependente

A reforma da Previdência proposta pelo governo Jair Bolsonaro (PSL) pode reduzir para menos de um salário mínimo (hoje, R\$ 998) o valor da pensão por morte, benefício pago a viúvas e viúvos e filhos menores de 21 anos de segurados do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social).

Somente pensões originadas de aposentadorias a partir de R\$ 1.663 escapariam de ganhar menos do que o mínimo se o casal não tiver filhos, de acordo com a fórmula de cálculo proposta pela equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes.

O número de filhos considerados dependentes fará diferença no cálculo da reforma. A conta considera uma cota básica, chamada de familiar, com 50% da aposentadoria do segurado que morreu ou do valor que ele receberia em uma aposentadoria por invalidez.

Além desse percentual, a ideia é pagar mais 10% por dependente. Uma mulher que fica viúva e tem um filho adolescente terá 70% do valor que o marido recebia.

Quando o filho dessa beneficiária deixar de ser dependente, o INSS deixa de pagar a cota dele e o benefício para a viúva passará a ser, então, de 60% da pensão.

O valor será menor porque o cálculo da média salarial previsto na reforma passa a considerar todos os salários do segurado, enquanto hoje são descartados os 20% menores.

Uma terceira mudança terá influência negativa no valor da pensão: o novo cálculo do benefício por invalidez, que passará a chamar aposentadoria por incapacidade permanente.

Hoje, o INSS paga 100% da média salarial quando o segurado fica permanentemente incapacitado para o trabalho.

A proposta do governo é aplicar o mesmo cálculo que pretende usar nos demais benefícios: 60% da média dos salários mais 2% para cada ano de contribuição que ultrapassar 20 anos. Na prática, isso quer dizer que o cálculo da pensão já partirá de um valor menor.

Segundo o Boletim Estatístico da Previdência Social de janeiro, o valor médio das pensões urbanas concedidas em dezembro foi de R\$ 1.820.

A mudança na pensão não é a única proposta do governo para esse tipo de benefício. No início deste ano, logo que assumiu, Bolsonaro publicou uma medida provisória com regras mais rígidas para o reconhecimento de união estável na concessão da pensão a viúvos e viúvas.

Ele também estabeleceu prazo para adolescentes pedirem a pensão e limites no pagamento quando houver briga pelo reconhecimento de paternidade.

A redução no valor da pensão já foi tentada antes. A ex-presidente Dilma Rousseff (PT) chegou a enviar uma medida provisória para o Congresso Nacional propondo uma alteração igual à apresentada agora por Bolsonaro.

Foi na discussão dessa MP que os deputados incluíram a regra do 85/95, que hoje está em 86/96 e dá a aposentadoria integral.

Idade mínima para se aposentar pode subir três meses em 2024

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

Proposta do governo cria gatilho para aumento de quatro em quatro anos

As idades mínimas para se aposentar podem passar para 65 anos e 3 meses (homem) e 62 anos e 3 meses (mulheres) em 1º de janeiro de 2024, se a proposta de reforma da Previdência (PEC 6) do governo Bolsonaro for aprovada sem alterações.

O texto determina que, nessa data e a cada quatro anos a partir disso, a idade mínima seja elevada de acordo com o aumento da expectativa de sobrevida aos 65 anos.

Para entender essa regra primeiro é preciso entender o que é a expectativa de sobrevida aos 65 anos.

Esse dado é calculado pelo IBGE e indica quantos anos ainda devem viver, na média, os brasileiros que atingiram 65 anos de idade.

Os dados mais recentes são de 2017 e indicam que o brasileiro que tinha 65 anos naquele ano viveria na média mais 18,7 anos.

Dez anos antes, em 2007, essa expectativa era de 17,6 anos. Na década, o aumento foi de cerca de 1,3 mês a cada ano.

Nesse ritmo, a expectativa de vida aos 65 estimada para este ano estaria perto dos 19 anos e, em 2024, chegaria a 19,5 anos, uma diferença de seis meses.

O texto da PEC determina que a idade mínima suba na proporção de 75% da diferença na expectativa de sobrevivência aos 65 anos "em comparação com a média apurada no ano da promulgação desta emenda à Constituição".

Considerando os cálculos acima e a aprovação da PEC 6 em 2019, a idade mínima subiria o equivalente a 4 meses, para homens e para mulheres.

O problema é que em janeiro de 2024 será conhecida apenas a medida para o ano de 2022 (o IBGE divulga em dezembro o dado do ano anterior). Se for considerada então a diferença entre as estimativas de 2022 e 2019, o aumento na idade mínima será de 3 meses, para homens e para mulheres.

Essa regra faz parte das disposições transitórias da PEC 6, já que a proposta do governo prevê que itens como idade mínima, tempo mínimo de contribuição e cálculo de benefício sejam depois estabelecidos em legislação complementar.

Se a PEC 6 for aprovada sem alterações, as disposições transitórias ficarão valendo para todos os novos trabalhadores e os atuais que não se encaixarem nas regras de transição, até que seja aprovada uma lei complementar. Não há prazo para que isso ocorra.

Artigo: É tempo de comparar preços e criar os próprios empregos

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 05-03-2019)

Com cenário de reforma da previdência e crescimento econômico pequeno, há que se fazer orçamentos minuciosos

Já comparou preços hoje? Se não tem esse hábito, mude sua forma de agir. Tão cedo, o desemprego não baixará consistentemente, e as vagas que aparecerem serão, em sua maioria, informais e mal pagas. Por isso, o consumidor não pode errar na hora de fazer compras. Além disso, temos de empreender, criar oportunidades profissionais para nós mesmos, pois os empregos formais talvez demorem alguns anos. Ou tenham sido extintos como os dinossauros.

E mais: não basta encontrar os melhores preços com mecanismos de busca. Deve-se, sempre que possível, consultar amigos, parentes, colegas e grupos nas redes sociais. Há razões para ter esta visão tão dura da realidade. A reforma da Previdência também vai afetar o mercado consumidor.

No mínimo, porque os brasileiros se aposentarão mais tarde e com pensões menores. Terão de continuar mais tempo no mercado, mas somente 8% das pessoas com mais de 60 anos trabalham no país, embora 19% tenham idade para desenvolver atividade profissional.

A combinação de cinco anos lastimáveis para o PIB (Produto Interno Bruto) –soma das riquezas que produzimos no Brasil–, às duras medidas que vêm por aí, reduz ainda mais nosso poder de consumo. No ano passado, o pibinho cresceu 1,1%, e a previsão para 2019 vem caindo –já é inferior a 2,5%.

O que podemos fazer? De um lado, empreender, tentar criar nossos próprios empregos, a partir de alguma habilidade –cozinhar, costurar, consertar aparelhos, ensinar um idioma, cuidar de idosos, desenvolver aplicativos etc. Ou seja, uma espécie de 'autoemprego'. De outro, valorizar cada centavo, pois ainda vai continuar muito difícil ganhar dinheiro.

A quebra geral de prefeituras e dos grandes estados e o buraco no orçamento federal aumentam a ânsia por novos impostos, taxas e contribuições. No mínimo, barram qualquer pensamento de reduzir a absurda carga tributária nacional.

Por isso, há que fazer orçamentos minuciosos, planejar despesas e moderar tentações, como o uso indiscriminado do cartão de crédito.

Quem continua comprando compulsivamente, especialmente produtos desnecessários, deve procurar um psicólogo, pois talvez tenha um transtorno conhecido como onimania. Nesse caso, as compras servem como escape para angústias diversas.

Em tempos tão difíceis, todo cuidado é pouco.

Maria Inês Dolci - Advogada especialista em direitos do consumidor, foi coordenadora da Proteste (Associação Brasileira de Defesa do Consumidor).

