

Economia em Debate

nº 283

(06/07/2018)

Economia em Debate é um instrumento para a reflexão das questões que envolvem a economia brasileira e mundial. Os textos selecionados e aqui publicados, com suas respectivas fontes e autores, não expressam necessariamente a opinião da UGT. Constituem, assim, fontes plurais e imprescindíveis que podem auxiliar na socialização de informações úteis e na compreensão de inúmeros problemas econômicos nacionais e internacionais que afetam toda a sociedade, em especial aos trabalhadores.



Eduardo Rocha
Economista da União Geral dos Trabalhadores (UGT)

Pressionadas pela concorrência, Embraer e Boeing fecham acordo

O Estado de S. Paulo - 06/07/2018

A Embraer fechou a venda de 80% de sua divisão de aviação comercial para a Boeing. O negócio cria uma nova companhia, avaliada em US\$ 4,8 bilhões (R\$ 19 bilhões), na qual a brasileira terá 20% de participação. Além das ações, a Embraer – que concentrará apenas as áreas de defesa e jatos executivos – receberá US\$ 3,8 bilhões (cerca de R\$ 15 bilhões). A forte concorrência no setor levou as partes a agilizar o negócio. As ações da Embraer caíram 14,29% ontem. Uma das razões para a tensão dos investidores é o risco de o presidente que será eleito em outubro desfazer o negócio.

Após nove meses de negociações, vencendo um vaivém de interesses que envolveu duas multinacionais e vários órgãos do governo brasileiro, a Embraer fechou ontem a venda de 80% de sua divisão de aviação comercial para a americana Boeing. O negócio cria uma nova companhia, avaliada em US\$ 4,8 bilhões (R\$ 19 bilhões), na qual a brasileira terá apenas 20% de participação. Com a venda, que ainda precisa do aval do governo, a Embraer receberá US\$ 3,8 bilhões (R\$ 15 bilhões) e lhe restarão apenas suas áreas de Defesa e jatos executivos – que historicamente têm menor participação nos resultados da companhia. O mercado financeiro reagiu mal ao acordo, antecipado pela colunista Sonia Racy no Broadcast e divulgado ontem pela manhã. As ações da Embraer tiveram queda de 14%, fechando a R\$ 23,10, com perda de quase R\$ 3 bilhões em valor de mercado. A retração, porém, veio após período de forte alta. De dezembro, quando as negociações foram reveladas, até o fechamento anterior ao anúncio, a companhia tinha registrado valorização de 64% na Bolsa.

Uma das razões para a tensão dos investidores, segundo analistas, é o risco político da transação, já que há pouca clareza sobre o resultado da próxima eleição. O presidente da Embraer, Paulo Cesar de Souza e Silva, disse ontem que as companhias querem entregar os documentos finais para a avaliação do governo entre outubro e novembro. A ideia é garantir que o negócio seja sacramentado ainda na gestão de Michel Temer. Dado o tamanho da operação, porém, fontes do mercado consideram o cronograma apertado. A estimativa das empresas é que o negócio seja totalmente concluído no fim de 2019.

O acordo anunciado embute um prêmio sobre o preço dos papéis da Embraer. A avaliação apenas da área de jatos comerciais, em US\$ 4,8 bilhões, é semelhante ao valor total da companhia (US\$ 5,1 bilhões, na quarta-feira), que inclui ainda as áreas de Defesa e executiva.

Inicialmente, a Boeing queria ficar com 100% da Embraer. Detentor de uma ação especial (“golden share”) na Embraer, resquício da época em que a companhia era estatal, que lhe dá direito a veto em assuntos como venda de participações, o governo descartou essa hipótese para preservar a soberania

da área de Defesa. Como os segmentos de aviões militares e executivos são deficitários – registraram prejuízo de R\$ 350 milhões em 2017 –, parte das discussões entre as empresas e o Planalto se concentrou na busca de alternativas de receita para a parte da Embraer que não será vendida.

Para garantir a continuidade da Embraer, o governo exigiu uma participação mínima dela de 20% na joint venture, que terá capital fechado. A expectativa é que o aumento de rentabilidade da nova empresa de aviação comercial gere dividendos para compensar as deficiências das outras duas áreas.

Para o especialista em setor aéreo André Castellini, sócio da consultoria Bain & Company, as áreas militar e executiva da Embraer têm bons produtos, mas enfrentarão desafios. No segmento executivo, o empecilho são as margens apertadas. Na Defesa, a questão é a dependência de clientes de governo – em especial o brasileiro.

O contrato prevê que a Embraer possa vender sua fatia na nova empresa para a Boeing a qualquer momento dos próximos dez anos. Como se trata de uma joint venture, e não da Embraer, o governo não terá direito a veto nesse caso.

Governo lança programa de estímulo a montadoras, com custo anual de R\$ 1,5 bilhão

O Estado de S. Paulo - 06/07/2018

Após um ano e meio de discussões, o governo lançou um novo programa de estímulo tributário para a indústria automobilística. Chamado de Rota 2030, terá um custo fiscal de até R\$ 1,5 bilhão ao ano, conforme antecipou o 'Estadão/Broadcast'. O programa terá duração de 15 anos.

O presidente Michel Temer assinou a medida provisória criando o programa em breve cerimônia com dirigentes do setor no Palácio do Planalto na noite de ontem. O governo correu para lançar o Rota ainda nesta semana por causa da legislação eleitoral, que impede atos desse tipo a partir de amanhã.

As montadoras poderão abater de 10,2% a 12% do valor que investirem em pesquisa e desenvolvimento do pagamento de Imposto de Renda Pessoa Jurídica e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido. Aportes em áreas consideradas estratégicas, como digitalização, vão permitir abatimento maior.

Depois de árdua negociação com o Ministério da Fazenda – que era contra novas renúncias fiscais para o setor – o percentual ficou abaixo dos 20% defendidos

pelas montadoras e pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (Mdic). Para conseguir o abatimento de R\$ 1,5 bilhão em crédito, a indústria terá de investir R\$ 5 bilhões.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea),

Antonio Megale, lamentou que o crédito tributário tenha ficado abaixo do esperado. “Se tivéssemos abatimento um pouco maior seria bom, mas entendemos o momento difícil pelo qual o País passa. Esse percentual colocado é suficiente para manter investimentos no País.”

Para compensar o volume menor, o Mdic e o setor ganharam a queda de braço em relação ao prazo para abatimento dos créditos. As empresas poderão “carregar” de um ano para outro o crédito tributário gerado nos 15 anos de duração do Rota, para abater à medida que tiverem lucro.

A Fazenda queria que valesse só para o exercício seguinte.

Inicialmente, o setor e o Mdic pediam que os valores investidos gerassem créditos a serem abatidos de qualquer tributo, alegando que muitas empresas operam com prejuízos e, por isso, não pagam IRPJ e CSLL. “Algumas empresas ainda estão trabalhando no vermelho e o programa só dará abatimento quando tiverem lucro”, explicou Megale.

O Rota prevê redução, a partir de 2023, de 1 a 2 pontos percentuais do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos que atingirem ou superarem metas de segurança e eficiência energética. Temer também assinou decreto reduzindo o IPI para carros elétricos e híbridos de 25% para até 7%.

“Queremos estimular novas tecnologias e é importante darmos previsibilidade ao longo dos 15 anos não só para os carros que temos agora”, disse o ministro do Mdic, Marcos Jorge.

O Rota 2030 vai zerar a alíquota do Imposto de Importação de autopeças não produzidas no País, mas as montadoras terão de destinar o valor a fundos para desenvolvimento do setor.

O governo enviará ainda ao Congresso projeto de lei para permitir que montadoras de carros de luxo possam abater cerca de R\$ 300 milhões em créditos tributários que não foram contemplados pelo Inovar-Auto, programa anterior encerrado em dezembro e que foi condenado pela Organização Mundial do Comércio (OMC).

Relator negocia punição por desrespeito à tabela do frete

O Estado de S. Paulo - 06/07/2018

Num esforço para vencer as resistências dos parlamentares mais próximos das empresas e aprovar a Medida Provisória 832, a MP do Frete, no plenário da Câmara na próxima quarta-feira, o relator da matéria, deputado Osmar Terra (MDB-RS), negocia reduzir as punições pelo descumprimento da tabela. “O

valor ainda vai ser definido”, disse. “Se fizermos uma redução muito grande, a tabela não vai ser cumprida.”

A anulação das punições pelo descumprimento da tabela passou a ser o principal ponto de negociação do setor empresarial, depois que ficou claro que o relator não abriria mão de estabelecer pisos mínimos obrigatórios para os serviços de transporte rodoviário. Muitas empresas contrataram serviços de frete abaixo do valor da tabela atualmente em vigor.

Pela proposta original do governo, quem descumpriu o frete deve ao caminhoneiro indenização equivalente ao dobro do valor que seria devido conforme a tabela, descontado o que foi pago. O texto de Terra tornou a punição mais rigorosa, por manter a fórmula do cálculo e abrir a possibilidade de multa pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT).

Estão sobre a mesa dois pontos de negociação a respeito dessas indenizações. O primeiro envolve a renúncia, pelos caminhoneiros, da cobrança dessa diferença por um período de tempo que vai desde a edição da MP até uma data ainda não definida, mas que pode ser 20 de julho. As lideranças da categoria concordaram com isso, desde que a MP seja votada logo nos plenários da Câmara e do Senado.

O segundo é a mudança no cálculo da indenização. Esse ponto surgiu na noite de quarta-feira e está sob análise. Terra disse que precisa conversar com os caminhoneiros.

Após aprovar o substitutivo da MP na comissão especial, no início da tarde de quarta-feira, a ideia do relator era obter a aprovação do texto no plenário da Câmara no mesmo dia. A matéria chegou a ser incluída na pauta, mas não foi à votação. O plano é apreciá-la na próxima quarta-feira. Depois, o texto ainda precisa passar pelo Senado.

O parecer de Terra prevê a fixação de “pisos mínimos” para os serviços de transporte, que serão calculados pela ANTT. Enquanto a MP não é aprovada pelo Congresso e a agência não publica a nova tabela, vale a atual, segundo o governo.

Setores da economia reclamam que o aumento nos custos de transporte pode inviabilizar empresas. Há uma séria ameaça ao negócio de reciclagem de alumínio, afirmou o presidente da Associação Brasileira do Alumínio (Abal), Milton Rego. O custo do transporte na cadeia como um todo subiu 55%. A elevação é mais sentida quanto menor o valor do produto. “Na prática, as empresas ligadas ao início da cadeia vão sofrer aumento significativo no custo”, disse. “Algumas vão absorver, outras vão negociar com a próxima etapa e outras vão desaparecer.”

Para o agronegócio, o aumento de custo é de 50%, segundo a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). “É uma situação insustentável”,

afirmou a assessora técnica de Logística da entidade, Elisangela Lopes. No segmento de grãos, os prejuízos com a tabela já somam R\$ 17 bilhões.

Governo cancela benefício irregular de 219 mil pessoas **O Estado de S. Paulo - 06/07/2018**

O governo cancelou R\$ 9,6 bilhões em auxílios-doença e aposentadorias por invalidez, de quase 220 mil pessoas, ao intensificar o pente-fino para encontrar benefícios irregulares. Até o fim do ano, o Ministério do Desenvolvimento Social avalia que a economia deve chegar a R\$ 15,7 bilhões com o impulso das perícias. A redução desses gastos dá um alívio no Orçamento da União em 2018 e 2019.

Em quatro meses, de março até o fim de junho, meio milhão de beneficiários passaram pelo crivo dos peritos do INSS. O governo mudou as regras para o trabalho dos peritos e conseguiu dar novo gás ao programa de revisão dos benefícios, que começou a ser implementado em agosto de 2016. De março a junho, o número de perícias foi quase o dobro das 289,8 mil realizadas desde o início do programa.

Na primeira fase do pente-fino, que durou até fevereiro passado, foram cancelados 82% dos auxílios-doença e 17% das aposentadorias por invalidez que passaram pela perícia técnica do INSS. Nessa segunda fase, 74% dos auxílios-doença revisados (112.959) e 31% das aposentadorias por invalidez (106.763) foram cancelados. Esse é o último balanço que o governo pode divulgar antes das eleições.

Perícia.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o ministro do Desenvolvimento Social, Alberto Beltrame, disse que o governo passou a exigir quatro perícias por dia para quem quisesse ter acesso ao bônus que é dado aos peritos que aderem voluntariamente à revisão, feita fora do expediente normal. Antes, os peritos podiam escolher quantas perícias podiam ser feitas. Tinha perito que só fazia uma revisão por semana.

“Isso fez com que nossa capacidade de perícia saltasse de 20 mil para 200 mil por mês”, explicou o ministro. O governo paga bônus de R\$ 60 por perícia extra. A revisão pretende alcançar até o fim do ano 553 mil auxílios-doença e 1 milhão de aposentadorias por invalidez. Até agora, 36,4 mil pessoas não compareceram à revisão e tiveram o benefício cancelado.

Segundo Beltrame, esses são gastos que deixam de ser feitos, abrindo espaço para investimentos em outras áreas. Ele estima economia adicional de mais R\$ 5,2 bilhões com a aposentadoria por invalidez a partir de 2019, subindo para quase R\$ 21 bilhões com a revisão. Ao contrário do auxílio-doença, cujo benefício é cortado assim que é constatada a irregularidade, quem tem a aposentadoria por invalidez cancelada recebe por mais 1 ano e meio depois do

corde. Por isso, o efeito maior da redução da aposentadoria só deverá ocorrer em 2019.

A Justiça reativou 2,4% dos benefícios cancelados – número considerado baixo pelo ministro e que, segundo ele, demonstra o acerto das revisões.

No pente-fino, o governo encontrou 30 mil pessoas aposentadas por invalidez que estavam trabalhando com carteira assinada. Para o ministro, esse é um exemplo da situação de descontrole na concessão dos benefícios. Na sua avaliação, houve omissão do INSS no passado na revisão dos benefícios, que não estava sendo feita sistematicamente como previsto por lei.