Expectativa para Selic no fim de 2019 permanece em 6,50% ao ano, mostra Focus

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 06-03-2019)

Os economistas do mercado financeiro mantiveram suas projeções para a Selic (a taxa básica de juros) no fim de 2019. O Relatório de Mercado Focus trouxe nesta quarta-feira, 6, que a mediana das previsões para a Selic este ano seguiu em 6,50% ao ano. Há um mês, estava no mesmo patamar. Já a projeção para a Selic no fim de 2020 seguiu em 8,00%, igual ao visto quatro semanas atrás.

No caso de 2021, a projeção também seguiu em 8,00%, igual ao verificado um mês antes. A projeção para a Selic no fim de 2022 permaneceu em 8,00%, mesmo patamar de um mês antes.

Em fevereiro, o Comitê de Política Monetária (Copom) anunciou a manutenção, pela sétima vez consecutiva, da Selic em 6,50% ao ano. Ao mesmo tempo, o BC indicou que os riscos de curto prazo relacionados ao cenário externo diminuíram e que deve manter "cautela, serenidade e perseverança" nas próximas decisões, "inclusive diante de cenários voláteis".

No grupo dos analistas consultados que mais acertam as projeções (Top 5) de médio prazo, a mediana da taxa básica em 2019 seguiu em 6,50% ao ano, igual a um mês antes. No caso de 2020, seguiu em 8,00%, igual a quatro semanas atrás.

A projeção para o fim de 2021 no Top 5 permaneceu em 8,00%. Há um mês, estava no mesmo patamar. Para 2022, a projeção do Top 5 também seguiu em 8,00%, igual ao visto um mês antes.

O Relatório de Mercado Focus foi divulgado nesta segunda-feira, às 12 horas, em função do carnaval. Os dados referem-se ao registrado até a última sexta-feira, dia 1º de março. Na segunda-feira, dia 4, não houve divulgação de dados por parte do BC.

IPC-C1 (baixa renda) sobe 0,49% em fevereiro ante 0,61% em janeiro, diz FGV

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo

O Índice de Preços ao Consumidor – Classe 1 (IPC-C1) subiu 0,49% em fevereiro, após a alta de 0,61% registrada em janeiro, informou na manhã desta quinta-feira, 7, a Fundação Getulio Vargas (FGV). O indicador é usado para mensurar o impacto da movimentação de preços entre famílias com renda mensal entre um e 2,5 salários

mínimos. Com o resultado, o índice acumulou alta de 1,10% no ano. A taxa acumulada em 12 meses foi de 4,81%.

Em fevereiro, o IPC-C1 ficou acima da variação da inflação média apurada entre as famílias com renda mensal entre um e 33 salários mínimos, obtida pelo Índice de Preços ao Consumidor – Brasil (IPC-BR), que teve alta de 0,35% no mês. No acumulado em 12 meses, a taxa do IPC-BR também foi inferior, aos 4,38%.

As famílias de baixa renda gastaram mais com alimentação em fevereiro, o que impediu um arrefecimento mais expressivo da inflação medida pelo índice.

Quatro das oito classes de despesa registraram taxas de variação mais baixas em fevereiro na comparação com o mês anterior: Transportes (de 1,84% em janeiro para 0,22% em fevereiro), Educação, Leitura e Recreação (de 2,00% para -0,24%), Despesas Diversas (de 0,27% para 0,08%) e Comunicação (de 0,01% para -0,05%). Houve influência dos itens tarifa de ônibus urbano (de 3,87% para 0,71%), cursos formais (de 6,40% para 0,00%), alimentos para animais domésticos (de 1,06% para -0,16%) e pacotes de telefonia fixa e internet (de 0,51% para 0,00%).

Na direção oposta, as taxas foram mais elevadas nos grupos Habitação (de 0,19% para 0,40%), Saúde e Cuidados Pessoais (de -0,02% para 0,50%), Alimentação (de 0,84% para 0,97%) e Vestuário (de -0,56% para -0,04%). Os destaques foram os itens tarifa de eletricidade residencial (de 0,12% para 1,56%), artigos de higiene e cuidado pessoal (de -0,54% para 0,99%), hortaliças e legumes (de 2,37% para 6,22%) e roupas (de -0,65% para 0,06%).

'Decisão de fechar ou abrir fábricas é privada', diz secretário de Bolsonaro

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo

Carlos Costa participa nesta quinta de reunião para discutir fechamento da fábrica da Ford

O economista Carlos da Costa, secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, disse à **Folha** que a missão do governo federal é requalificar os trabalhadores que devem ser dispensados pela Ford.

A montadora anunciou que vai fechar sua fábrica de caminhões em São Bernardo do Campo (SP).

"Essa é uma das últimas fábricas de caminhões da Ford no mundo —se não for a última. Vou dar um incentivo fiscal para continuar fabricando caminhões, um produto no qual a Ford parou de investir? O que podemos fazer é ajudar os trabalhadores a se requalificarem e se recolarem —de preferência, em empregos melhores", disse ele.

Costa se reúne nesta quinta-feira (7) com representantes da montadora, do governo estadual e da prefeitura local.



Carlos da Costa, secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do governo de Jair Bolsonaro - Karime Xavier / Folhapress

A Ford anunciou que vai fechar sua fábrica de caminhões em São Bernardo do Campo. Existe algo que o governo federal possa fazer?

A decisão de fechar ou abrir fábricas é privada. Precisamos entender com profundidade qual é o fenômeno que está em curso.

Está ocorrendo uma transição tecnológica ou o enfraquecimento de uma empresa, que não quer mais produzir determinado produto? Neste caso, o governo tem de requalificar as pessoas, para que se dirijam a setores que estão crescendo.

Agora também é verdade que existem setores que sofrem com políticas públicas equivocadas. Se for isso, temos de corrigir as políticas e apoiar o setor enquanto isso não acontece. Evitar que o setor sucumba aos problemas criados pelo próprio governo.

Mas em qual das duas realidades está o setor automotivo?

Depende da fábrica. Vamos pegar a Ford, por exemplo: a fábrica deles na Bahia vai bem. Existem incentivos fiscais, mas não é só por isso. É uma fábrica moderna, com produtos modernos.

A Ford parou de fabricar caminhões no mundo.

O que acontece com uma empresa global que desiste de uma determinada linha? Ela para de investir em tecnologia, design, promoção.

A realidade é a seguinte: essa é uma das últimas fábricas de caminhões do Ford no mundo —se não for a última. Vou dar um incentivo fiscal para a Ford continuar fabricando caminhões, um produto no qual ela parou de investir?

Tomara que encontrem um comprador para a fábrica. Supondo que não encontrem, o que podemos fazer é ajudar os trabalhadores a se requalificarem e se recolarem —de preferência, em empregos melhores do que tinham antes.

Alguns especialistas dizem que o setor automotivo está em crise e não apenas uma empresa.

O Brasil está em crise. Quando um país está em crise, algumas indústrias são mais afetadas. A indústria automobilística é uma das que mais sofrem, porque as pessoas postergam a decisão de trocar de carro.

No nosso diagnóstico, o maior problema da indústria automobilística hoje é a crise econômica. Além disso, no mercado de ônibus e caminhões, os programas que foram implementados no governo do PT criaram uma situação artificial e estamos pagando o preço até agora.

E a frase que o sr. disse à chafia da GM "se precisar fechar, fecha" quando eles expuseram os problemas das fábricas da empresa. Em que contexto ela foi dita?

Não comento declarações que dou a portas fechadas. E não gostaria que ninguém da minha equipe comentasse.

Agora se alguém da GM passou isso para a imprensa, lamento. A nossa prática é manter as conversas restritas, porque tem muitas políticas públicas em que existe um contexto da conversa.

Qual é o plano do governo Jair Bolsonaro (PSL) para reduzir o desemprego?

O aumento da produtividade é o que garante emprego de qualidade no longo prazo. A recuperação da economia vai reduzir o desemprego naturalmente, mas não podemos esperar o ciclo sem fazer nada.