Em 2000, a quantidade de auxílios-doença era de 500 mil. Em 2005, o volume de concessões chegou a 1,5 milhão. “As pessoas ficaram mais doentes ou o INSS ficou mais leniente na tarefa de governança dos benefícios?”, criticou Beltrame. De 2016 até agora, o número de auxílios-doença caiu de 1,8 milhão para 1,3 milhão. A expectativa é que esse número caia para em torno de 1 milhão.

Fazenda se opôs até o último minuto à liberação de incentivos

Valor Econômico - 06/07/2018

Inicialmente elaborado para ser um programa de fomento à indústria automotiva, o Rota 2030 transformou-se em motivo de disputa entre ministérios e expôs a falta de sintonia no governo federal. A equipe da Fazenda se opôs até o último minuto à concessão de incentivos fiscais para o setor. E o impasse, que se arrastou ao longo de quase um ano, só não foi mais adiante porque o governo chegou ao limite legal para o lançamento de programas antes do início da campanha eleitoral.

Foi a eleição de outubro próximo, portanto, que pôs um desfecho às indefinições que marcaram o programa anunciado ontem, por governo e indústria, como uma "política voltada ao desenvolvimento da indústria automotiva".

Na queda de braço que se instalou entre os ministérios da Fazenda e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, a Fazenda venceu. E desapontou os fabricantes de veículos, que esperavam poder continuar desfrutando dos mesmos incentivos que valeram durante os cinco anos do programa anterior. No Rota 2030, investimentos em pesquisa e desenvolvimento só poderão ser deduzidos do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL), seguindo regras da Lei do Bem. O programa anterior, o Inovar-Auto, que vigorou entre 2013 e 2017, permitia créditos em outros tributos federais, como IPI, o mais usado pelas montadoras.

A maior frustração, porém, foi a nova tabela de IPI para carros híbridos e elétricos. No início da manhã de ontem, a equipe da Fazenda mostrava-se

totalmente contra a redução do tributo. A posição foi considerada por uma fonte que participava da discussão como "inócua" para estimular o uso dessas tecnologias.

As discussões do dia se concentraram nesse ponto, já que os demais estavam praticamente acertados há algumas semanas. Por fim, a nova tabela de IPI para esses veículos, que até aqui recolhiam alíquota máxima de 25%, fixou alíquotas que vão variar de 7% a 20%. O setor queria 7%, a mesma alíquota dos modelos populares, com motor 1.0.

A venda de veículos híbridos e elétricos no Brasil ainda é tímida. Representa 0,2% do mercado. À primeira vista, uma renúncia fiscal nesses modelos não traria prejuízos aos cofres públicos. Mas, segundo fontes, em conversas particulares, membros da equipe da Fazenda teriam feito outros cálculos. Uma redução mais significativa no imposto e consequente queda nos preços poderiam aguçar o interesse do consumidor por veículos eletrificados. No futuro isso poderia, segundo esse raciocínio, traduzir-se em perda de arrecadação. Se assim foi, tal raciocínio vai contra todas as tendências no cenário automotivo mundial.

Apesar das decepções, a indústria comemorou o Rota 2030. Esforçou-se o quanto pôde, aliás, para evitar mais adiamentos e o risco de o anúncio do programa cair nas mãos do próximo presidente da República.

Recentemente grandes montadoras anunciaram significativos programas de investimentos no país para os próximos anos. É possível até que os presidentes dessas empresas estivessem exagerando quando, repetidas vezes, condicionaram os investimentos à vigência do Rota 2030. Mas o programa indica horizontes em questões importantes como metas de consumo e poluentes e itens de segurança veicular. Previsibilidade garante tranquilidade em qualquer setor.

Inflação do mês passado foi a mais alta desde março de 2015, dizem analistas

Valor Econômico - 06/07/2018

A paralisação dos caminhoneiros deve ter feito a inflação de junho saltar para o maior patamar em mais de três anos. A boa notícia, segundo analistas, é que a tendência é que essa alta seja pontual e revertida nos próximos meses.

De acordo com a estimativa média de 24 consultorias e instituições financeiras ouvidas pelo Valor Data, o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ficou em 1,28% no mês passado. As estimativas variam de 1,03% até 1,39%. A última vez em que o índice teve uma variação dessa magnitude foi em março de 2015, quando subiu 1,32%. Para efeito de comparação, em maio, o indicador ficou em 0,4%.

Para o acumulado de 12 meses, a projeção média é que IPCA passe dos 2,86% registrados em maio para 4,4% em junho. O resultado será divulgado hoje pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Mesmo assim, "o efeito mais permanente da greve deve ser sobre a atividade, não sobre a inflação", diz Vagner Alves, economista da Mogno Capital. Ele calcula que o IPCA terminará o ano em 4,2%, projeção anterior à paralisação. "O câmbio já vinha se desvalorizando, o preço do petróleo já estava subindo", afirma. A greve, portanto, fez a Mogno revisar a sua estimativa antiga, de 4,1%, de maneira "marginal".

Alves calcula que já em julho haverá uma deflação de alimentos como batata, tomate e cebola, tanto em função de uma devolução da alta de junho quanto de uma sazonalidade favorável.

Além dos alimentos, ele calcula que a energia elétrica tenha contribuído de maneira relevante (0,3 ponto percentual) com a inflação do mês passado, por causa da mudança na bandeira tarifária. Em julho, a bandeira foi alterada do patamar amarelo (intermediário), para o vermelho 2, o mais alto.

Do lado positivo, ele chama a atenção para os núcleos de inflação, que excluem itens com preços mais voláteis e, nos cálculos da Mogno, seguem "nos níveis mais baixos dos últimos anos".

A inflação dos serviços, mais sensíveis à política monetária e à atividade, deve ficar em torno de 0,26% em junho e de 3,1% no acumulado de 12 meses, patamares também confortáveis. A ociosidade elevada da economia, de acordo com Alves, mantém a conjuntura econômica favorável.

A equipe econômica do Haitong também destaca positivamente a projeção para a média dos núcleos de inflação. O banco calcula para alta de 0,61% em junho e 3,37% em 12 meses, valor "muito mais próximo do piso da meta (3%) do que da própria meta (4,5%)".

Para o IPCA, a estimativa é de 1,32%, com 0,5 ponto percentual dessa alta como consequência do "choque de oferta" dos alimentos em decorrência da greve. Por todos esses fatores, os economistas do Haitong esperam que a alta do indicador seja apenas "uma deterioração temporária na dinâmica de preços", em vez de uma piora "generalizada" que exija que o Banco Central eleve a taxa básica de juros.

O Bradesco é outra instituição que afirma que o IPCA, para o qual projeta alta de 1,31%, deve "refletir os efeitos da paralisação dos caminhoneiros". Mas a equipe econômica do banco também diz em relatório que "os resultados apresentados não revelam tendência, mas sim efeitos transitórios, que se dissiparão à frente".

Investimento recua 11,3% em maio, pior resultado desde 96 Valor Econômico - 06/07/2018

Sob efeito da greve dos caminhoneiros, os investimentos tiveram, em maio, seu pior mês na história recente do país. Segundo estimativa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), os investimentos recuaram 11,3% em maio, na comparação a abril, livre dos efeitos sazonais. É o pior resultado desde janeiro de 1996, início da série histórica disponível.

A paralisação de 11 dias dos caminhoneiros no fim de maio afetou o recebimento de matérias-primas por indústrias de bens de capital, escoamento da produção realizada e a importação de máquinas. Também afetou a construção civil, ao gerar uma crise de abastecimento de materiais.

Desta forma, o consumo aparente de máquinas e equipamentos - resultado da soma de produção interna com importações, retiradas as exportações - recuou 14,6% frente a abril. A abertura do indicador mostra que a produção de bens de capital teve queda de 12,8%. As importação de bens de capital, por sua vez, recuou 9,8% frente a abril.

A paralisação também afetou o resultado da construção civil. Pela série com ajuste sazonal, a atividade recuou 11,5%. Por fim, o terceiro componente dos investimentos, classificado como "outros ativos fixos" (propriedade intelectual, lavouras permanentes, gado de reprodução etc.), teve queda de 4,7% no mês.

Com o resultado de maio, o chamado Indicador Ipea de formação bruta de capital fixo (FBCF) interrompeu uma sequência de três meses de recuperação, retornando ao nível de abril de 2009. Nos cálculos do Ipea, a queda foi de 1,4% em relação a maio do ano passado. Apesar disso, o indicador de 12 meses ainda cresce 1,3%.

Segundo José Ronaldo de Castro Souza Junior, diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas do Ipea, apenas parte das perdas devem ter sido recuperadas já em junho. Ele disse que o reabastecimento de materiais e retomada das operações podem ter sido lentas no início do mês. Além disso, as partidas da seleção brasileira na Copa do Mundo parou fábricas e obras.

"A greve afeta o desempenho do investimento no ano. Tanto que revisamos nossa projeção de crescimento do investimento no PIB de 2018 de 4,5% para 3,6%. Nesse caso, também por conta do cenário externo, com a questão dos juros americanos. Mesmo assim, ainda é um crescimento em relação ao ano passado", disse o economista do Ipea.

A dúvida são os efeitos da greve dos caminhoneiros sobre a confiança de empresários para investir. Os cálculos de formação bruta de capital fixo do Ipea

- assim como o do IBGE, ao qual busca antecipar - são baseados nas estatísticas de produção e oferta, e não baseados em planos de investimentos.

Custo de vida para famílias de baixa renda dobra em junho

Valor Econômico - 06/07/2018

Uma "tempestade perfeita" de aumentos de preços levou a inflação percebida por famílias de baixa renda em junho a atingir maior patamar em mais de dois anos. O Índice de Preços ao Consumidor - Classe (IPC-C1), que abrange famílias com ganhos até 2,5 salários mínimos mensais, acelerou de 0,60% para 1,52% de maio para junho, maior taxa desde janeiro de 2016 (1,91%), informou a Fundação Getúlio Vargas (FGV). Efeitos da oferta menor de alimentos devido à greve dos caminhoneiros, aliada a preços em alta de combustíveis e reajuste de tarifa de energia levaram ao resultado, segundo André Braz, economista da FGV. Para o especialista, as causas da aceleração são passageiras, e o indicador deve desacelerar já em julho.

Em junho, diferentes segmentos levaram à elevação. Como os caminhoneiros realizaram bloqueios de estradas durante a greve no fim de maio, isso causou mortes de animais vivos durante transporte, como galinhas e frangos. A reposição demanda tempo, o que eleva preços de itens como frango inteiro - cuja variação passou de queda de 2,01% para alta de 15,67%, entre maio e junho. O frango mais caro empurrou a inflação de Alimentação no IPC-CI, que representa 31,15% do indicador e subiu de 0,50% para 2,31%.

Simultaneamente, o impacto da paralisação dos caminhoneiros nos alimentos ocorreu em período de entressafra de leite. Nessa época do ano, com menor volume de chuvas, as pastagens sofrem e comprometem alimentação do gado, afetando produção de leite. Com isso, a variação de preço do tipo longa vida passou de 2,98% para 12,20%.

A alta dos alimentos coincidiu com o período em que a energia elétrica residencial ficou mais cara. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) estipulou em junho bandeira tarifária no patamar 2 da cor vermelha, o mais alto do sistema. A tarifa elétrica, que representa 4,65% do IPC-C1, saltou de 5,25% em maio para 9,34% em junho. Com energia mais cara, a inflação do grupo Habitação subiu de 1,02% para 2,36%.

Para Braz, esses fatores não devem continuar a pressionar o indicador em igual magnitude em julho, pois o aumento nas contas de luz já estaria precificado na inflação. A oferta de frango, por sua vez, deve ser regularizada até o fim do mês e o auge da entressafra do leite deve terminar. "Esperamos recuo forte no IPC-C1. Talvez [a taxa] vá para 0,50%."

Mesmo com choque inflacionário, o indicador em 12 meses pode continuar a se manter abaixo do Índice de Preços ao Consumidor - Brasil (IPC-Br), que abrange famílias mais abastadas que recebem até 33 salários mínimos

mensais. Atualmente, o IPC-C1 tem alta de 3,59% em 12 meses até junho, contra 4,43% do IPC-BR no mesmo período. "Acho que o IPC-C1 vai encerrar o ano abaixo do IPC-Br", disse Braz.

Rota 2030 concede R\$ 1,5 bi a montadoras **Valor Econômico - 06/07/2018**

O governo assinou ontem a medida provisória (MP) que cria o Rota 2030, programa de benefícios para o setor automotivo. Um dos principais itens do pacote é o crédito tributário de até R\$ 1,5 bilhão para empresas que invistam em pesquisa e desenvolvimento (P&D) no país. Além disso, o governo reduzirá o Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) de forma imediata para carros híbridos e elétricos. Também haverá menor tributação a partir de 2023 para carros a combustão que cumpram metas de eficiência energética.

O programa ficou mais de um ano em discussões internas no governo e chegou a ser prometido para fevereiro, mas sem o lançamento a indústria passou a duvidar que alguma medida realmente sairia do papel. O motivo para o atraso se deveu a sucessivos embates entre os ministérios da Fazenda e o da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (Mdic) - o primeiro de visão mais liberal e o segundo, mais desenvolvimentista.

Há cerca de um mês, os técnicos do governo haviam finalmente chegado a um consenso. No entanto, conforme apurou o Valor, o debate sobre o programa voltou à mesa de negociação depois que representantes da Receita Federal resolveram fazer suas sugestões na modelagem. A partir daí, um novo texto foi feito e o pacote foi novamente encaminhado à análise jurídica da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), cujos representantes tiveram ficar fechados em reuniões às vésperas do anúncio para concluir o trabalho.

Segundo avaliação de pessoas que participaram da modelagem, houve equilíbrio entre as propostas da Fazenda, do Mdic e do setor automotivo. Representantes do governo dizem também haver "zero preocupação" com potenciais contestações acerca do programa na Organização Mundial do Comércio (OMC), que condenou o pacote de incentivo anterior, o InovarAuto.

O incentivo para pesquisa e desenvolvimento será concedido por meio de um abatimento de 10,2% sobre o total aplicado pelas empresas na área. Esse benefício será concedido a partir do ano que vem. A condição é que as empresas destinem pelo menos R\$ 5 bilhões anuais a esse tipo de investimento e entreguem os números de forma auditada ao governo.

Marcos Jorge, ministro do Mdic, disse que o pacote foi discutido com a indústria. "Com esse incentivo, temos uma política equilibrada, que traz previsibilidade à indústria. Puxamos para a discussão todo o setor, e todos puderam sentar à mesa ao longo desse processo de maturação da política, que durou pouco mais de um ano."

A medida provisória do Rota 2030 trará as normas para os benefícios com P&D e também qual o mínimo de eficiência a ser exigida. A partir de 2023, veículos a combustão terão redução no IPI de 1% a 2%, se cumprirem metas de eficiência chamadas pelo governo de "metas-desafio".

Além disso, o documento estabelecerá uma "etiquetagem" para veículos comercializados no Brasil, que informarão de maneira mais clara a eficiência energética e os equipamentos de segurança instalados. Também haverá redução no imposto de importação para peças não produzidas no país.

Além da MP, Temer assinou decreto que reduz o IPI de 25% para uma faixa entre 7% a 20% para carros híbridos e elétricos, dependendo do modelo. Também será enviado um projeto de lei ao Congresso permitindo o uso do saldo de créditos não usados no programa anterior, o Inovar-Auto. Empresas habilitadas tiveram de recolher naquele pacote um IPI adicional de 30 pontos percentuais incidente sobre veículos importados. Esses valores seriam ressarcidos às empresas após o início da fabricação no país. Devido ao encerramento do programa, diz o governo, não houve tempo hábil para isso.

Antonio Megale, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), disse que a indústria chegou a debater um desconto maior sobre P&D, de 20%. Mas disse que o setor "entende" o momento de restrição fiscal do país.

Pesquisa do IBGE mostra que 13% das cidades do país têm prédios ou terrenos invadidos

Valor Econômico - 06/07/2018

Um em cada dez municípios brasileiros tinha terrenos ou prédios ocupados por movimentos sociais de moradia no ano passado, segundo dados da Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic) de 2017, divulgada ontem pelo IBGE. O levantamento constatou que 724 dos 5.570 municípios do país tinham essas ocupações irregulares.

A pesquisa chama atenção para problemas habitacionais nos municípios, pouco meses após o desabamento de um prédio no largo do Paissandu, no centro de São Paulo. Desocupado pelo governo federal em 2012, o prédio foi invadido e estava ocupado irregularmente por famílias quando sofreu um incêndio, que provocou o desabamento.

De acordo com o IBGE, o país tinha 3.374 municípios com loteamentos irregulares ou clandestinos em 2017, o que representava 60,6% do total. Favelas, mocambos, palafitas ou assemelhados estavam presentes em 952 cidades, 17,2% do total de municípios. Eram encontrados ainda "cortiços, casas de cômodos ou cabeças-de-porco", em 684 municípios (12,3%).

Com todos os problemas habitacionais, a maioria dos municípios continuava sem um Plano Municipal de Habitação. De acordo com a pesquisa, apenas

39,7% das cidades tinham esse planejamento, um documento que faz o diagnóstico habitacional e estabelece objetivos para a área, como a necessidade de expansão de moradias populares.

Além disso, a proporção de pessoas que vivem em cidades com políticas de construção habitacional também encolheu: de 84,2% em 2011 para 80% em 2017. Isso implica menos gente atendida por políticas de oferta de material de construção, lotes e urbanização de assentamentos.

Os desafios das cidades permanecem grandes também nos transportes, especialmente para quem depende de melhor acessibilidade. De acordo com o documento, apenas 12% dos 1.679 municípios que dispunham de serviço coletivo de ônibus adaptaram completamente a frota para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A pesquisa mostrou também a presença de serviços como táxis, vans e mototáxis nos municípios do país. Segundo o IBGE, dos 5.570 questionários respondidos por 5.565 prefeituras no ano passado, 73,8% tinham táxis, 53,6% tinham vans e 46% tinham mototáxi. Essas proporções eram maiores dez anos atrás: 81,5%, 59,9% e 52,7%, respectivamente.

Para chegar aos indicadores, o IBGE enviou questionários para todos os municípios do país. O objetivo era detalhar aspectos sociais, populacionais e geográficos dessas cidades, além das estruturas administrativas existentes e pessoal ocupado na administração pública.

A pesquisa constatou, por exemplo, que 2.541 prefeitos têm até o ensino médio (46% do total) e 257 não tinham o ensino fundamental completo. Apesar da escolaridade aquém da esperada para o cargo, o nível vem melhorando. A proporção de prefeitos com ensino superior cresceu de 39,6% em 2001 para 54,4% em 2017. Os prefeitos com superior completo são mais da metade dos mandatários.

Quase a metade dos municípios foram atingidos por episódios de seca de 2013 a 2017. Isso faz da seca o principal dos fenômenos de desastre natural do país no período. Dos 5.570 municípios do país, 2.706 reportaram ter sofrido com a seca ao longo do período de cinco anos. O Nordeste teve a maior incidência, com 1.481 municípios (83% do total da região) atingidos.

TCU critica proposta de seguro em Lei de Licitações

Valor Econômico - 06/07/2018

O Tribunal de Contas da União (TCU) elaborou nota técnica na qual critica a proposta de exigência de seguro-garantia que consta do projeto de nova lei de licitações em discussão no Congresso e defende que o tema seja discutido em uma lei específica. "Assim o PL apenas autorizaria a administração a prever essa modalidade de seguro, deixando a fixação dos percentuais, as condições

e o rito para sua execução a cargo de lei específica", diz o texto obtido pelo Valor.

A nota não agradou ao relator da matéria, deputado João Arruda (MDB-PR), que defende a obrigatoriedade do seguro-garantia e destaca que já cedeu bastante nas negociações sobre o tema. "Discordo completamente do TCU. Eles estão querendo ir na contramão do resto do mundo. Nos Estados Unidos e Europa esse mecanismo tem cada vez mais sido usado. Não vejo porque eles se manifestaram dessa forma", afirmou o parlamentar.

Arruda recentemente flexibilizou sua visão e topou estabelecer obrigatoriedade de apólice de 30% da obra para valores acima de R\$ 200 milhões, e não mais R\$ 100 milhões, como aprovou o Senado, conforme antecipou o Valor. "Mas se o acordo feito com a construção não for cumprido e o texto não for votado semana que vem, vou protocolar exatamente o texto do Senado e a negociação voltará à estaca zero", disse.

Na visão dos técnicos da Corte de Contas, o seguro-garantia já tem dificuldades de execução nos moldes atuais, em que não é obrigatório e limitado a 5% da obra e não resolve a origem dos problemas de paralisação de projetos em execução no Brasil. "Primeiramente deve-se esclarecer que o seguro-garantia cobre somente problemas ocasionados exclusivamente pelo contratado. Atualmente, grande parte dos problemas de atrasos e paralisações de obras são ocasionados por responsabilidade da administração pública, em especial: atraso nos pagamentos; falta de recursos", diz a nota. "Logo, o seguro-garantia não contribuirá para assegurar a boa execução da imensa maioria de contratos atrasados ou paralisados", completa.

Para o TCU, o caminho mais eficaz para mitigar atrasos e paralisações em obras públicas seria aprimorar a administração pública, garantindo um fluxo mais contínuo de pagamentos dos contratos, fazer licitações somente quando houver recursos disponíveis e bons projetos. A opinião é exatamente a mesma que tem sido manifestada pelo setor de construção.

A nota ainda aponta que a própria regulação do seguro-garantia feita pela Superintendência de Seguros Privados (Susep) torna ineficaz o instrumento que a proposta em tramitação torna obrigatório para grandes obras e ainda prevê a cláusula de retomada (chamada de "step in", na qual a seguradora pode assumir a obra parada.

"Não é tarefa fácil para a administração pública conseguir executar o seguro-garantia na forma prevista hoje em dia. A Susep editou a circular 477/2013 que traz regras diferenciadas para a execução do seguro-garantia quando envolve contratos públicos ou contratos privados. As regras criadas para a execução do seguro-garantia em contratos públicos praticamente inviabilizam o pagamento do prêmio à administração pública", diz. "Por exemplo, no ano de 2015, o mercado de seguros-garantia faturou com as contratações públicas R\$ 1,65 bilhão, enquanto pagou prêmios no equivalente a apenas R\$ 258 milhões", completa o TCU, apontando que é necessário padronizar as regras de sua

execução para que sejam, pelo menos, similares às de um contrato privado. "Caso contrário, a administração continuará sem sucesso em executá-lo e ele servirá apenas para enriquecer as seguradoras", diz.

O presidente da Comissão de Crédito e Garantia da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), Roque de Holanda Melo, contraria a visão da nota do TCU. Segundo ele, o problema não é a regulação da Susep e sim o percentual que a lei atual define, que não é suficiente para cobrir os problemas em obras que param. Ele também aponta que deixar as definições de percentuais para legislação específica, como propõe a corte, não é o caminho mais eficiente, dado que eventuais regulações adicionais poderiam ser feitas pela Susep, após a votação da lei de licitações. "Os percentuais não foram definidos de forma aleatória, foram objeto de ampla discussão, por muitos anos", disse.

Aumenta interesse de empresas por empréstimos em dólar

Valor Econômico - 06/07/2018

Enquanto o mercado de emissões de títulos de dívida no exterior desacelerou em junho - em função da maior aversão a risco que afeta ativos emergentes -, a demanda de empresas brasileiras por empréstimos em dólar voltou a crescer ao oferecerem custos mais atrativos que os das linhas de crédito domésticas, segundo relatos de bancos.

Nessa operação, realizada na modalidade conhecida como "4131", em referência à lei que disciplina a aplicação de capital estrangeiro e remessa de valores para o exterior, o banco empresta recursos em dólar para a empresa e faz uma operação de troca ("swap") do custo da dívida em moeda estrangeira por Certificado de Depósito interfinanceiro (CDI). Assim, no fim da transação, é como se a empresa tivesse contratado uma dívida em reais.

"O número de cotações para essas operações recebidas pelo banco em junho foi mais que o dobro do registrado normalmente", diz Anderson Godoi, chefe da tesouraria do Banco MUFG Brasil. No MUFG, o volume de operações 4131 fechadas somente em junho foi maior que o total verificado entre janeiro e maio 2018.

Nesses empréstimos, as empresas tomam recursos a um custo equivalente à taxa Libor mais um spread, que varia de acordo com o risco da companhia. Para se protegerem da oscilação da moeda estrangeira, aplicam na taxa do cupom cambial, que representa o juro em dólar no Brasil.

Com a alta da taxa do cupom cambial em junho, o custo do hedge ficou mais barato porque abriu a distância em relação à Libor. Essa diferença, que era de 0,80 ponto percentual no início do ano, chegou a 1,50 ponto em junho, o que fez com que os empréstimos em dólar passassem a ficar mais atrativos que as linhas domésticas. "Em geral, quando a taxa do cupom cambial sobe vemos

um aumento da demanda por esse tipo de operação", diz Luis Kondic, superintendente de vendas corporativas da tesouraria do Citi Brasil. Segundo Godoi, do MUFG, toda vez que há aumento dessa arbitragem de taxas, as empresas aproveitam para antecipar a tomada de recursos.

Esses empréstimos funcionam como uma linha de capital de giro em dólar, cujo prazo gira, em geral, em torno de um a dois anos. Eles são contratadas principalmente por empresas brasileiras que não têm receitas em dólar ou subsidiárias de multinacionais. Por isso, o custo do hedge tem grande influência na demanda por esse produto.

Esses empréstimos funcionam como uma linha de capital de giro em dólar, cujo prazo em geral fica entre um a dois anos, e são contratadas principalmente por empresas brasileiras que não tem receitas em dólar ou subsidiária de multinacionais. Por isso, o custo do hedge tem grande influência na demanda por esse produto.

A transmissora de energia ISA Cteep, por exemplo, aprovou a captação de US\$ 150 milhões nessa linha pelo prazo de até dois anos, cujo custo já seria convertido para reais por meio de uma operação de swap. A ideia da empresa é rolar um empréstimo também na modalidade 4131 tomado no ano passado, no valor de US\$ 50 milhões, que vence agora em meados de julho e tinha um custo de 101,4% do CDI.

Segundo o gerente financeiro da companhia, Thiago Lopes, hoje essa operação está mais barata que a emissão de uma debênture no mercado local ou de um bônus no exterior, mas o fechamento da operação, contudo, vai depender das condições de mercado. "A opção de uma emissão de bônus fazia sentido no início do ano, mas agora não mais por conta do aumento dos juros no mercado americano e do custo de emissão para países emergentes", diz.

No MUFG, por exemplo, a maior demanda foi registrada nas operações que são captadas em dólar, mas já têm o custo fixado em reais, com o próprio banco assumindo o risco da variação cambial. "Esse tipo de operação é demandada por subsidiárias de multinacionais que não podem fechar operações de hedge no Brasil ou por companhias que não querem correr o risco de variação cambial", diz Godoi.

Desde o início de junho, o BNP Paribas registrou um total de US\$ 500 milhões entre empréstimos fechados e em andamento. "Cerca de 80% das operações do banco foram com multinacionais", diz Sérgio Machado, chefe de vendas da mesa de renda fixa para clientes corporativos no Brasil do BNP Paribas.

Em geral, os bancos estrangeiros conseguem ser mais competitivos nesses empréstimos porque captam a um custo mais barato fora. A vantagem desse financiamento é que, diferentemente das linhas domésticas, ele é isento da cobrança de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para prazos acima de seis meses.