Por isso estamos reformulando o Sine, que é o sistema nacional do emprego.

Queremos abrir as informações do Sine, preservando a privacidade das pessoas, para dezenas de empresas de recrutamento. A ideia é que essas empresas se "pluguem" ao sistema.

Queremos ainda implementar um programa efetivo de requalificação profissional. E estamos perto de promover algumas medidas para destravar os setores com maior potencial de geração de emprego: construção civil, comércio e pequenas empresas.

Haverá algum estímulo fiscal para esses setores?

Não. O estímulo fiscal hoje é o equilíbrio. Se gastarmos mais para estimular um setor, as contas públicas se deterioram e as expectativas se arruínam.

Hoje vivemos o que chamo de dominância fiscal do emprego. Dada a situação arriscada das contas públicas, o equilíbrio fiscal hoje gera mais emprego que o aumento de gastos.

Os analistas projetam alta de 2% para o PIB neste ano e 2,6% para o ano que vem. O senhor já chegou a estimar aumento de 4% em 2020. Como o governo pretende estimular a economia?

Não é o governo que estimula a economia, mas as empresas. Ou o Brasil vai crescer 4% em 2020 ou vai ser zero.

Se aprovarmos a reforma da Previdência e avançarmos na agenda de produtividade, vamos crescer muito.

Nos governos anteriores, o país avançou estimulado pelo crédito, só que isso tem um limite. Hoje nosso foco é o aumento da produtividade. Estamos trabalhando em uma série de medidas que serão anunciadas em breve.

O sr. pode dar exemplos?

São medidas microeconômicas. Prefiro falar conceitualmente e só anunciar as medidas quando tiver algo concreto.

Vamos atacar cinco frentes: menos amarras governamentais, promoção da competição, investimento em infraestrutura, qualificação do trabalhador e modernização das empresas. Se atuarmos nessas áreas, vamos elevar de maneira forte a capacidade de produzir no Brasil.

Mas há setores com capacidade ociosa alta. Nesses casos, falta demanda?

Temos setores com capacidade ociosa alta, mas o que falta são condições adequadas para que a demanda ocorra. Se estimularmos a demanda com as pessoas sem renda e com dívida, afundamos mais a economia.

O Brasil tem desemprego alto, renda estagnada, empresas em dificuldades e governo com déficit. Essa situação é um nó e só tem uma maneira de sair: melhorar a expectativa de consumidores e empresários.

A confiança vem aumentando e já temos alguma recuperação nas vendas, mas isso só vai acontecer de verdade quando todos tiverem certeza de que vamos fazer as reformas, começando pela Previdência.

Bugatti lança o carro mais caro da história, de R\$ 47,3 milhões

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 05-03-2019)

Na comemoração de seu 110º aniversário, a marca francesa de automóveis de luxo Bugatti abre o Salão de Genebra neste ano apresentando o carro considerado o mais caro da história. A única unidade do La Voiture Noire custa US\$ 12,5 milhões --ou R\$

47,28 milhões-- e já foi vendida, mas a montadora não revela o nome do comprador. A Bugatti diz apenas que o novo dono do carro é um "entusiasta" da marca.

Com 1.500 cavalos de potência, o novo modelo foi inspirado no clássico Type 57 SC Atlantic, de Jean Bugatti, filho do fundador da marca, Ettore Bugatti. Apenas quatro unidades do Type 57 SC Atlantic foram criadas entre 1936 e 1938.

De acordo com a montadora, a criação personalizada do La Voiture Noire "é muito mais que uma interpretação moderna" do carro histórico".

"La Voiture Noire é uma homenagem à própria história da Bugatti, um manifesto da estética e uma peça de alta costura automotiva", diz o comunicado da empresa.

No Salão de Paris, em outubro do ano passado, a Bugatti exibiu o superesportivo Bugatti Divo, de mais de R\$ 23 milhões. Foram montadas 40 unidades.

Mercado caótico de sensor paralisa carros autônomos

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 06-03-2019)

Não há padrões reais do setor automotivo que incentivem a produção em massa e diminuam o custo

Fabricantes de automóveis e empresas de tecnologia que estão correndo para desenvolver veículos autônomos estão enfrentando um problema: carros que podem pensar não são bons sem uma tecnologia acessível e confiável que permita que os carros possam enxergar.

Com a notável exceção da Tesla, de Elon Musk, a maioria das montadoras disse que seus carros autônomos dependerão de um sistema de detecção conhecido como "Lidar". Os sensores de última geração usam pulsos de luz de laser para gerar imagens precisas do ambiente ao redor do carro.



Sensor da Velodyne utilizado por carros autônomos - Mark Blinch/Reuters

A pressão para lançar carros autônomos já está levando muitas empresas a apostar na tecnologia. A General Motors, a Ford e a BMW devem implantar sensores das startups bem financiadas Velodyne e Innoviz em seus carros autônomos iniciais nos próximos dois anos.

Mais de US\$ 1 bilhão (R\$ 3,83 bilhões) em investimentos foram aplicados em cerca de 50 startups da tecnologia Lidar nos últimos três anos, incluindo um recorde de US\$ 420 milhões em 2018, de acordo com uma análise da Reuters de dados de investimentos disponíveis publicamente.

A Velodyne e o fornecedor sueco Veoneer fornecerão a tecnologia de sensores para o primeiro veículo automatizado da Ford em meados de 2021, de acordo com uma fonte familiarizada com o projeto. A presidente da Velodyne, Marta Hall, descreve o programa como "um acordo de mais de US\$ 1 bilhão" para o projeto pioneiro, cujo sensor HDL-64E de US\$ 75 mil pode ser visto nos tetos de muitos protótipos autônomos do Vale do Silício.

Mas as montadoras e grandes fornecedores ainda precisam concordar sobre uma tecnologia vencedora, o que significa que não há padrões reais do setor para os sensores até o momento que incentivem a produção em massa e diminuam o custo.

Pedágio terá redução de 30% no Paraná, após acordo entre Lava Jato e Rodonorte

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 06-03-2019)



FOTO: Felipe Rosa/Arquivo/Tribuna do Paraná

A força-tarefa Lava Jato do Ministério Público Federal no Paraná fechou acordo de leniência com a Rodonorte – Concessionária de Rodovias Integradas S.A. em que a empresa confessa a prática de crimes e se compromete a pagar multa de R\$ 750 milhões. O termo foi firmado no âmbito de investigações alvo da Operação Integração, braço da Lava Jato que mira suposta corrupção e lavagem no Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), no Ministério dos Transportes e na concessionária.

De acordo com a força-tarefa, o termo de leniência ainda será submetido à homologação do Juízo da 23.^a Vara Federal de Curitiba e, em seus efeitos cíveis, da 5.^a Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal (5CCR/MPF). “Dentre outros fatos, a Rodonorte reconheceu o pagamento de propinas para a obtenção de modificações contratuais benéficas à concessionária desde o ano 2000”.

A Procuradoria da República no Paraná detalha qual será a destinação da multa paga pela Rodonorte até o fim da concessão que se encerra em 2021:

- R\$ 35 milhões serão pagos a título de multa prevista na Lei de Improbidade Administrativa;
- R\$ 715 milhões serão pagos a título de reparação de danos, sendo que: a) R\$ 350 milhões serão destinados para arcar com redução em 30% da tarifa de todas as praças de pedágio por ela operadas, a ser implementada para o usuário no prazo de 30 dias contados da homologação deste acordo pela 5CCR/MPF, e com duração pelo tempo necessário para que o montante total da redução tarifária alcance o valor previsto; b) R\$ 365 milhões serão destinados à execução de parte das obras nas rodovias a ela concedidas, conforme o plano de exploração original da rodovia, que ela não esteja obrigada a executar em decorrência do contrato hoje vigente.