Embora a taxa do cupom cambial já tenha recuado desde o pico registrado no fim de junho, o custo desse empréstimo ainda está atrativo quando comparado a uma linha de capital de giro no mercado local. "Para operações acima de seis meses, dependendo da empresa, pode sair com um custo próximo a 100% do CDI", diz Machado, do BNP.

A chefe da área de multinacionais do ING, Marina Kieran, afirma que essas linhas devem continuar atrativas por enquanto. "A taxa do cupom cambial recuou um pouco, mas ainda está em níveis atrativos quando comparado com o início do ano."

Em junho a taxa do cupom cambial subiu em função da piora do risco de crédito do Brasil, que acompanhou o movimento de outros países diante da possibilidade de um aperto maior de juros nos Estados Unidos. Somente em junho, o Credit Default Swap (CDS) do Brasil de cinco anos subiu 48 pontos e hoje é negociado próximo de 264 pontos. Nesse cenário, a taxa de juros em dólar no Brasil tem que ser mais alta para atrair o investidor estrangeiro para aplicar no país.

Outro fator que contribuiu para a alta da taxa do cupom cambial foi a atuação do Banco Central no câmbio. O BC ampliou as vendas de swap cambial, tendo colocado US\$ 36,4 bilhões no mercado no mês passado. Nessas operações, o BC se compromete a pagar aos investidores a taxa do cupom cambial mais a variação do câmbio. O aumento da colocação desses contratos, que têm o mesmo efeito de uma venda de dólar no mercado futuro, ajudou a puxar a taxa do cupom cambial para cima - e para aliviar a pressão, a autoridade monetária ofertou linhas de dólar e melhorou a liquidez no mercado de câmbio.

Apesar da maior demanda por empréstimos em dólar em junho, a dívida total em moeda estrangeira das empresas brasileiras não tem aumentado. E isso se deve tanto ao processo de desalavancagem financeira das empresas desde a crise econômica, com a recompra de dívidas caras e redução do nível de endividamento, quanto ao cenário de maior aversão a risco no exterior, que levou a um aumento do dólar no mundo, com impacto direto sobre os custos das emissões de dívida lá fora.

Dados do BC mostram que a dívida externa das empresas, excluindo empréstimos dentro do mesmo grupo, caiu de US\$ 106,4 bilhões em junho de 2017 para US\$ 105,5 bilhões no mês passado.

Resultado das estatais salta 456% **O Globo - 06/07/2018**

Puxado pela recuperação de grandes grupos, o resultado das estatais federais brasileiras saltou 456% de 2016 para 2017. Dados do Ministério do Planejamento aos quais O GLOBO teve acesso mostram que o resultado líquido consolidado das 47 empresas com controle direto da União ficou em R\$ 25,4 bilhões no fim do ano passado, contra R\$ 4,6 bilhões em dezembro de 2016.

Para o Diretor do Departamento de Governança e Avaliação de Estatais, Mauro Ribeiro, a melhora é resultado tanto de um incremento na receita, com melhora na governança, quanto no controle das despesas — ou seja, redução de pessoal, por meio dos planos de demissão voluntária (PDVs). Desde 2016, o governo autorizou 26 PDVs em estatais.

O resultado de 2017 foi puxado sobretudo pelo desempenho de Petrobras, Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil e Correios. O lucro dessas empresas, juntas, foi de R\$ 24,6 bilhões. No caso da Petrobras, a empresa passou de um prejuízo de R\$ 13 bilhões em 2016 para um ganho de R\$ 377 milhões no ano passado.

Outras seis empresas foram do negativo para o positivo: Correios, Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (Casemg), Centro de Detenção Provisória, Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, que controla o Porto de Santos), Indústrias Nucleares do Brasil e Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro).

Acordo com a Boeing dá novo impulso à Embraer **O Globo - 06/07/2018**

Após meses de negociações e expectativa, Embraer e Boeing anunciaram ontem acordo que cria uma gigante global na área de aviação comercial, com aeronaves de 70 a 450 lugares. A aliança dará novo fôlego à Embraer, que ganha escala, reduz custos e aumenta sua competitividade. A operação já era esperada no mercado desde que a europeia Airbus se associou à canadense Bombardier (de jatos regionais) no ano passado e, na prática, consolida um duopólio na indústria de aviação mundial.

O negócio anunciado ontem prevê que uma terceira empresa seja criada, na qual a companhia americana terá 80%, e a fabricante brasileira, 20%. Ela ficará com a área de aviação comercial da Embraer. A Boeing pagará US\$ 3,8 bilhões por sua fatia na joint venture. A Embraer permanecerá como uma empresa independente e de capital aberto com as áreas de defesa, aviação executiva (jatos pequenos) e serviços. O acordo foi anunciado pelas duas empresas, sem a participação do governo, embora dependa do seu aval e de autoridades regulatórias. Segundo fontes, a estratégia era mostrar que não houve ingerência, mas a União já havia estabelecido premissas básicas para as tratativas.

A Boeing é a maior exportadora dos Estados Unidos, com faturamento anual de mais de US\$ 90 bilhões e 140 mil funcionários. Já a Embraer, fundada durante o regime militar, em 1969, e privatizada em 1994, no governo de Itamar Franco, é considerada a joia da coroa na aviação brasileira. Tem faturamento de US\$ 6 bilhões por ano e cerca de 6 mil empregados. Após a fusão, a nova empresa, que ainda não tem nome, terá um portfólio amplo: atuará tanto no segmento de aviões de até cem lugares, nicho em que a Embraer é líder e tem a Bombardier entre suas principais rivais, e no segmento de aviões de grande

porte, de até 450 assentos, em que a americana e a europeia Airbus travam um duelo há décadas.

Sem garantia de manter empregos

Segundo analistas, o acordo é um jogo de ganha-ganha. No ano passado, a Airbus comprou 50,01% do programa C-Series da canadense Bombardier, sua estreia na aviação regional. A Boeing viu na fusão com a Embraer um caminho para não ficar para trás e entrar no mercado de aviões de pequeno e médio portes, nicho em que não atuava. A Embraer, por sua vez, percebeu que o casamento com a americana lhe daria acesso a uma rede comercial mais ampla, impulsionando a venda de seus novos jatos (os EJets), bem como lhe asseguraria ganhos de escala na negociação com fornecedores. O movimento é apontado como essencial para ambas num momento em que rivais em Rússia, Japão e China começam a ganhar espaço no setor.

— Se todo mundo anda para frente e você fica parado, na verdade, dá um passo atrás. Após o acordo do Airbus com a Bombardier, Boeing e Embraer precisavam se mexer. Com o anúncio, as duas voltaram ao pelotão — disse Humberto Bettini, pesquisador de transporte aéreo da USP de São Carlos. — A Embraer vai vender a divisão responsável pela maior parte de sua receita, mas isso não é necessariamente ruim. É melhor ter 20% de um grande restaurante ou 20% de um quiosque na praia?

A nova joint venture terá capital fechado. A Embraer poderá optar por vender sua fatia para a fabricante americana ao longo dos próximos dez anos e terá direito a uma cadeira no Conselho de Administração da nova empresa. O memorando de entendimentos assinado ontem inclui tanto a fabricação de aeronaves quanto os serviços de aviação comercial. A expectativa é que a transação seja fechada até o fim de 2019. Estima-se que as sinergias de custos alcancem US\$ 150 milhões ao ano. A efetivação do acordo apenas no ano que vem foi uma das razões por trás do tombo de 14,28% das ações da Embraer, a maior queda em 17 anos.

— É uma solução positiva para uma situação inexorável. A Embraer precisa se reposicionar — disse Dyogo Oliveira, presidente do BNDES, que tem 5,4% da Embraer.

A empresa resultante da fusão será uma subsidiária integral da Boeing e vai se reportar diretamente à fabricante americana. Mas a sede, a diretoria e a linha de montagem dos aviões permanecerão no Brasil. Segundo uma fonte, a própria Boeing era favorável a essa estrutura, pois não queria perder a equipe de engenheiros e técnicos da Embraer, com uma eventual transferência da unidade. O corpo técnico e a área de pesquisa da empresa estão entre seus principais ativos. A Embraer é dona de 360 patentes, 47 delas obtidas em 2017.

Em comunicado interno, o presidente da Embraer, Paulo César de Souza e Silva, disse estar “totalmente focado na construção da perpetuidade da

Embraer, bem-estar dos empregados e manutenção dos empregos”. O acordo, porém, não prevê a manutenção de vagas, segundo fontes.

Segundo fontes do governo, a única garantia é a preservação da área de engenharia e de inovação tecnológica. Embora o governo brasileiro ainda tenha que aprovar oficialmente o negócio, ele estabeleceu três premissas que deveriam nortear as negociações — as conversas começaram em dezembro. Uma delas era justamente a manutenção da capacidade tecnológica da Embraer. As outras duas foram a preservação da soberania nacional e a sustentabilidade financeira da Embraer.

Governo não abre mão de ‘golden share’

Para atender à primeira exigência, a unidade de defesa não foi alvo do acordo e será mantida com a Embraer. Será criada, no entanto, uma segunda joint venture com a Boeing focada no desenvolvimento de novos mercados para produtos e serviços de defesa, em especial o avião militar KC-390. Essa associação ficará sob o guarda-chuva da Embraer. Como resultado, avaliam analistas, a Embraer vai reduzir de tamanho e se tornar mais dependente do governo, uma vez que o desenvolvimento de aviões militares exige forte investimento estatal e têm retorno inferior ao obtido com aviões comerciais.

— A união com a Boeing é relevante, pois a empresa tem mais acesso a crédito privado — disse uma fonte.

A preocupação com a sustentabilidade financeira da Embraer vai nortear o detalhamento do acordo nos próximos meses. Um dos pontos, cruciais, disse essa fonte, é que parte dos US\$ 3,8 bilhões a serem desembolsados pela Boeing ficará com os acionistas da brasileira e quanto será reinvestido na empresa. Os principais sócios da Embraer, além do BNDES, são Brandes Investments Partners (14,4%), Mondrian Investments Partners (9,9%) e Blackrock (5%). Segundo o presidente da Embraer, os recursos serão usados para pagar dividendos, reduzir a dívida, fazer novos investimentos e possivelmente recomprar ações.

— Firmar parceria com a maior empresa de aviação do mundo terá imenso benefício para nossas operações, com acesso a mais mercados, redução de custos e ganhos de eficiência — disse Souza e Silva, em teleconferência com analistas.

O governo manterá sua golden share na Embraer, que abrange defesa e aviação executiva, e lhe assegura poder de veto em vários assuntos, desde a mudança de nome até a transferência de controle acionário. Apesar das discussões no Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a possibilidade de o governo abrir mão de suas golden shares — herança da privatização de empresas como Embraer e Vale — o governo não está disposto a revogar seu direito no caso da fabricante de aviões.

Novos benefícios para as montadoras

O Globo - 06/07/2018

Às vésperas do fim do prazo para o lançamento de programas de benefícios antes das eleições, o presidente Michel Temer formalizou, ontem, o Rota 2030, novo regime da indústria automotiva. Ele vai permitir o abatimento de investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). O abatimento no imposto será equivalente a 10,2% do investimento. O desconto pode chegar a 12% se as empresas investirem em itens considerados estratégicos pelo governo, como em indústria 4.0 e novas tecnologias de motorização. O percentual ficou abaixo do que vinha sendo negociado, que era 20%.

As empresas terão de investir em P&D, em conjunto, ao menos R\$ 5 bilhões anualmente para ter acesso ao incentivo. A renúncia fiscal será de até R\$ 1,5 bilhão por ano. O valor corresponde aos créditos tributários a serem devolvidos às montadoras. O valor começará a ser apurado a partir de 2019.

— Se tivesse um pouco mais (de crédito tributário), seria bom. Entendemos o momento difícil que o país passa na questão fiscal, e esse valor que foi colocado será suficiente para manutenção dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento — disse o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antônio Megale.

O novo regime foi lançado com mais de seis meses de atraso. Se não fosse formalizado até hoje, o governo só poderia implementá-lo após 28 de outubro, devido a restrições eleitorais. Desde o começo do ano, montadoras se queixavam de que a ausência de um programa de incentivos fiscais pelo governo poderia inviabilizar investimentos. A política de incentivos à indústria automobilística faz parte da história do setor no país, mas os benefícios são questionados por outros segmentos e por parceiros estrangeiros, como Japão, Estados Unidos, Coreia do Sul e União Europeia. No ano passado, um grupo de países não poupou o Inovar Auto, o programa de benefícios que vigorou até o fim de 2017. A OMC acolheu os apelos dos insatisfeitos e, em agosto de 2017, determinou a suspensão do programa — considerado ilegal, sob a alegação de que afetava, de forma injusta, as montadoras estrangeiras.

O governo garante que não há risco de novos questionamentos na OMC com o Rota 2030. Um dos argumentos é que não há discriminação na forma como são tratadas empresas nacionais e estrangeiras.

O Rota 2030 terá duração de 15 anos, divididos em três etapas. Foi implementado por meio de medida provisória (MP), assinada em cerimônia com o presidente Michel Temer, o ministro da Indústria, Marcos Jorge, e executivos de montadoras.

O programa também reduz o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre carros híbridos e elétricos. A alíquota passará de 25% para uma faixa

que vai de 7% a 20%, em que pagarão menor percentual os veículos que tiverem maior eficiência energética. Para os motores a combustão (veículos regulares) não há redução imediata de IPI. A alíquota para esses automóveis poderá baixar, a partir de 2023, caso as empresas alcancem as metas de segurança e eficiência energética previstas no programa. O Rota 2030 prevê, ainda, a redução de 2% para zero do Imposto de Importação incidente sobre autopeças que não são fabricadas no país.

Além disso, o governo enviou ao Congresso um projeto de lei para atender a um pleito das fabricantes de carros de luxo. As montadoras reclamavam que tinham um passivo de cerca de R\$ 300 milhões em créditos tributários que não foram contemplados pelo Inovar Auto. O projeto dará mais prazo para essas empresas abaterem os créditos tributários dos últimos anos.

— Isso vai significar um incremento na indústria automobilística. Em maio, por conta da greve dos caminhoneiros, tivemos uma redução na produção industrial. Seguramente, isso vai gerar empregos — disse Temer.

As montadoras serão obrigadas a melhorar em 11% a eficiência energética de veículos até 2022. Veículos comercializados no Brasil receberão etiquetas que informarão, de maneira mais direta ao consumidor, a eficiência energética e os equipamentos de segurança instalados. E, até 2027, os carros deverão incorporar as chamadas tecnologias assistivas à direção, que auxiliam o motorista na condução dos veículos.

Ministérios divergiam sobre impostos

Ao todo, o presidente da República assinou uma MP e um decreto, e encaminhou ao Legislativo um projeto de lei. A MP precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional em 120 dias, sob o risco de perder a validade.

O atraso na criação do plano se deu em razão de um impasse entre os ministérios da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e da Fazenda sobre a redução de impostos e a renúncia fiscal para as fabricantes.

O governo lançou o programa ontem porque, a partir da semana que vem, passam a valer as regras da legislação eleitoral que restringe a propaganda.

— Não queríamos deixar passar desta semana porque, afinal, lá atrás, a gente achava que poderia assinar (as medidas) em duas semanas. Passaram-se cinco semanas — disse o presidente.

Rota 2030 é anunciado e deve acelerar carros elétricos **Correio Braziliense - 06/07/2018**

Depois de um ano de discussões e de vários adiamentos, o novo regime automotivo Rota 2030, foi anunciado ontem pelo Palácio do Planalto. O objetivo principal do pacote governamental é melhorar a situação do mercado nacional

de motores a diesel, gasolina e álcool, abatido pela baixa atividade econômica dos últimos anos.

Voltado aos fabricantes que alcançarem metas de eficiência energética e investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento, o programa de incentivos fiscais também deverá trazer benefícios para um segmento que ainda tem dificuldades para avançar no país, o dos carros híbridos e os elétricos.

Por enquanto, a produção de elétricos no Brasil ainda é restrita a veículos de transporte e de carga de baixa velocidade e a projetos particulares de empresas. A grande maioria dos automóveis que trafegam nas cidades é de modelos híbridos, importados pelas montadoras com sede no país. Mas com o Rota 2030, passam a ser oferecidos incentivos específicos para a produção de veículos elétricos e híbridos, como a redução do IPI de 25% para 7%, mesma alíquota aplicada aos carros de mil cilindradas.

Para o presidente da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), Ricardo Guggisberg, a produção continuada e em escala maior de veículos da Tesla é um bom exemplo para os fabricantes brasileiros. “Isso (a produção em escala) mostra que é possível fabricar carros movidos à energia limpa, ter ganhos financeiros e ajudar o meio ambiente. Nossas montadoras podem fazer o mesmo”, diz o executivo da ABVE.

Mais modelos

Segundo Guggisberg, com o anúncio do Rota 2030, que reduz os impostos para os modelos elétricos e híbridos, entre outros benefícios, as fabricantes brasileiras poderão dar continuidade a seus planos de trazer para o país modelos que utilizam combustíveis limpos e, com o tempo, produzir localmente.

O presidente da ABVE lembra ainda que a chegada do Rota 2030 é emblemática para o setor, porque trará o primeiro modelo de regulação do mercado de veículos elétricos do Brasil. Apesar do incentivo com a redução dos impostos, o executivo ainda tem dúvidas quanto à resposta que será dada pela indústria automobilística brasileira para atender esse mercado de elétricos que está nascendo. “A partir dessa liberação e dos incentivos que constam do novo programa é possível que as empresas venham a montar linhas de produção de alta escala no Brasil”, acredita.

Na mesma semana em que o Brasil ensaia entrar no jogo dos carros híbridos, o ícone dessa indústria, o empresário Elon Musk conseguiu transformar a Tesla Motors, fabricante de automóveis elétricos, em uma “montadora de verdade”.

Tesla avança

No domingo passado, no fechamento da última semana de junho e do segundo trimestre, a produção atingiu 5.031 carros elétricos Modelo 3, superando uma meta que ele dizia ser crucial para a companhia americana gerar caixa e obter lucro. Fundador e diretor executivo da Tesla, Musk chegou a se mudar no

último mês para um escritório dentro da fábrica, localizada na Califórnia, a fim de acompanhar de perto todo o esforço para atingir a meta e colocar a empresa em um novo patamar de produção. A marca também mostrou aos céticos que os carros elétricos podem chegar aos principais mercados consumidores do mundo.

Cerca de 20% da produção do Modelo 3 saíram de uma linha improvisada construída pela Tesla, no mês passado, debaixo de uma tenda gigante na fábrica da Califórnia.

Cumprida a primeira etapa, a meta agora é ainda mais ambiciosa, de 6 mil carros por semana até o final de agosto. Na noite do último domingo, o empresário fez questão de enviar uma mensagem por e-mail comemorando o feito e agradecendo aos funcionários e colaboradores que “mostraram ser possível atingir os objetivos firmados pela gerência, mesmo que sejam trabalhosos”.

Com o recorde, a produção total do segundo trimestre do ano totalizou 53.339 veículos, um aumento de 55% em relação aos três meses anteriores. Somente o Modelo 3, carro mais simples e mais barato, superou pela primeira vez a produção combinada dos outros modelos S e X, mais sofisticados, com 24.761 unidades.

Com lucro

“Nossa taxa de produção semanal do Modelo 3 mais do que dobrou durante o último trimestre, e fizemos isso sem comprometer a qualidade”, informa a montadora por meio de nota. A Tesla diz ainda que os resultados reafirmam a orientação para um lucro líquido e fluxo de caixa positivos para os terceiro e quarto trimestres, apesar do dólar mais fraco e das tarifas possivelmente mais altas para os veículos exportados para a China, e componentes mais caros comprados no mercado chinês.

No cronograma da Tesla, as entregas internacionais de veículos com volante à esquerda começam ainda este ano, o que abre a possibilidade para os compradores brasileiros. O Modelo 3, com mais de 400 mil pedidos em espera, possui autonomia para pouco mais de 600 quilômetros, e custa a partir de US\$ 35 mil no mercado americano. Questionada sobre os planos para o mercado brasileiro, a assessoria da fabricante americana informa que “não há nada a ser compartilhado sobre a presença da Tesla no Brasil”.

Sai acordo Boeing-Embraer

Correio Braziliense - 06/07/2018

O namoro da gigante norte-americana Boeing com a brasileira Embraer virou noivado, com casamento previsto até o fim de 2019. Pouco mais de seis meses após a primeira tentativa de negociação vazar, no fim do ano passado, as duas companhias assinaram ontem um acordo para formar uma joint venture. A transação abrange 100% das operações e serviços de aviação comercial da

Embraer em US\$ 4,75 bilhões. A Boeing deterá 80% da propriedade da nova empresa, com o pagamento de US\$ 3,8 bilhões à Embraer, que terá os 20% restantes.

A conclusão do negócio ainda depende de aprovações regulatórias e dos acionistas, inclusive, do governo brasileiro, que detém, na Embraer, uma golden share (ação especial com direito a veto em determinados assuntos). Em comunicado conjunto, as empresas afirmaram que, “se as aprovações ocorrerem no tempo previsto, a conclusão se dará entre 12 e 18 meses após a execução dos acordos definitivos”. Em teleconferência com analistas, o presidente da Embraer, Paulo César de Souza e Silva, afirmou que a meta é ter os documentos definitivos entre outubro e novembro, “para então submetê-los ao governo do Brasil e, depois, à assembleia geral de acionistas” — portanto, ainda durante a gestão de Michel Temer.

De início, as tratativas entre as duas empresas pegaram o governo de surpresa, pelo temor de a União perder o controle das operações militares da indústria aeroespacial brasileira. O acordo anunciado ontem se limita ao escopo da área de aviação comercial da Embraer. No comunicado, as companhias informaram que vão “criar outra joint venture para promoção e desenvolvimento de novos mercados e aplicações para produtos e serviços de defesa, em especial o avião multimissão KC-390” da Embraer. A unidade absorverá também a divisão de aviação executiva da companhia brasileira.

Estratégia

“A importante parceria está alinhada à estratégia de longo prazo da Boeing de investir em crescimento orgânico e retorno de valor aos acionistas, complementada por acordos estratégicos que aprimoram e aceleram nossos planos de crescimento”, disse Dennis Muilenburg, presidente da companhia norte-americana. A expectativa, segundo ele, é de que a parceria seja contabilizada nos resultados da Boeing no início de 2020 e gere sinergia anual de custos estimada de cerca de US\$ 150 milhões nos três primeiros anos.

Silva, da Embraer, ressaltou que a joint venture na aviação comercial será liderada por uma equipe de executivos sediada no Brasil. A Boeing terá o controle operacional e de gestão da nova empresa, que responderá diretamente a Muilenburg. A joint venture foi idealizada para se contrapor à união da europeia Airbus, principal concorrente da Boeing no mercado de aviões com mais de 150 assentos, e a canadense Bombardier, que compete com a Embraer no segmento de médio porte. A joint venture vai oferecer aeronaves de passageiros de 70 a mais de 450 assentos e aviões de carga.

O presidente da Embraer destacou que a outra joint venture, das áreas de defesa e de aviação executiva, vai ser criada com a Boeing, mas a brasileira terá o controle. “Não sabemos ainda o percentual, mas a Embraer será majoritária. A parceria será destinada a explorar oportunidades no setor de defesa, especialmente, a venda do KC-390 por meio da rede da Boeing”, explicou. Segundo ele, a Boeing tem uma área de defesa que representa

aproximadamente US\$ 28 bilhões das suas receitas, quase um terço do total. “A união dará à Embraer a possibilidade de ter acesso a esses mercados”, disse.

Parceria

Empregos e fábricas devem ser mantidos como estão hoje e a Embraer continuará na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), mas haverá separação dos ativos de aviação comercial. “A Embraer S/A continua uma empresa de capital aberto, igual a hoje, listada nos Estados Unidos e na B3, com os negócios de aviação executiva e de defesa. E terá investimento de 20% na empresa criada com a Boeing (cuja marca ainda não foi definida). Essa terá capital fechado”, explicou Silva.

O professor de Economia do Transporte Aéreo Adalberto Febeliano, avaliou a parceria como extremamente positiva para o país em termos de indústria aeroespacial. “A evolução do mercado mundial mostra que as aeronaves estão ficando cada vez maiores. Para fabricar grandes aviões, se gastam até US\$ 3 bilhões só no desenvolvimento. A expertise da Embraer é em jatos menores. Então, a parceria vai perenizar a presença do Brasil nessa indústria”, analisou. “A futura joint venture na área de defesa vai ampliar o mercado para o KC-390, que pode substituir o Hércules, o avião militar de transporte mais comum nesta faixa de volume e peso, que foi projetado na década de 1950”, disse.

O mercado não gostou da necessidade de aprovação final do negócio — que pode ficar a cargo do próximo governo — e da avaliação da Embraer. As ações da companhia caíram 14,29%, a maior queda da B3 no pregão de ontem. Segundo Rafael Camano Passos, analista da Guide Investimentos, o mercado trabalhava com um valor entre US\$ 6 bilhões e US\$ 10 bilhões para a Embraer. “Com o anúncio de US\$ 4,75 bilhões, as ações abriram em queda de 7%. Depois da teleconferência, que confirmou a necessidade de aprovação do governo, caíram mais”, explicou.

Passos assinalou que também houve realização de lucros já que as ações da Embraer se valorizaram desde que a negociação com a Boeing vazou. Conforme a empresa de informações financeiras Economática, a aérea brasileira ganhou US\$ 5,113 bilhões em valor de mercado em 2018.

Um terço não sabe quanto gastou no cartão

DCI - 06/07/2018

Estudo realizado pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) e pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) revela que um terço (33%) dos usuários de cartão de crédito no País não sabe ao certo o quanto gastaram na fatura do último mês de maio.

“O cartão de crédito proporciona praticidade, pois concentra em um único meio diversos gastos realizados. Para quem é disciplinado, isso pode ser um facilitador na hora da organização. Já para os que usam o limite do cartão

como extensão da própria renda e faz compras impulsivas, ele pode virar uma dor de cabeça difícil de ser solucionada no curto prazo”, alerta o educador financeiro do portal Meu Bolso Feliz, José Vignoli.

De modo geral, 39% dos 800 brasileiros que utilizaram o cartão de crédito ao menos uma vez em maio notaram aumento no valor da fatura, ao passo que, para 35%, ela se manteve igual em relação aos meses anteriores. Apenas 20% relataram diminuição. Considerando o percentual dos que têm ciência do valor desembolsado no período, a média foi de R\$ 1.136,47.

Rotativo

Ainda segundo o levantamento, 21% afirmaram que caíram no chamado rotativo, que é quando o consumidor opta por pagar um valor inferior ao total da fatura ou nem mesmo pagar esse valor. Os que quitaram a fatura integralmente em maio somam 76%.

A pesquisa ainda mostra que o uso do cartão já não se limita a compra de itens de alto valor, que geralmente precisam ser parcelados. As compras em supermercados foram o tipo de aquisição mais realizada no cartão, citadas por 63%.

Receita tributária sobre bens recua, enquanto folha de salário desacelera

DCI - 06/07/2018

A arrecadação de tributos federais que incidem sobre bens e serviços e transações financeiras apresentou queda até maio, enquanto a receita recolhida sobre a folha de salários e renda avançou a passos lentos, mostram dados da Receita Federal do Brasil (RFB).

Diante da expectativa de alta do Produto Interno Bruto (PIB) por volta de 1,5%, a tendência é que a arrecadação expanda no geral, especialmente a que tem origem nos impostos sobre os bens e serviços, avaliam especialistas ouvidos pelo DCI.

A maior preocupação, contudo, é com a receita gerada pela tributação sobre a folha. Com a aproximação das eleições e aumento das incertezas, a perspectiva é de que taxa de desemprego não ceda muito até o final do ano e que a ocupação avance em ritmo bastante modesto.