A Lava Jato afirma que “além de reconhecer os ilícitos praticados, apresentar informações e provas relevantes sobre a participação de terceiros nos crimes e de efetuar o pagamento de multa e ressarcimento de danos, a empresa se comprometeu a implementar medidas especiais a fim de evitar a repetição de condutas similares no futuro”.

“Nesse sentido, a empresa terá a obrigação de estruturar programa de integridade (compliance), ética e transparência, apresentando relatórios anuais ao Ministério Público Federal, com o objetivo de assegurar a adequação e a efetividade dos mecanismos de controle e integridade. No mesmo sentido, a Rodonorte concordou em se sujeitar a monitoramento independente pelo prazo de 32 meses, que será realizado por profissionais especializados, às custas da empresa e sob supervisão do Ministério Público Federal”, detalha a força-tarefa.

Os procuradores ainda dizem que o “acordo prevê que a empresa colaboradora pagará, a título de reparação de danos, valores destinados a reduzir a tarifa de pedágio e a realizar obras rodoviárias no interesse direto dos usuários da via”. “São benefícios diretos e imediatos aos cidadãos decorrentes da assinatura do acordo.”

“Pela primeira vez na história a questão do pedágio no Paraná caminha por uma resolução efetiva com redução tarifária substancial e a realização das obras originalmente pactuadas. Infelizmente, em vinte anos de vigência desses contratos não houve vontade política real de resolver o problema em virtude da corrupção sistêmica que contaminou essas avenças”, diz o procurador Diogo Castor de Mattos.

Reparação e ampliação das investigações

A Operação Lava Jato em Curitiba celebrou 11 acordos de leniência, e este, celebrado com a Rodonorte, segundo os procuradores, “é um dos maiores em termos de valores”. “Para além dos valores recuperados para cofres públicos, as provas obtidas com o acordo permitirão que as investigações avancem ainda mais, especialmente em relação a esquemas criminosos que se desenvolveram no Estado do Paraná”.

Para o procurador da República Felipe D’Elia Camargo, integrante da força-tarefa Lava Jato do MPF/PR, “os fatos revelados pela empresa colaboradora e as provas trazidas por ela demonstram que o pagamento de propina e o direcionamento de atos administrativos eram a ‘regra do jogo’ no âmbito das concessões de pedágio no Estado do Paraná, em um típico ambiente de corrupção sistêmica”.

“Essas novas evidências abrem a possibilidade de ampla responsabilização de todos os agentes públicos e privados que cometeram ilegalidades e prejudicaram a sociedade e os usuários das rodovias paranaenses”, afirma.

‘Corrupção não é crime eleitoral’

A força-tarefa afirma que “o acordo revela pagamentos de propina a agentes públicos e políticos em decorrência de benefícios em contratos públicos”. “Casos como estes não se limitaram a destinar, de forma oculta, valores a pessoas que pleiteavam ou ocupavam cargos públicos; para além disso, havia uma contraprestação em prejuízo ao Estado – neste caso, em obras rodoviárias. Não cabe, portanto, confundir ou reduzir corrupção a crime eleitoral”.

Os procuradores lembram que a definição jurídica sobre a competência para julgar fatos nesse contexto ocorrerá em 13 de março no Supremo Tribunal Federal. “Entender que se trata de crime eleitoral poderá significar a desconstrução de todas as apurações feitas pela Operação Lava Jato.”

“Jamais se revelaram tantos casos de corrupção e, mesmo quando revelados, nunca houve um acordo antes da Lava Jato superior a 100 milhões.”

“Se a sociedade quer que esse tipo de investigação e resultado continuem a existir, é preciso que o julgamento de 13/3 reforce o sistema anticorrupção, em vez de destruí-lo. Essa data pode decidir o passado, o presente e o futuro não apenas da Lava Jato, mas de todas as investigações de corrupção que envolvam o nome de políticos”, diz Deltan Dallagnol, chefe da força-tarefa.

Defesa

Em nota à imprensa, o Grupo CCR informa que “a Rodonorte celebrou Acordo de Leniência com o Ministério Público Federal do Paraná. O acordo foi celebrado no âmbito do procedimento presidido pelo MPF-PR. Por determinação legal, os termos e condições do acordo são sigilosos”.

E segue: “A companhia continua contribuindo com as autoridades para o esclarecimento dos fatos envolvendo o Grupo e suas controladas. O Grupo também

mantém o compromisso de comunicar seus acionistas e o mercado eventuais novos desdobramentos que tiverem relação com esse Acordo de Leniência.

“O Grupo CCR reafirma seu compromisso em manter os investimentos na modernização da infraestrutura brasileira e continuar a prestar serviços de qualidade para seus usuários em todas as concessões administradas pela companhia. Também reitera sua confiança no poder concedente, nas agências reguladoras, nos órgãos de fiscalização e no Poder Judiciário”.

Tesla vai apresentar novo SUV elétrico no dia 14, anuncia Elon Musk

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 04-03-2019)

Empresário diz que veículo será 10% maior e mais caro do que o Model 3, carro mais barato vendido pela companhia

O empresário Elon Musk anunciou por sua conta no Twitter que a Tesla vai apresentar um novo modelo de SUV elétrico no próximo dia 14, em seu estúdio de design na cidade de Las Vegas.

Segundo o empresário, o veículo, chamado Model Y, será 10% maior do que o Model 3, carro mais barato da empresa, também custando cerca de 10% a mais do que ele. De acordo com o portal especializado em tecnologia The Verge, o novo carro também irá compartilhar 75% de seus componentes com o Model 3.

Na última semana, a Tesla cumpriu a promessa de disponibilizar no mercado americano veículos Model 3 por US\$ 35 mil (R\$ 132 mil), após anos de espera que provocaram críticas à companhia.

A fabricação do Model Y é esperada para a partir do ano que vem. O empresário também prometeu via rede social apresentar a terceira geração de supercarregadores para veículos da Tesla na manhã desta quarta-feira (6).

O anúncio vem poucos dias depois de a companhia informar que passará a vender seus carros apenas pela internet, o que levou a fechamento de lojas e demissões mundo afora.

Em janeiro, a empresa também informou que cortaria 3.400 empregos para conter custos, tendo como meta aumentar a produção de versões mais baratas do Model 3. As demissões representam 7% da força de trabalho.

As ações da Tesla acumulam queda de 14,5% desde o início do ano.

Volvo limita a velocidade de seus veículos para tentar zerar mortes

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 04-03-2019)

A Volvo anunciou nesta segunda-feira (4) que vai limitar a velocidade de todos os seus novos veículos a 180 km/h. É mais uma medida que a empresa toma em seu projeto chamado Visão 2020, que pretende eliminar as mortes de passageiros de seus automóveis até o ano que vem.

O presidente do conselho da empresa, Hakan Samuelsson, afirmou, porém, que é improvável que a companhia atinja o objetivo caso não haja também medidas para melhorar o comportamento dos motoristas.

"Percebemos que, para diminuir os números de fatalidades, precisamos focar mais nos fatores humanos", afirmou à agência de notícia Reuters. A empresa não fornece os números exatos dos acidentes envolvendo seus veículos, mas afirma que as

fatalidades de seus passageiros já são bem abaixo da média do setor desde antes do anúncio do Visão 2020.



Segundo Samuelsson, a empresa pretende, além de implementar o limite de velocidade, utilizar câmeras para monitorar o estado do motorista para evitar que as pessoas dirijam distraídas ou sob efeito de drogas ou álcool.

A companhia também pretende impor limites menores de velocidade para áreas onde haja muitos pedestres ou escolas.

Samuelsson admitiu que o controle de velocidade pode ser um problema para mercados como a Alemanha, onde motoristas frequentemente chegam aos 200 km/h nas Autobans, estradas sem limite de velocidade.

"Não podemos agradar a todos, mas acho que vamos atrair mais clientes", disse, lembrando que o cinto de segurança de três pontos, que a empresa foi pioneira em implementar, em 1959, foi inicialmente criticado como intrusivo.