Entre janeiro e maio, a arrecadação federal sobre bens e serviços registrou queda real (descontada a inflação) de 4,42%, para R\$ 188,271 bilhões, em relação a igual período do ano passado, quando houve um avanço de 3,31% nessa receita.

Esses tributos correspondem a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins); a Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

“A tributação de bens e serviços é muito focada no consumo. Estamos passando por um período de recuperação econômica muito lenta que não tem surtido efeito na confiança dos consumidores”, afirma o coordenador do MBA de Gestão Tributária da Faculdade Fipecafi, Fábio Silva.

“Com a aproximação do período eleitoral, aumentam as incertezas das pessoas sobre o que irá ocorrer com o seu emprego, seu salário e, com isso, seguram o seu consumo”, diz.

Já o professor de economia da Universidade Presbiteriana Mackenzie, Ulisses Ruiz de Gamboa, observa que a queda da receita de bens e serviços até maio pode ter sido influenciada pelos efeitos da greve dos caminhoneiros. “Em junho, ainda devemos ver algum impacto da greve nos dados da arrecadação”, afirma Gamboa.

No entanto, o professor do Mackenzie avalia que a tendência é de expansão até o final do ano, diante da expectativa de recuperação do comércio, serviços e indústria em linha com o avanço do PIB.

Silva, por sua vez, chama a atenção para a desaceleração da arrecadação de tributos sobre a folha de salários. Até maio, essa receita aumentou 0,29% acima da inflação (em termos reais), para R\$ 157,449, ante igual período de 2018, quando havia apresentado alta de 1,81%. Os recursos da folha se originam nas contribuições previdenciárias, no PIS-Folha/Pasep e Contribuição para o Plano de Seguridade Social do Servidor (CPSS).

“Os números mostram que estamos passando por um período de pouca formalização do trabalho, seja pelo processo de adaptação das empresas à nova lei trabalhista, seja pelas incertezas políticas que desestimulam contratações”, reflete Silva. “É preocupante”, diz.

Para os especialistas, a arrecadação sobre a folha pode registrar pior desempenho no fechamento deste ano, em comparação com as demais bases de incidência.

Operações financeiras

Já o recolhimento de tributos sobre as transações financeiras cai há três anos. Até maio, a receita recuou 3,39% em termos reais, para R\$ 14,591 bilhões. O Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) é o principal tributo dessa base de incidência. Gamboa lembra que a recessão “derrubou” a tomada e a concessão de empréstimos. Mesmo com a retomada da atividade, as operações se recuperam lentamente, movimento que deve se estender até o fechamento deste ano.

Silva acrescenta que a disparada do dólar sobre o real reduziu as compras dos brasileiros de produtos do exterior, influenciando também a diminuição da receita financeira.

A arrecadação sobre a renda (IRPJ, IRPF), por sua vez, aumentou 1,29%, a R\$ 205 bilhões, recuperando-se, dessa forma, de uma queda de 4% até maio do ano passado. Silva considera que esse avanço foi “modesto”, refletindo uma leve retomada da margem de lucro das companhias e dos rendimentos dos trabalhadores que estão empregados.

E-commerce e novos nichos impulsionam cartão pré-pago

DCI - 06/07/2018

A diversificação de utilidades e a demanda por compras no e-commerce por parte dos desbancarizados dobrará o crescimento de cartões pré-pagos em 2019. Além disso, com a tendência tecnológica, novos nichos ainda devem se adequar à modalidade.

Os últimos dados da Associação Brasileira das Empresas de Cartões de Créditos e Serviços (Abecs) apontam que só no primeiro trimestre o volume transacionado pelos plásticos pré-pagos somou R\$ 2,199 bilhões, aumento de 63% em relação a igual período de 2017, quando era de R\$ 1,350 bilhão.

Segundo a diretora de pré-pagos da Visa, Olívia Aki, dois movimentos têm colaborado para a ascensão do produto: de um lado, a chegada cada vez mais forte das fintechs e de novas modalidades ao uso do plástico. De outro, a regulamentação por parte do Banco Central (BC), que também incentiva o setor.

“A ascensão das fintechs tem fornecido modelos inovadores e disruptivos ao mercado de meios de pagamentos, o que traz um crescimento expressivo aos pré-pagos. Além disso, a regulamentação de março, do BC, também acaba estimulando a concorrência e a inovação”, explica.

No primeiro trimestre deste ano, a autoridade monetária aprovou a circular nº 3885, permitindo que novas instituições possam operar com a emissão de arranjos de pagamentos, incluindo os plásticos pré-pagos.

Já de acordo com o presidente da Payments Holding – grupo do qual a Brasil Pré-Pagos (BPP) faz parte –, Paulo Della Volpe, o movimento de alta ainda deve se intensificar, principalmente devido ao crescimento de utilidades e flexibilidade da modalidade.

“O pré-pago começou a demonstrar diversas utilidades e capacidade de se moldar aos mais variados nichos de mercado. Então, as empresas que usavam apenas para benefícios de refeição e alimentação, por exemplo, começam a

adequar o plástico às despesas administrativas e gastos corporativos”, comenta o executivo da BPP.

Ele reforça que da parte de pessoas físicas, a adesão de vestíveis nos meios de pagamentos, como pulseiras, relógios e anéis, além dos pagamentos sem contato, abrem espaço, não apenas para o uso de pré-pagos, mas também para os cartões digitais.

“Conforme os consumidores se adequem às novas tecnologias, o plástico físico perderá um share grande nos pagamentos, mas dará um fôlego gigante para o uso dessas modalidades de forma digital. Vamos dobrar no próximo anos”, completa Della Volpe.

Para Aki, da Visa, sendo o pré-pago que puxa grande parte das novidades – seja pelo baixo risco como pela aceitação de grande parte da população desbancarizada, outras novidades ainda devem surgir.

“Falamos bastante de soluções rápidas, práticas e seguras e cada vez buscamos mais parcerias para diferentes finalidades de uso do cartão pré-pago”, comenta.

A executiva ainda exemplifica tanto o uso do cartão pré-pago para transporte público como até mesmo como uma alternativa antecedente de avaliação de risco do private label.

“O lojista pode dar um pré-pago para, por exemplo, entender o comportamento do cliente antes de ceder o private label. Essa é a ideia. Queremos revitalizar todas as vertentes, porque essa é a tendência”, acrescenta Aki.

De acordo com o diretor executivo de vendas e marketing da Acesso, Elvis Tinti, são principalmente os microempreendedores e pequenos negócios que têm potencial para aumentar a participação do pré-pago no País.

“É uma tentativa de inaugurar uma nova forma de economia. São 18 milhões de microempreendedores, um público completamente desatendido pelos bancos. São eles que vão contribuir fortemente para o aumento da base”, pondera Tinti.

Digitalização

Da mesma forma, os executivos reforçam a adesão digital do produto. Ainda de acordo com dados da Abecs, desde 2008, a participação de compras não presenciais no País subiu 10,2 pontos percentuais, de 9,8% para 20% em 2017, totalizando um montante de R\$ 167,6 bilhões no ano passado.

“O pré-pago só está começando a crescer e esses aumentos persistirão, principalmente com o fortalecimento do conceito de contactless, que traz formas inovadoras e tecnológicas para o sistema”, comenta o diretor executivo da Abecs, Ricardo de Barros Vieira.

Já segundo o vice-presidente de desenvolvimento de mercado da Mastercard, Paulo Frossard, é exatamente o pagamento sem contato que deve impulsionar a adoção do cartão pré-pago entre desbancarizados e companhias.

“É uma série de verticais para as quais o modelo de negócio tem sido utilizado. A indústria começa a mostrar vários pontos de aceitação e usos diferentes. Isso deve trazer um número ainda maior de transações e valores para a modalidade, principalmente a partir de 2019”, afirma.

Fim do imposto sindical vai reduzir fraudes em registro, avalia relator

DCI - 06/07/2018

O fim do imposto sindical vai ajudar a diminuir os casos de fraudes e corrupção no Ministério do Trabalho para a concessão irregular de registro à entidades sindicais, como os que culminaram ontem (5) com o afastamento do ministro Helton Yomura pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

A avaliação é do relator da reforma trabalhista, deputado Rogério Marinho (PSDB-RN) ao comentar o caso. Yomura é um dos suspeitos de envolvimento no esquema, caso que debilita ainda mais o presidente Michel Temer. “Com a reforma trabalhista e agora com a confirmação do fim imposto sindical pelo STF, espero que isso diminua porque não haverá mais essa fonte de recursos”, afirmou Marinho ao DCI. “É algo recorrente em 30, 40 anos no Ministério do Trabalho [criado em novembro de 1930]”, comentou o relator, destacando a impossibilidade de criação de outro imposto sindical.

Apesar de apoiar o avanço das investigações sobre os envolvidos nas fraudes, o presidente da União Geral dos Trabalhadores (UGT), Ricardo Patah, disse esperar alguma mudança só no próximo governo. “Não podemos macular nem generalizar o movimento sindical, que já está sofrendo muito por causa da reforma trabalhista”, avaliou.

Principal alvo da terceira fase da Operação Registro Espúrio, Yomura prestou depoimento na sede da Polícia Federal (PF), e negou qualquer imputação de crime ou irregularidade, segundo seus advogados, “mesmo não sabendo de que atos está sendo acusado”. Ontem, o Planalto aceitou o pedido de exoneração de Yomura, mas ainda estava avaliando o que fazer com a pasta do Trabalho, agora sem titular.

Horas antes, em nota, o presidente nacional do PTB, Roberto Jefferson, disse que a Executiva Nacional do partido colocou o comando do Ministério do Trabalho à disposição do governo. Além de Yomura, outros dois deputados do PTB Jovair Arantes (GO) e Wilson Filho (PB), e o senador Dalirio Beber (PSDB-SC). Todos negam as acusações. Pelo twitter, Jefferson, padrinho político do ministro afastado, garantiu apoio ao governo Temer e negou participação em possíveis irregularidades na pasta.

Ontem, durante diligência de buscas e apreensões da terceira fase, a PF encontrou R\$ 95 mil em espécie no apartamento de um assessor do deputado federal Nelson Marquezelli (PTB-SP). O assessor, Jonas Antunes Lima, foi preso na operação desta quinta. A PF também fez buscas e apreensões no gabinete de Marquezelli na Câmara. Lá, encontraram R\$ 5 mil em espécie. O deputado disse que é um dinheiro para viagens que faz ao interior de São Paulo.

PTB e Marun

A poucos meses da eleição e do final do governo, com esse movimento, o PTB deixa de ter motivos para dar apoio a Temer no Congresso. E o Palácio do Planalto tem pressa em dar uma solução rápida para o caso, deixando o problema apenas na conta do PTB. No entanto, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun (MDB-MS), um dos principais articuladores políticos do governo Michel Temer, também é suspeito de envolvimento com a organização criminosa.

A Polícia Federal pediu autorização para cumprir mandados de busca e apreensão em endereços de Marun e de sua chefe de gabinete, Vivianne de Melo, mas a Procuradoria-Geral da República entendeu que, por ora, não havia provas contra o emedebista.

Problema antigo

O impasse no Ministério do Trabalho teve início no fim do ano passado, quando Ronaldo Nogueira anunciou que deixaria o cargo para tentar a reeleição à Câmara dos Deputados, em outubro deste ano. O PTB indicou o deputado Pedro Fernandes (MA) para substituí-lo.

Mas a proximidade do parlamentar com o governador do Maranhão, Flávio Dino (PCdoB) - adversário ferrenho do ex-presidente José Sarney, que aliado do governo - levou Temer ao veto do nome.

No início de janeiro, Jefferson, indicou a filha, a deputada Cristiane Brasil, para o cargo. Condenada em processo trabalhista, Cristiane viu sua indicação questionada. O caso virou uma batalha jurídica que só acabou no final de fevereiro, com a desistência da deputada de ocupar o cargo. Com o impedimento da nomeação de Cristiane ao cargo, pelo Supremo, o posto acabou ficando com Yomura, que assumiu o ministério de forma provisória inicialmente, sendo efetivado apenas em abril.

Afastado, ministro do Trabalho pede demissão **O Estado de S. Paulo - Coluna do Estadão - 06/07/2018**

O ministro Helton Yomura (Trabalho) pediu demissão após Edson Fachin, do STF, determinar seu afastamento. Ligado ao PTB, Yomura é um dos alvos de

operação que investiga suspeita de fraudes em registros de sindicatos. Eliseu Padilha assumirá pasta.

Investigadores da Registro Espúrio, que apura esquema no Ministério do Trabalho, estão atentos às movimentações da deputada federal Cristiane Brasil (PTB-RJ) também no Ministério da Cultura. Ela foi alvo da segunda fase da operação sob suspeita de participar de supostas fraudes em registros sindicais. O elo entre as duas pastas está na indicação de Júlio de Souza Bernardes, preso ontem na terceira fase. Conhecido como Canelinha, antes de assumir a chefia de gabinete do Ministério do Trabalho, ele foi o representante do MinC no Rio também indicado pela deputada.

Com a transferência de Canelinha para o Ministério do Trabalho, quem assumiu a representação da pasta da Cultura no Rio foi Matheus Ribeiro. Ele é outro apadrinhado da parlamentar.

Cristiane Brasil, por meio da assessoria, confirmou ter feito as indicações, mas negou se tratar de ingerência no MinC. Defendeu que “a criminalização da política sem a devida fundamentação jurídica não contribui para o combate à corrupção”.

O Planalto decidiu nomear rapidamente Eliseu Padilha como ministro interino do Trabalho para evitar que a crise gerada pela terceira fase da Operação Registro Espúrio se estendesse. Aprendeu a lição após a novela da indicação de Cristiane Brasil.

O anúncio de que Eliseu Padilha vai acumular a Casa Civil com a pasta do Trabalho seria feito apenas hoje, mas precisou ser antecipado após o blog da Coluna revelar a escolha.