"Acho que os consumidores alemães vão reconhecer que estamos fazendo algo para sua segurança", completou.

A Volvo, controlada pela chinesa Geely, anunciou o limite de velocidade de seus veículos às vésperas do Salão de Genebra, onde exibirá o Polestar 2, seu primeiro veículo 100% elétrico.

Limites de emissão de poluentes impõem carros elétricos na Europa

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 04-03-2019)

Montadoras podem receber mais de R\$ 4 bi em multas se não reduzirem emissão de poluentes

O Salão do Automóvel de Genebra, na Suíça, que começa nesta terça-feira (5) —e abre na quinta (7) para o público—, está dominado pelos modelos elétricos, prioridade das montadoras obrigadas a respeitar as normas europeias de emissão de poluentes. Genebra se mostra uma exposição de carros elétricos, como os veículos urbanos de Citroën e Honda, os SUV das marcas de luxo Aston Martin, Audi e Mercedes, o coupé da Skoda e até mesmo um Fusca, da Volkswagen.

As montadoras também apresentam lançamentos como a versão elétrica do Peugeot 208 e o e-Soul, um crossover compacto da Kia.

"A introdução do veículo elétrico foi anunciada várias vezes nos últimos anos. Desta vez é algo crível", afirmou Ferdinand Dudenhöffer, diretor do Automotive Research Center, sediado na Alemanha.

Para ele, são duas as razões principais para isso: as novas limitações de emissão de CO2 que passarão a valer no próximo ano, para combater o aquecimento global, e o dieselgate, o escândalo de fraude nos motores a diesel da Volkswagen, que reduziu a participação de carros movidos pelo combustível nas vendas.

"Não haverá retorno ao diesel, então não há outro remédio que entrarmos rapidamente na era da eletricidade", disse Dudenhöffer.

Além disso, o carro elétrico está tornando indispensável na China, o maior mercado mundial, com impulso do governo.



Salão de Genebra, com veículos ainda cobertos antes da abertura oficial do evento - Denis Balibouse/Reuters

Algumas marcas tradicionais como Renault, Nissan, Hyundai e Kia já vinham investindo nesses veículos, mas agora todas as montadoras se veem obrigadas a seguir o mesmo caminho.

"Na Europa, todos os fabricantes investem no elétrico, mesmo que não estejam convencidos, e apesar de venderem [os modelos] com prejuízo", resume Tommaso Pardi, diretor da Gerpisa, um grupo de pesquisas sobre o setor automotivo.

Multa

As montadoras estão sujeitas a multas de até 1 bilhão de euros (R\$ 4,3 bilhões) se não respeitarem o limite médio de emissão de 95 gramas de CO2 por quilômetro por veículo a partir de 2020, segundo estudo da consultoria BCG.

"Se as montadoras não venderem veículos elétricos suficientes, estarão arruinadas pelas multas", advertiu o chefe do grupo francês PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel/Vauxhall), Carlos Tavares, em entrevista ao jornal francês Le Figaro. Ele comparou as metas de emissões a "uma ameaça que apela a uma reação darwiniana".

O problema, segundo ele, é que o mercado de veículos elétricos ainda é embrionário. Embora seja favorecido por uma maior oferta de modelos neste ano, e principalmente no ano que vem, há um risco muito grande de oferta diante de uma demanda muito fraca.

"Mais de 300 [tipos de] veículos elétricos estão previstos de agora a 2025, é muito considerável", afirmou Thomas Morel, diretor-adjunto da MKinsey.

Em 2018, havia 25 modelos elétricos disputando o público europeu, um mercado que representava apenas 1,3% do total, apesar de um aumento de 50% nas vendas sobre 2017, de acordo com a Jato Dynamics.

O mercado vai crescer, mas o volume seguirá pequeno no curto prazo, afirmou o especialista Flavien Neuvy. "Não sei o que as montadoras farão para respeitar as metas de CO2", disse.

A Nissan, com seu compacto Leaf, e a Renault, com o urbano Zoe, lideraram as vendas de carros elétricos na Europa em 2018. No mundo todo, quem lidera é a californiana Tesla, que virou uma especialista em modelos de alto nível movidos apenas por eletricidade.

Seu Model 3 é o modelo premium mais vendido nos Estados Unidos, e desde fevereiro está disponível na Europa.

Argentina: vendas de automóveis ao Brasil recuam 41,2% em janeiro, na base anual

07/03/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 06-03-2019)

O Instituto Nacional de Estatística e Censos da Argentina (Indec) destaca, em seu relatório sobre a produção industrial, a magnitude da fraqueza nas vendas de automóveis ao Brasil. Segundo o Indec, houve queda de 41,2% em janeiro, na comparação anual, das vendas ao País. O mercado brasileiro representa 58,7% do total de unidades exportadas pelos argentinos em janeiro deste ano.

O número se refere às unidades exportadas de automóveis e utilitários. Em relação ao mundo todo, as vendas argentinas recuaram 28,9% na mesma comparação anual de janeiro.

Em nível local, as vendas a concessionárias de automóveis e utilitários nacionais caíram 54,1% em janeiro ante o mesmo mês de 2018, segundo dados da Associação de Fábricas de Automotores (Adefa), citados pelo Indec.

Marca Volkswagen não alcançou meta de margem operacional em 2018, diz revista

07/03/2019 – Fonte: G1 (publicado em 06-03-2019)

Segundo a alemã 'Spiegel', resultado ficou abaixo de estabelecida pelo presidente-executivo do grupo, Herbert Diess. Balanço sai na semana que vem.

A Volkswagen, principal marca do grupo que também leva seu nome, não alcançou sua meta de margem operacional em 2018, informou a revista "Spiegel". Segundo a publicação, os lucros operacionais diminuíram, apesar do crescimento das receitas de primeira linha na montadora alemã.

A margem operacional da marca caiu de 4,1% para 3,8%, segundo a revista, abaixo da meta de 4% a 5% estabelecida pelo presidente-executivo do grupo, Herbert Diess, que quer aumentar o índice para 6% no médio prazo.

A Volkswagen se recusou a comentar a reportagem antes de uma coletiva de imprensa sobre os resultados do grupo, marcada para a próxima terça-feira (12). Outra coletiva sobre os resultados da marca VW deve ser realizada um dia depois.

A empresa divulgou resultados preliminares de 2018 há uma semana, dizendo que foram prejudicados pelos efeitos cambiais e problemas de oferta causados por novas regras de teste de emissões, alertando para um ano difícil pela frente.

Volkswagen compartilhará plataforma exclusiva de carros elétricos com outros fabricantes

07/03/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 06-03-2019)



O Grupo Volkswagen confirmou durante o Salão de Genebra, no último dia 4, que vai compartilhar totalmente sua **plataforma** MEB (Modular Electric Toolkit), desenvolvida exclusivamente para **carros elétricos**, com outras fabricantes. A companhia já havia manifestado seu interesse sobre esta possibilidade no fim de janeiro.

Em nota, a empresa afirma que o objetivo é reduzir significativamente o custo da mobilidade elétrica por meio das economias de escala, ao mesmo tempo em que deve permitir um amplo acesso à ela.

A estratégia global da VW projeta uma primeira leva de 15 milhões de veículos elétricos baseados na MEB. No salão europeu, a VW está expondo o conceito iD Buggy montado sobre a MEB, que deverá ser lançado nos próximos anos. Além dele, o grupo está mostrando ainda o Audi e-tron GT2, Skoda Vision iV e o Seat Urban.

Ainda no comunicado, a montadora informa que a e.GO Mobile, com sede em Aachen, na Alemanha, será a primeira empresa no mundo a usar a plataforma elétrica para o lançamento de veículos, além da Volkswagen. Um projeto dedicado da nova parceira já está em curso. A e.GO é uma das pioneiras em mobilidade elétrica e foi fundada em 2015. Suas equipes trabalham em uma variedade de veículos elétricos econômicos urbanos e focados no tráfego de curta distância.

“Nossa plataforma MQB provou que somos especialistas em plataformas: mais de 100 milhões de nossos veículos são baseados nela. E agora, com a plataforma MEB, estamos transferindo esse conceito de sucesso para a era elétrica e abrindo-o para outras montadoras. Estou muito contente que a e.GO tenha se tornado o primeiro parceiro a usar nossa plataforma elétrica como base para um projeto de veículo que está sendo definido em conjunto”, declarou o CEO global do Grupo VW, Herbert Diess.

Grupo VW produzirá carregador portátil para carros elétricos

07/03/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 06-03-2019)



Divisão de componentes desenvolve equipamento que pode carregar até quatro veículos simultaneamente

A divisão de componentes do **Grupo VW** desenvolveu um **carregador** portátil para **carros elétricos** e apresentou seu projeto no Salão do Automóvel de Genebra. Com dimensões compactas de 1,2mx1m, o power bank pode ser instalado onde quer que exista demanda ou onde ainda não há infraestrutura de recarga. Conectado ou não à rede, o equipamento pode recarregar até quatro carros elétricos ao mesmo tempo, sendo duas saídas de carregamento rápido.

O equipamento possui basicamente as mesmas características de um carregador portátil de smartphone, por exemplo, capaz de armazenar energia. No entanto, quando conectado à rede elétrica, torna-se um ponto permanente de recarga.

Possui capacidade de carregamento de até 360 kWh, sendo que as duas saídas de carregamento rápido DC têm capacidade de carga de 100 kW.

Em nota, a companhia informa que as primeiras estações flexíveis de recarga rápida serão instaladas em um projeto piloto ainda no primeiro semestre deste ano, em Wolfsburg, cidade-sede da Volkswagen, a fim de reforçar a instalação de uma rede na região. A produção em série começa em 2020, também na Alemanha, na fábrica de Hanover.

Ainda no comunicado, a VW diz que a nova estação de recarga foi concebida para atender a plataforma modular MEB, projetada exclusivamente para veículos elétricos, agora não só dos modelos elétricos das marcas do Grupo Volkswagen, mas também de outras fabricantes.



"As fabricantes de autopeças não podem se dar ao luxo de ficar paradas"

07/03/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 06-03-2019)



Em entrevista exclusiva, Régis Nieto, sócio-líder do BCG para a área automotiva, fala sobre a necessidade das empresas investirem em inovação localmente

"Mesmo que a capacidade de investimento seja baixa, quanto mais se espera para se posicionar, mais dura será a mudança", alerta Régis Nieto, sócio-líder do Boston Consulting Group (BCG) para a área automotiva no Brasil. O executivo foi entrevistado no AB Webinar, conversa transmitida ao vivo para a audiência, que pôde enviar perguntas ao especialista.

Especializada em apoiar a alta gestão das empresas no desenho de estratégias, o BCG tem trabalho fortemente na área de mobilidade. Segundo Nieto, o pior erro que uma empresa que atua no segmento pode cometer localmente é deixar de trabalhar para gerar inovação. Para o especialista, ainda que a capacidade de investimento seja baixa, é essencial ir em busca de novas soluções.

"As peças dos automóveis vão mudar. As fabricantes de componentes que daqui a 30 anos deixarão de existir não podem se dar ao luxo de ficar paradas", alertou. A seguir acompanhe os principais trechos da entrevista.

A palavra *disrupção* está se tornando clichê, sendo usada em qualquer situação. Na sua opinião, o termo se aplica ao momento atual do setor automotivo?

As palavras inovação e disrupção estão sendo utilizadas demais em diferentes setores e o meu papel é mostrar que, de fato, o setor automotivo está se aproximando de uma disrupção.

Esta indústria vai mudar nos próximos dez anos mais do que mudou nos últimos cem. A transformação parte de vários pontos: o produto vai se mudar fundamentalmente, o cliente, o jeito de vender veículos e, ainda, a origem do lucro para as empresas.

Por disrupção entende-se quebra bruta do status quo. Em que área da indústria esse movimento deve se intensificar?

Teremos três grandes vetores de disrupção: o carro elétrico, autônomo e conectado. Estão ligados ao produto, mas também ao modo de vender e consumir. Prevemos que, por volta de 2030, metade da produção será de veículos com alguma forma de eletrificação.

Agora as pessoas investem em um modelo com a tecnologia porque é mais amigável ao meio ambiente, é também um item de luxo. Há pouco apelo econômico. Em alguns anos a escala vai mudar e o carro elétrico será mais interessante financeiramente para a maioria dos consumidores do que o automóvel a gasolina, por causa da redução do custo da bateria com o ganho de escala e, por outro lado, pelo aumento do custo do carro a combustão em consequência das regulamentações mais duras de emissões.

E o carro autônomo?

Pensamos que está muito distante, mas a tecnologia está razoavelmente próxima. É um pouco mais difícil fazer a estimativa de quando irá chegar, porque depende de regulamentação. Um estudo do BCG diz que por volta de 2030 a tecnologia será economicamente viável e talvez 10% dos carros vendidos serão capazes de dirigir sozinhos por todo ou quase todo o tempo.

E quais são as expectativas para o veículo conectado?

Muitos dos carros atuais, inclusive vendidos no Brasil - e não são apenas carros mais caros, mas também os de entrada -, são conectados. Têm uma série de serviços online e, eventualmente, vão começar a conversar uns com os outros.

A inovação acaba ficando muito nas mãos das matrizes das empresas automotivas. Como você percebe a postura das subsidiárias locais em relação ao assunto?

Quando pensamos em uma mudança deste porte do produto, a matriz certamente vai empurrar. Não tem como ser diferente. Por outro lado, quando olhamos para a mobilidade estamos falando de um problema local, não global.

O Brasil, por ser um país em desenvolvimento, tem questões específicas: a primeira e a última milha, a segurança, a falta de pulverização do transporte público, falta de eficiência do sistema. Se pensarmos nos consumidores também há uma diferença. Mesmo quem tem renda mais baixa é muito conectado no Brasil, sedento por novidades. Por isso somos um dos maiores mercados para soluções como Waze e Uber. Estas são questões que precisam ser desenvolvidas aqui. O entendimento de como se posicionar diante do futuro da mobilidade tem forte influência local.

E quais são as maiores oportunidades locais neste novo contexto da indústria? É na área da mobilidade?

Temos visto muitas soluções tentando resolver a primeira e a última milha, como a bicicleta ou o patinete elétrico. Há muitos jogadores se movimentando nessa área, como as plataformas de carro compartilhado, como a Uber.

A questão é: como as empresas mais clássicas do setor automotivo podem entrar nessa? Outra grande oportunidade está na oferta da tecnologia que facilita a mobilidade, recursos de cidades inteligentes, aplicativos que contribuem para a

locomoção no trânsito. Há uma série de novos negócios a serem explorados que exigem movimentação dos jogadores locais.

Quais serão as mudanças futuras em relação ao segmento de manutenção automotiva?

A manutenção de um carro elétrico é bem mais simples do que a manutenção de um modelo a combustão interna. Então, espera-se uma mudança na necessidade de manutenção. A oficina precisará ter infraestrutura diferente para lidar com a altíssima tensão que há nesses carros. Ainda assim, a mudança propriamente dita seria na demanda por manutenção, algo que pode balançar um pouquinho as métricas financeiras das empresas aqui.

E o impacto da disrupção nas concessionárias?

No futuro teremos o carro elétrico, conectado, autônomo e compartilhado. Quem compra isso? Provavelmente teremos grandes frotas disponíveis em plataformas de mobilidade. O grande comprador será a empresa de mobilidade ou, por exemplo, as locadoras. O papel das concessionárias na venda do carro será muito limitado.

Por outro lado, a necessidade de manutenção dessas frotas continuará existindo. As concessionárias têm tudo para conseguir se posicionar aí, mas a transição não é automática. Elas serão obrigadas a pensar no cenário futuro e a investir. As jogadas precisam começar a ser feitas agora.