A situação do ministro Carlos Marun (articulação política) preocupa o governo. Embora o Supremo tenha negado pedido de busca e apreensão em endereços dele, chegou a informação de que há muitos elementos que podem abatê-lo. Há preocupação com delações premiadas.

O cientista político Felipe Nunes deve coordenar o marketing das principais campanhas do PT de Minas Gerais. Nunes é cotado tanto para a campanha de reeleição do governador Fernando Pimentel como para a de Dilma Rousseff ao Senado.

Marcos Pereira, presidente do PRB, vai conversar com o empresário Flávio Rocha para preparar a retirada da sua candidatura à Presidência. Atrás nas pesquisas e com pouco tempo de televisão, o partido vê poucas chances de crescimento para o dono da Riachuelo.

Ao ouvir as críticas de líderes do Centro sobre o alto índice de rejeição do PSDB, Geraldo Alckmin revelou sua estratégia. Disse que isso pode ser resolvido com o apoio de figuras como o deputado Jarbas Vasconcelos (MDB).

My space. Com a palavra. Gato esquadrado. Vazou. Normalidade aparente. Escolhido. Eliminado. Carta na manga. CLICK.

O ministro Gustavo Rocha (Direitos Humanos) visitou as 26 crianças que estão separadas das mães em dois abrigos nos EUA. Percebeu que o judiciário local está empenhado em resolver o impasse junto com o governo americano. Ontem, uma criança reencontrou a mãe.

O governo fará um pente-fino para identificar recursos que podem ser empenhados para atender venezuelanos refugiados antes que a MP caduque.

Mão na massa. Plano B.

PRONTO, FALEI!

“Estamos no 7.º mês do ano eleitoral, não tem nenhuma candidatura consolidada e cada semana aparece uma assombração ou um fato novo”, sobre as eleições.

Heráclito Fortes
Deputado Federal (DEM-PI)

Joint venture de Embraer e Boeing dribla ‘golden share’

O Estado de S. Paulo - Coluna do Broadcast - 06/07/2018

A criação de duas novas joint ventures entre Embraer e Boeing foi a solução encontrada para que o governo não tenha mais as golden shares, ações de classe especial detidas pelo poder público após uma privatização. No desenho final, a empresa operacional de aviação comercial em que a Embraer terá 20% de participação e a Boeing 80%, esse instrumento desapareceu visto que a União não terá participação direta nesta companhia. O mesmo acontecerá na empresa para a promoção e desenvolvimento de novos mercados e aplicações para produtos e serviços de defesa, onde os percentuais de Embraer e Boeing não estão definidos ainda. As ações especiais ficarão presentes apenas na antiga Embraer.

» Sem sentido. A extinção das golden shares de empresas estatais ou de capital misto é um desejo do governo para facilitar e acelerar a privatização desses negócios. Como o instrumento concede poder específico à União, no seu entendimento, não faz sentido mantê-lo em companhias privatizadas.

» Em debate. Tanto é que, no ano passado, o Ministério da Fazenda consultou o Tribunal de Contas da União (TCU) sobre alterações nos direitos conferidos à União por meio dessas ações. O tema chegou a ser colocado na pauta do órgão pela primeira vez na sessão de anteontem, dia 04, mas foi retirado uma vez que o ministro relator, José Mucio Monteiro Filho, não compareceu. A expectativa é de que as golden shares sejam julgadas na próxima sessão, que

acontece na quarta-feira, dia 11. Isso é se a manobra feita na Embraer não pesar na decisão final do TCU.

» O que virá. A solução desenhada após análise do Tribunal seria no sentido de permitir que as próprias empresas recomprem a golden share de sua emissão.

» Vale lembrar. Além da Embraer, o governo tem golden share na Eletrobras, na mineradora Vale e no ressegurador IRB Brasil Re. Procurado, o TCU não comentou. A Embraer também não se manifestou.

» Billions. As mudanças no regime especial de pagamento dos precatórios, que dentre as novas regras estendeu o prazo de quitação das dívidas atrasadas de Estados e municípios de 2020 para até 2024, está atraindo gestoras de recursos. De olho em um potencial bilionário, a Vision Brazil Investments está lançando um novo fundo dedicado à aquisição de créditos judiciais.

» Appetite. O objetivo da gestora, focada em investidores institucionais estrangeiros, é captar no exterior até US\$ 200 milhões para comprar esses ativos. Pioneira em investimentos em precatórios federais e estaduais, a Vision atua nesse segmento desde 2006.

» Preenchido. O ex-RSA Seguros (hoje Sura) Ariel Couto é o novo presidente da corretora de seguros MDS. O comando da operação brasileira, pertencente à MDS Holding, resultado da joint venture do grupo português Sonae com a Suzano, estava vago desde setembro, quando Helio Novaes, ex-Sul-América e atualmente na Aon, deixou o posto.

» Quebra-cabeça. Dentre as missões de Couto no comando da MDS está o processo de expansão da companhia no Brasil, integrando a unidade com as filiais internacionais do grupo. Com passagens na corretora do grupo Brascan (atualmente Brookfield) e RSA Seguros, ele também liderou o retorno da seguradora Australiana QBE ao mercado de seguros Corporativos no Brasil.

» TED. O Citi acaba de concluir a transferência da sua operação de pessoa física na Colômbia, colocando um ponto final na estratégia de desinvestimento das operações de varejo, que inclui Brasil e Argentina, anunciada há pouco mais de dois anos. Desde o último final de semana, o negócio já está de fato nas mãos do Scotiabank Colpatria.

» Por aqui No Brasil, o Citi vendeu sua operação de varejo para o Itaú Unibanco por R\$ 710 milhões. A expectativa do banco era concluir a integração ainda no primeiro semestre deste ano. Na rede de agências, esse processo já foi concluído, mas no segmento de cartões ficará para a segunda metade de 2018.

» Los hermanos. Já na Argentina, quem levou os ativos de varejo do Citi foi o Santander. Lá, a transferência da operação do Citi também já foi concluída. O

banco espanhol disputou ainda a operação brasileira, mas foi desbancado pelo Itaú.

» Alvo. Agora, o Citi segue debruçado em crescer suas operações de atacado, que incluem banco de investimento, gestão de recursos, crédito, no Brasil, Argentina e Colômbia. O único mercado em que manteve o balcão de varejo foi o México, no qual segue investindo. Recentemente, desenhou uma parceria em seguros com a gigante americana Chubb Seguros (ex-Ace).

As pressões sobre o mercado do petróleo

O Estado de S. Paulo - 06/07/2018

Celso Ming

Não é só no Brasil que os políticos torcem e agem pela redução dos preços dos combustíveis. Nos Estados Unidos, o presidente Donald Trump reitera declarações de que os preços da gasolina têm de baixar. E no último encontro dos dirigentes do cartel da Opep, em junho, a Arábia Saudita e a Rússia, grandes exportadores, avisaram que aumentariam a oferta para derrubar as cotações.

No entanto, as cotações seguem altas e podem aumentar ainda mais. No primeiro semestre, as cotações do petróleo tipo Brent (produzido no Mar do Norte) subiram 20,3% para US\$ 77,39 por barril de 159 litros, e as do West Texas Intermediate (Golfo do México) subiram 23,4% para US\$ 72,94.

Um punhado de fatores atua para manter os preços nesse patamar ou, como vêm predizendo especialistas, até para puxar para acima dos US\$ 80.

Apesar das pressões de Trump pela baixa, a política que ele vem adotando em relação ao Irã produz efeito contrário. Se a denúncia do acordo nuclear entre Estados Unidos e Irã tem mesmo de prevalecer, é inevitável que volte o boicote às exportações do Irã ao resto do mundo. E entre elas estão 2 milhões de barris diários de petróleo, o equivalente a 2% da demanda mundial.

A economia da Venezuela, outro membro da Opep, está na lona já conhecida. A oferta histórica de 1,4 milhão de barris diários está reduzida à metade, sem perspectiva de reativação. A Líbia, outro fornecedor de peso, não consegue mais exportar seus 850 mil barris diários, pois vive forte crise política interna.

O projeto da Opep é aumentar a oferta em 1 milhão de barris diários, 1% do total. Mas Arábia Saudita e Rússia não têm dado conta de compensar a quebra de produção dos outros membros da Opep.

Enquanto isso, em parte graças à forte recuperação da economia mundial, os estoques mundiais estão mais baixos e qualquer adversidade fora das previsões pode mexer com o mercado. Os Estados Unidos poderiam aumentar mais rapidamente a produção, especialmente do óleo de xisto. No entanto,

aproxima-se a estação dos furacões, que ameaçam a produção do Golfo do México, e isso acrescenta tensão nos mercados.

Do ponto de vista da economia do Brasil, o relativo desequilíbrio entre oferta e procura produz dois efeitos que se contrapõem. A alta de preços dos combustíveis tende a reativar as mesmas pressões que produziram a greve dos caminhoneiros em maio. Se isso acontecer às vésperas das eleições, a temperatura política inevitavelmente aumentará.

Por outro lado, o governo federal prepara-se para realizar o megaleilão de áreas do pré-sal, correspondentes ao excedente da cessão onerosa da Petrobrás. Preços altos do petróleo tendem a aumentar a competição por direitos de exploração desses 15 bilhões de barris recuperáveis e, com isso, garantir R\$ 80 bilhões em receitas com prêmios de assinatura. Como se trata de área já suficientemente prospectada, esse leilão tende a antecipar investimentos e, assim, a ajudar o Rio a afugentar o desemprego e a crise fiscal aguda. Mas, para isso, o governo não pode perder a agenda.

Gol contra O Estado de S. Paulo - 06/07/2018

Elena Landau

Na semana passada, o ministro Lewandowski publicou um artigo na Folha de S. Paulo – “Soberania e ativos estratégicos”. Nele, deixa clara sua posição contra privatização. No mesmo dia, concede uma medida cautelar que traz enorme insegurança jurídica à privatização. Coincidência?

Questões tratadas na cautelar foram discutidas inúmeras vezes no passado no Supremo Tribunal Federal (STF), através de ações diretas de inconstitucionalidade (Adin). A Corte já consolidou o entendimento de que a lei que criou, e rege, o Programa Nacional de Desestatização (PND) é uma autorização genérica dada pelo Legislativo para que o Executivo faça a gestão da coisa pública e a ordenação da vida econômica no País. Entre os objetivos do PND listados no art.1.º da lei está, no inciso I, reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público.

Com base na lei do PND, a decisão para privatizar é prerrogativa do Executivo e é feita de forma individualizada por ato da administração. No caso do governo federal, a inclusão no programa de desestatização se por meio de decreto presidencial. O decreto só não é suficiente quando há uma lei vedando a privatização, como no caso da Petrobrás, já que o art. 62, da Lei 9478/97, exige o controle público.

Há 27 anos é assim. Dezenas de empresas, inclusive concessionárias de serviços públicos, foram vendidas com base nesse procedimento, e em todos os casos, o leilão de ações de controle foi aceito como modalidade de licitação

Ou seja, não há nada de novo no debate que justificasse a concessão de medida cautelar às vésperas do recesso Judiciário.

O ministro, no mais puro ativismo jurídico, alega na liminar que a urgência para sua concessão existe “haja vista que, diariamente, vem sendo noticiadas iniciativas do governo no sentido de acelerar as privatizações de estatais”. E sugere que está suspenso o processo de privatização.

Para dar uma roupagem técnica a uma decisão com viés ideológico, a decisão cita dois precedentes que não se aplicam ao caso em discussão. Menciona a Ação Direta de Inconstitucionalidade 234/RJ onde foi questionado o poder do Estado em se desfazer de ativos sem lei autorizativa específica.

De fato, na época não havia uma lei geral que desse essa liberdade ao Executivo estadual, como a que existe para o caso federal. Ou seja, situações distintas. O ministro também cita voto do ministro relator Sepúlveda Pertence na Adin 3578/2005, que opina a favor de lei específica caso a caso, omitindo, no entanto, que foi um voto vencido, tendo a maioria da Corte confirmado jurisprudência sobre a desnecessidade de lei individual.

A menção a esses precedentes causou a impressão de que, para o ministro, a Lei do PND não cumpriria essa função de uma autorização legal. Mas ele não diz nem que sim nem que não, apenas deixa enorme incerteza no ar. Só a revisão desta liminar pelo plenário poderá dar fim às inúmeras interrogações geradas por ela.

O art. 173 da Constituição diz claramente que a participação do Estado na atividade econômica é exceção, e não regra. E pela lei do PND, quem tem a prerrogativa de definir quais atividades devem passar ao setor privado é o Executivo. Temos um governo respirando por aparelhos. Só isso explica que tenha assistido passivamente à invasão de sua competência. O Congresso Nacional, por sua vez, reagiu ao que considera excessiva intervenção do STF na esfera legislativa com projeto de lei que impede a suspensão de leis com base em decisões monocráticas em Adins.

O Estado brasileiro precisa ser refundado, ajustes marginais não funcionam mais. O foco deve estar na atração de capitais privados. Para isso é fundamental reduzir as incertezas na nossa economia.

Na sua liminar, o ministro revê a jurisprudência pacificada do STF sobre a constitucionalidade do processo de desestatização provocando enorme insegurança jurídica. Tremendo gol contra.

Universidade pública, patrimônio do povo

O Estado de S. Paulo - 06/07/2018

Soraya Soubhi Smaili

Por mais que sofram cortes, reduzam fortemente sua expansão, sofram ataques à autonomia pedagógica (garantida pela Constituição federal no artigo 207), sejam tidas como onerosas e recebam pressão para que cobrem mensalidades, as universidades públicas brasileiras seguem reconhecidas pela população como fundamentais ao desenvolvimento nacional. Referência na formação de bons profissionais e cidadãos, são – cada vez mais – consideradas democráticas e plurais. A população quer que as universidades públicas continuem crescendo e que o orçamento público seja dirigido à educação pública, e não ao financiamento do setor privado. Esses são alguns resultados da pesquisa de opinião realizada pela Idea Big Data em maio, com 2.168 entrevistados em todo o Brasil.