A maior parte das empresas que trabalham com mobilidade compartilhada é deficitária. As empresas automotivas, muitas delas financeiramente saudáveis, têm agora o desafio de começar a investir neste mercado que não tem uma monetização tão simples. Como você avalia este movimento?

Aqui temos um dilema interessante. Se você demora muito para entrar no novo mercado, provavelmente ficará muito atrás quando as coisas acelerarem. Agora, se entra muito cedo, precisará investir por bastante tempo até se tornar lucrativo.

Lançamos recentemente um estudo sobre mobilidade que avalia a viabilidade econômica dessas grandes frotas de carros elétricos, autônomos e compartilhados. A conclusão é que este modelo tem grande potencial econômico, com lucro considerável se analisarmos cidades grandes, com mais de dois milhões de habitantes.

Conforme as cidades vão diminuindo de tamanho, no entanto, a fórmula para funcionar. Não há densidade suficiente de demanda para essa frota ser economicamente viável. Assim, o que provavelmente veremos é que o modelo de mobilidade de grandes cidades será bastante diferente do adotado em pequenas cidades.

Este movimento já começa a acontecer?

Em breve vamos divulgar um estudo sobre o futuro da mobilidade no Brasil em que entrevistamos milhares de consumidores. A pesquisa mostra que os aplicativos de mobilidade compartilhada têm penetração enorme.

É um pouco maior na classe A, mas ainda assim em torno de 53% das pessoas da classe C dizem que já usam o serviço ao menos uma vez por semana. Se você vai para cidades pequenas, esse número é bem diferente. Enquanto nos grandes centros 60% de pessoas usam carro compartilhado ao menos uma vez por semana, em média, nas cidades pequenas este percentual cai para cerca de 30%.

A tendência é de mais parcerias entre a indústria automotiva, startups e empresas de tecnologia?

Esta é uma decisão muito importante da indústria automotiva, que pode escolher ser provedor de carros para as plataformas de mobilidade. O problema, neste caso, é a perda de contato com o consumidor final. As montadoras também podem ter as suas próprias plataformas. O benefício estaria na proximidade com o cliente final e no acesso a uma nova fonte de lucro.

Estamos em um momento delicado da indústria local. Há melhora das vendas ao mesmo tempo em que o setor encara notícias como o fechamento da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo. Quais são os pontos de atenção para a indústria nesse momento de mudança de contexto?

Boa parte da sensibilidade é o tamanho da demanda. Como sabemos, desde o pico de vendas em 2012 o mercado caiu bastante, com uma redução da lucratividade, como era de se esperar em uma indústria que tem bastante investimento em capital e custos fixos.

A grande pergunta é como adequar a empresa ao novo panorama de demanda de forma lucrativa? Isso envolve pensar no portfólio e precificação, mas também em como usar a tecnologia internamente: ganhar eficiência para gerenciar a cadeia de valor, a logística, o pedido de peças, o relacionamento com os fornecedores, a produção dos veículos, a venda... Tudo precisa ser organizado de uma nova maneira pensando no mundo digital.

Ao invés de pensar apenas para fora, no consumidor, as empresas precisam pensar no que a tecnologia pode trazer para dentro das organizações, em como se posicionar rapidamente para transformar isso em vantagem competitiva.

Qual é a tendência para a produção global de veículos? Com as novas tendências de mobilidade os volumes devem cair no longo prazo

Não necessariamente a produção vai cair muito. Há o pensamento de que as pessoas não terão mais carros por causa do surgimento das grandes frotas de automóveis que, ao invés de serem usados em apenas 10% do tempo, como ocorre hoje, estarão em utilização o tempo todo, de forma mais eficiente.

Por outro lado, se hoje um carro dura 10 ou 15 anos, um automóvel que roda o tempo todo será substituído a cada dois, três anos. Isso compensa em boa parte a perda do volume. É difícil dizer qual é o ponto de equilíbrio, o que está bastante claro é que a origem do lucro das empresas vai mudar.

E qual será a origem do lucro?

Hoje a maior fonte de lucratividade está nos componentes ligados ao motor a combustão, na venda desses carros, no financiamento e também no pós-venda. Isso vai mudar muito e coisas novas irão surgir. As plataformas de mobilidade passarão a ser lucrativas e toda a monetização da conectividade e dos dados, que hoje praticamente não existe, deve se tornar relevante.

No futuro a relação com o consumidor vai ser da montadora ou de grandes provedores de tecnologia para o setor, como Bosch, Continental, ou de fora desta indústria, como o Google?

É uma pergunta que envolve outra questão: Será que o consumidor do futuro vai ligar para a marca do carro? Hoje as pessoas se importam porque elas dirigem. No

momento em que isso vira uma commodity, uma plataforma em uma frota de carros autônomos, boa parte da motivação para gostar de carro não vai existir mais. O pensamento pode ter como foco apenas a plataforma digital que conecta as pessoas às frotas, intermediando o deslocamento.

Os atributos desse novo automóvel são muito diferentes. Questões como performance e prazer ao dirigir praticamente desaparecem. Será relevante o carro ter um ambiente interno que te ajude a otimizar o seu tempo lá dentro, fazendo outras atividades durante o deslocamento

A infraestrutura de recarga para carros elétricos deve ser um problema para o avanço da tecnologia no Brasil?

Nos outros países estão surgindo redes de carregadores super rápidos, que conseguem dar boa parte da carga no carro em 30 minutos. Sempre ouvimos que o Brasil é atrasado em infraestrutura, por isso o carro elétrico não vai dar certo. Precisamos lembrar que em alguns anos implantamos uma rede com 40 mil postos de combustível. Para instalar cada um deles precisamos escavar, fazer uma obra gigantesca. Um carregador é algo bem mais simples que um posto de gasolina.

Talvez eu seja um otimista. Mas acho difícil acreditar não vamos conseguir de maneira razoavelmente rápida implantar uma rede de carregadores que suporte as necessidades dos usuários de carros elétricos. Por sinal essa é outra nova oportunidade que surge no mundo da mobilidade.

Também temos outra polêmica relacionada ao carro elétrico por causa do etanol, que já seria um combustível com ciclo de CO2 mais limpo e, portanto, o Brasil não teria necessidade ambiental de adotar o carro elétrico. Qual é a sua opinião sobre isso?

No caso do carro elétrico, precisamos pensar no nível de emissões que temos desde a produção. Fabricar baterias exige o uso de metais pesados, um outro tipo de poluição, além da emissão da geração de energia.

A mesma coisa com o carro a etanol. Há todo o ciclo da cana, que tem os seus malefícios e benefícios, a montagem do carro é mais simples e as emissões que saem do escapamento são diferentes. A visão do futuro passa por pensar de uma maneira fim a fim. Algumas movimentações são interessantes, como a combinação do elétrico com o etanol, o carro híbrido com etanol. Esse será o diferencial do Brasil.

Algum governo tem contribuído mais com esse novo ecossistema, com a construção do futuro da indústria automotiva? Qual deveria ser o papel dos governos nesse momento?

No exterior há uma série de países com licença e apoio governamental que está testando frotas de carros autônomos de forma razoavelmente ampla. A gente vê cidades se preparando para o futuro da mobilidade.

Uma das mudanças com a chegada de frotas de carros autônomos, elétricos e compartilhados é a necessidade de vagas. Você precisará de muito menos estacionamento porque os carros não vão parar. Este espaço será devolvido à população. As coisas vão mudar e seria interessante os prefeitos e governadores do Brasil se movimentarem para isso - como acho que já estão fazendo.

As locadoras vão se manter como players desta nova mobilidade?

No futuro o carro torna-se muito mais um serviço do que um ativo. Nessa nova jornada, as locadoras têm papel muito relevante. Já falamos que no futuro um dos

modelos de mobilidade envolverá frotas de carros elétricos, autônomos e compartilhados. A dúvida é quem vai ser o dono dessa frota. Uma das respostas está nas plataformas, como a Uber, mas não sabemos se há interesse em fazer esta gestão.

As montadoras também podem ser as donas das frotas, o que seria um modelo de negócio muito diferente do atual. Outra opção são as locadoras. Boa parte dos motoristas de Uber hoje já aluga os carros. As locadoras estão se posicionando e serão um possível jogador nesse novo ecossistema.

Enquanto grandes organizações multinacionais investem muito em inovação, a cadeia automotiva no Brasil tem muitas empresas pequenas e médias. Como gerar valor com novos modelos de negócio nesse contexto em que a capacidade de investir é tão baixa?

A dura verdade é: o mundo da mobilidade vai mudar. As peças dos automóveis vão mudar. As empresas que fabricam autopeças que daqui a 30 anos deixarão de existir não podem se dar ao luxo de ficar paradas.

Mesmo que a capacidade de investimento seja baixa, quanto mais se esperar para se posicionar, mais dura será a mudança. Precisamos encontrar formas criativas de nos adaptar ao futuro.

Uma delas é fazendo parcerias. Juntar-se a outras empresas ou startups que têm tecnologias para se posicionar frente ao novo mundo. Não tem resposta fácil aqui. Buscar novos investidores é uma opção. Oportunidades não faltam. Dinheiro às vezes falta e é preciso ser criativo para conseguir os recursos necessários.

Como fica esse cenário de disrupção no transporte de cargas?

A parte mais fácil para o carro autônomo é dirigir em linha reta na estrada – algo muito mais simples do que na cidade. Um dos primeiros segmentos que o caminhão autônomo vai atuar é provavelmente o deslocamento em grandes distâncias nas estradas. O motorista dirige da origem até a estrada. Na estrada é o caminhão autônomo e, no destino, o motorista leva para dentro da cidade.

Haverá espaço para todas as marcas atuais nesta nova concepção de mobilidade?

É difícil dizer. O que está acontecendo é que montadoras estão fazendo parcerias. Se isso vai levar a uma consolidação do mercado, não sei. Há quem afirme que o mundo já caminharia para uma consolidação de grandes montadoras mesmo antes do avanço dos elétricos e autônomos. Aconteceu, mas menos do que muitos imaginavam. Talvez esse novo mundo coloque uma pressão a mais para a consolidação. Algo que já acontece são as parcerias – um movimento que deve se intensificar ainda mais.

As parcerias acontecem tanto entre empresas do setor automotivo quanto com gigantes de tecnologia e startups. Essas duas cadeias de valor vão convergir no futuro?

Sim. O motor, a suspensão e os fatores de diferenciação do automóvel e que são a competência-chave das montadoras, mudarão em um carro muito mais tecnológico, que recebe um usuário que não está ali para dirigir.

É necessário desenvolver novas competências e ao mesmo tempo ter parceiros que sejam muito bons nas novas demandas, em alavancar, fazer parcerias para surfar em um mundo em que o consumidor quer coisas diferentes no carro.

O carro como conhecemos hoje vai acabar?

Desde que nasci eu sou doido por carro. Muitas pessoas vão sentir muita saudades. Sumir nunca vai, mas deve acontecer com o carro o que aconteceu com o cavalo, que era um modo de locomoção e hoje as pessoas alugam ou compram para andar por esporte.

As vendas globais já passam de 94 milhões de veículos por ano. O impacto ambiental desse volume aumenta quando pensamos no carro elétrico, em que temos o agravante da bateria como um componente de difícil descarte. Você apostaria no nascimento de um novo ecossistema de reciclagem dos carros?

Espero que consigamos ter um ecossistema que dê uso aos materiais que não terão mais serventia como carro, que consigamos reciclar os materiais e usá-los tanto de maneira economicamente viável quanto ambientalmente viável. Fica essa missão e oportunidade para os empreendedores: prever o descarte e reuso do novo powertrain será bastante relevante.

Que conselho você daria às empresas nesse momento de transformação?

O cenário vai mudar bastante, pode ser um pouco mais cedo ou um pouco mais tarde, o importante é que não podemos nos dar ao luxo de ficar parados. Temos que nos movimentar e nos posicionar nesse novo futuro. Se esperarmos as coisas acontecerem, será tarde demais.

Crédito ajuda a recuperar vendas de motos

07/03/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 06-03-2019)



Enquanto o mercado de motos cresceu 24,9% no 1º bimestre, a linha Honda CG 160 anotou alta 33,2%

Parte dos modelos urbanos teve alta acima da média de mercado neste 1º bimestre

Uma olhada nos emplacamentos do primeiro bimestre mostra que a melhora na concessão de **crédito** vem mesmo ajudando o setor de **motos**, cujas vendas no período cresceram 24,9% sobre igual período de 2018.

A linha Honda CG 160, a mais vendida no Brasil, confirma essa melhora na aprovação das propostas de financiamento. A moto é bastante utilizada nas atividades de motofrete e em janeiro em fevereiro somou 49,5 mil unidades licenciadas, 33,2% acima do realizado em iguais meses do ano passado.

Outro bom exemplo é a Pop 110, a Honda mais acessível. Foram 15,3 mil unidades no bimestre, 29% a mais pela comparação interanual. Para a Yamaha 150 Crosser, modelo de uso misto também bastante procurada pelos motoboys, as 4,2 mil unidades emplacadas no bimestre revelam alta de quase 100% sobre iguais meses de 2018.

De acordo com associações como Fenabrave (que reúne as associações de

concessionários) e Abraciclo (entidade formada pelas montadoras), a taxa de aprovação das fichas estaria próxima dos 30%. Em 2017 falava-se em 15% a 20%.

Mais do que crédito, a confiança na economia parece tornar consumidores mais dispostos a gastar. As vendas das marcas premium BMW e Kawasaki cresceram quase na mesma medida, 56,6% e 56,8%, respectivamente.

Ministro de Minas e Energia diz que governo avalia autorizar mineração em terra indígena

07/03/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 05-03-2019)

Bento Albuquerque afirmou também que há estudos para alterar legislação do setor nuclear

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, afirmou nesta segunda-feira (4) que o governo estuda autorizar a exploração mineral em terras indígenas e alterar a legislação para flexibilizar pesquisa e lavra de minérios nucleares no país. Para o ministro, as restrições atuais atrapalham o desenvolvimento.

“Pretendemos avaliar a possibilidade de ampliar o acesso aos recursos minerais existentes em áreas restritivas a mineração, como as terras indígenas e a faixa de fronteira”, disse Albuquerque em evento sobre mineração no Canadá.

A Constituição de 1988 prevê mineração em terras indígenas, mas só após regulamentação específica pelo Congresso, ainda inexistente após três décadas, e consulta às etnias afetadas.

“As restrições aplicadas a essas áreas não têm favorecido seu desenvolvimento. Ao contrário, elas se tornaram focos de conflitos e de atividades ilegais que em nada contribuem para seu desenvolvimento sustentável e para a própria soberania e segurança nacional”, disse o ministro.

Segundo ele, o governo pretende, em breve, convocar consulta com populações indígenas, sociedade organizada, agências ambientais e o Congresso para tratar do assunto.

Desde a campanha eleitoral, o presidente Jair Bolsonaro afirmou que pretende rever a demarcação de terras indígenas e que a terra indígena Raposa Serra do Sol é a “área mais rica do mundo”, podendo ser explorada “de forma racional, dando royalty e integrando o índio à sociedade”.

Albuquerque disse ainda que o governo quer avaliar a legislação do setor nuclear. “Pretendemos ainda estudar e avaliar a alteração do arcabouço legal do setor nuclear, com vistas à flexibilização da pesquisa e da lavra de minérios nucleares, bem como a criação de condições para que o investimento privado possa desenvolver o setor”.