A pesquisa colabora para derrubar alguns mitos que circulam na mídia, disseminados pelos que as consideram ineficientes e “esquerdistas”. Apesar da grande expansão do ensino superior privado nos últimos anos, com muita publicidade e subsídio (os números do Fies cresceram exponencialmente), as universidades públicas (federais, estaduais e municipais) são vistas por 81% da população como as melhores do País. Reconhecimento comprovado em todos os rankings, nacionais e internacionais. Nas últimas avaliações dos dois principais rankings internacionais, 17 das 20 universidades brasileiras mais bem colocadas são públicas (QS Ranking 2018 e Times High Education 2017). A diferença não é apenas em sala de aula, as universidades públicas são as que produzem pesquisa em maior volume e impacto, fomentam o avanço da ciência brasileira, dialogam com os problemas da população na extensão universitária e prestam serviços públicos de qualidade – em seus hospitais, por exemplo.

Dos entrevistados na pesquisa, 90% consideram que as universidades públicas formam bons profissionais e 83% avaliam que, além disso, formam bons cidadãos. Em perspectiva mais ampla, 90 % entendem que elas são fundamentais para o desenvolvimento do País. Não é apenas uma questão de opinião, as universidades têm sido fundamentais para diversos avanços científicos e a implementação de políticas públicas no Brasil, da vacina contra o zika vírus à bioequivalência, que permitiu a regulamentação dos genéricos, do desenvolvimento dos biocombustíveis à descoberta do pré-sal, do genoma, de formas de controle do desmatamento na Amazônia e de proteção das populações originárias, da criação das incubadoras de novas empresas às tecnologias sociais em áreas vulneráveis, do reconhecimento de nosso patrimônio cultural às interpretações da formação social brasileira, etc.

As universidades públicas também deixaram de ser vistas apenas como espaço das elites: 69% consideram que essas instituições estão promovendo a inclusão social e 65% julgam que a política de cotas nas universidades federais foi bem-sucedida, tendo ampliado o acesso. Essa democratização da

universidade é vista positivamente, porquanto 69% consideram que o acesso da população antes excluída não afeta a qualidade do ensino. De fato, não afetou na Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), onde estudos de progresso têm mostrado que os estudantes de cotas têm desempenho semelhante ao de não cotistas.

Todavia 86% consideram que o acesso às universidades públicas é difícil se comparado ao oferecido pelas particulares, por isso 90% defendem a continuidade da expansão de vagas públicas. O Plano Nacional de Educação (PNE) prevê que as vagas públicas deveriam chegar a 40% da oferta no ensino superior. Contraditoriamente, a política desenvolvida tem levado a uma diminuição do número de vagas, que hoje representam 27%, com tendência de queda.

O PNE foi retirado, desde 2017, da Lei de Diretrizes Orçamentárias do governo federal, fato que será agravado pela Emenda Constitucional n.º 95/2016, do teto de gastos. A pesquisa também aborda os cortes determinados pela emenda: 82% acham que isso deve precarizar o sistema público e 71%, que vai beneficiar o setor privado. Os entrevistados entendem que os dois principais adversários das universidades públicas no Brasil são os donos das universidades privadas e o próprio governo federal. É marcante observar ainda que a maioria rejeita a cobrança de mensalidades – 83% são contra – como solução.

A universidade pública tem como premissa a autoavaliação permanente. Por isso é importante verificar alguns dos pontos a serem analisados para uma ressignificação, como o fato de que 62% consideram que elas estão subordinadas a interesses de seus empregados e 57% que atendem a interesses de políticos. Por isso deve ter uma lógica de isenção e de autonomia em relação a partidos e governos. Há uma preocupação de 54% com o impacto das greves na suspensão de aulas, e isso depende mais das políticas implementadas por governos. Por outro lado, é preciso evitar ambientes acadêmicos que, embora produtivos, sejam pouco abertos ao diálogo com a sociedade. Excelência acadêmica deve combinar-se com relevância social. É preciso fortalecer os laços e formas de interlocução com a sociedade, numa universidade que se questiona, avança, evolui.

A pesquisa demonstra a importância, o reconhecimento e apoio que as universidades públicas têm no País. Nem por isso estão acomodadas; ao contrário, o ambiente universitário propicia e estimula o diálogo e a ação. É o que faz a universidade ter perenidade, produzir conhecimento e melhorar a condição humana de gerações e gerações. A universidade pública brasileira está cada vez mais em consonância com o tempo, refletindo os anseios da sociedade, lutando pela contínua expansão e ampliando sua democratização para que o ensino superior seja, de fato, um direito de todo cidadão brasileiro.

Mesmo sob ataque, ela é reconhecida pela população brasileira como essencial ao País

Investimento externo direto

Valor Econômico - 06/07/2018

Guilherme Tinoco e Jorge Pasin

O investimento direto no país (IDP) é um dos destaques nas contas externas brasileiras desde o início da presente década, tendo se elevado de US\$ 31 bilhões ao final de 2009, para cerca de US\$ 116 bilhões em meados de 2011 em bases anualizadas. Na última leitura, referente a maio de 2018, o volume anual de IDP atingiu US\$ 61,8 bilhões, equivalente a 3,1% do PIB. Considerado o déficit em transações correntes de US\$ 13,0 bilhões (0,6% do PIB) no mesmo período, tem-se, portanto, uma situação bastante confortável em termos de balança de pagamentos para o país¹.

Apesar do volume expressivo de IDP, vem-se notando uma desaceleração considerável nos últimos meses. Após fechar 2016 no patamar de US\$ 78 bilhões e 2017 em US\$ 71 bilhões, o volumes de IDP registrados em abril e maio deste ano no acumulado em 12 meses, próximos a US\$ 62 bilhões, foram os dois menores valores da série desde setembro de 2010 (Gráfico 1) ².

No cenário externo, o valor global de influxos de investimento externo direto vem apresentando continuada queda desde meados de 2015, tendo regredido de US\$ 1,9 trilhão em 2016 para US\$ 1,4 trilhão em 2017, segundo números da OCDE. Assim, a primeira conclusão é que a redução do IDP brasileiro não é um movimento exclusivo do país.

E o que explica esse movimento global? São diferentes fatores, dos quais se destacam 1- a reversão do ciclo monetário nos países desenvolvidos, notadamente os Estados Unidos, que já observa um aumento gradual nas taxas de juros; 2- a postura mais protecionista de vários países do mundo, agravada nos últimos meses pela guerra comercial entre China e Estados Unidos e, mais recentemente, 3- a reforma tributária nos Estados Unidos, que aumentou o estímulo para a volta de capitais para este país.

É interessante notar que, mesmo neste contexto restritivo, o Brasil tem conseguido manter-se dentre os principais destinatários dos recursos de IDP no mundo, melhorando a sua posição relativa, como atesta relatório recente da Unctad³. A participação do Brasil dentre os destinatários de investimento externo direto mundial cresceu de 3,0% em 2016 para 4,4% em 2017.

Segundo o mesmo relatório, o Brasil atraiu, em 2017, 40% do volume e nove dos dez maiores investimentos realizados na América Latina e Caribe, destacando-se aquisições nos setores de eletricidade, petróleo, infraestrutura de transmissão de gás e agronegócio. Como país de origem dos recursos, o destaque é a China, que foi a responsável por sete das dez maiores aquisições na região, como, por exemplo, as participações no setor de energia (CPFL).

O relatório destaca ainda os setores de transporte e armazenagem, que quadruplicaram o volume de IDP em 2017 em relação a 2016 e o setor de

químicos e alimentos, que dobraram o valor no mesmo período. Pelo lado negativo, houve retração na indústria extrativa, no setor financeiro e imobiliário e no setor automotivo.

Voltando para a explicação para a redução recente no fluxo de IDP para o Brasil, passemos agora aos determinantes domésticos. Infelizmente, o cenário se deteriorou muito em relação a 2017. As perspectivas de crescimento para 2018, que chegaram a atingir mais de 3,0% no fim do ano passado, já se aproximam de 1,0%. No campo político e eleitoral, permanecem elevados níveis de incerteza.

A participação do Brasil dentre os destinatários de IED mundial cresceu de 3,0% em 2016 para 4,4% em 2017

Também é importante lembrar a redução no volume de concessões do governo federal em relação a 2016. As receitas com Concessões e Permissões do Governo Central, que foram de R\$ 32,1 bilhões em 2017, estão orçadas em R\$ 22,7 bilhões em 2018, em valores nominais. Essa redução afeta diretamente o montante de investimento direto. Destruir essa agenda é, portanto, fundamental para continuar atraindo fluxo de IDP para o país.

Recentemente, o Banco Central reduziu sua projeção de IDP em 2018 para US\$ 70 bilhões (a anterior era US\$ 80 bilhões). Tendo em vista os determinantes externos e principalmente os determinantes internos, não é possível descartar um volume de IDP fechando o ano no patamar de US\$ 60 bilhões.

No médio prazo, contudo, as perspectivas tendem a se tornar mais promissoras. A demografia menos favorável nas economias desenvolvidas abre um leque de oportunidades nos países emergentes, principalmente aqueles que contam com um grande mercado interno. Talvez por isso, em 2017, apesar da retração mundial do investimento externo, o resultado para os vinte maiores países fora da OCDE foi de alta. Para aproveitar este contexto, contudo, é necessário apresentar atratividade. Mais um motivo, portanto, para que o próximo governo mantenha a agenda das reformas e consiga emplacar o tão aguardado crescimento econômico.

1 O IDP líquido, que desconta o investimento direto brasileiro no exterior, ficou em US\$ 56 bilhões (2,8% do PIB) na mesma base de comparação.

2 É importante esclarecer que o IDP se divide em duas categorias: participação no capital e operações intercompanhia, a primeira representando cerca de 80% do total. No curtíssimo prazo (acumulado em 2018), a redução no fluxo é mais explicada pela parcela de participação do capital, mas em uma janela um pouco maior, como no gráfico acima, a maior parte da redução do fluxo vem das operações intercompanhia, que perdem participação no total do IDP.

3 Unctad World Investment Report 2018.

Amlo, o México e o Brasil

Valor Econômico - 06/07/2018

Armando Castelar Pinheiro

O mundo está mudando. A população mundial está mais saudável, vivendo mais e ficando mais rica. A desigualdade de renda está em queda, fruto do rápido crescimento das economias emergentes da Ásia, mas também, em menor escala, do bom desempenho dos países africanos. Isso está mexendo com as pessoas, mas nem todas têm reagido com alegria. O nacionalismo e a xenofobia, por exemplo, estão em alta, ajudando a instigar uma assustadora guerra comercial.

E grande parte do eleitorado do Ocidente parece estar chateada e disposta a mudar "tudo isso que está aí", o que tem favorecido políticos populistas, que ganharam eleições de significância global, como nos EUA e na Itália, por exemplo. E essa onda populista está longe de ter passado.

Esse pano de fundo alimentou a expectativa de um ressurgimento do populismo na América Latina. Porém, não foi o que se viu nas eleições legislativas na Argentina, no final do ano passado, nem nas eleições presidenciais deste ano no Chile e na Colômbia, em que os partidos de centro-direita levaram a melhor, defendendo reformas pró-mercado. No México, porém, foi diferente. A eleição domingo passado de Andrés Manuel López Obrador, ou Amlo, como é conhecido, foi para muitos a vitória do populismo.

Muitos votos nulos ou brancos criam problema de legitimidade que dificultará as reformas que o Brasil precisa

Amlo ganhou a presidência com expressiva vantagem sobre seus concorrentes - 53,0% dos votos, contra 22,5% e 16,4% do segundo e do terceiro colocados, respectivamente. Além disso, seu partido Morena (Movimiento Regeneración Nacional), fundado há apenas seis anos, se tornou o principal partido da Câmara dos Deputados e do Senado, com 37,5% e 37,2% das cadeiras, respectivamente, devendo a coligação que apoia Amlo controlar as duas casas, permitindo-lhe aprovar novas leis, ainda que não mudar a constituição. De quebra, o Morena também ganhou cinco das nove eleições para governador.

É difícil prever o que a eleição de Amlo vai trazer para o México, além dessa sacolejada geral no seu sistema político. Olhando o que levou à sua vitória, identificamos três conjuntos de fatores, a partir dos quais podemos ter algumas pistas.

O primeiro é que os mexicanos também estão cheios de "tudo isso que está aí" e querendo mudanças. O que é "tudo isso que está aí" não é claro, mas parece incluir a elevada criminalidade, com um número crescente de assassinatos, que Amlo prometeu reduzir; um quadro de ampla corrupção, que Amlo prometeu extirpar; e os partidos tradicionais, que Amlo chama de a "máfia do poder", que inclusive não teriam reagido à altura às "agressões" de Trump.

Para alguns, também se inclui aí a elevada desigualdade de renda e as políticas "neoliberais" implantadas durante as últimas décadas por quadros treinados nos EUA. Amlo não disse como fará as mudanças acontecerem.

O segundo são promessas de mais gastos públicos. Amlo prometeu aumentar os benefícios da previdência social, subsidiar o preço dos alimentos e da gasolina, criar 3,5 milhões de vagas de aprendizes, investir pesadamente em infraestrutura e tornar o país autossuficiente na produção de alimentos. A questão é como conciliar isso com a promessa de não aumentar os impostos nem o déficit ou a dívida pública. Ele promete que conseguirá isso combatendo a corrupção, cortando o salário do funcionalismo, vendendo o avião presidencial e cortando outros luxos.

O terceiro fator foi Amlo ter caminhado para o centro do espectro político, fugindo da retórica mais nacionalista e de esquerda que adotou nas eleições anteriores, e que perdeu (2006 e 2012). Em um país com bons fundamentos macroeconômicos como o México, isso agradou a uma parte do eleitorado que antes temia votar nele. As pesquisas pré eleitorais mostraram que Amlo tornou-se popular entre as camadas mais educadas e ricas do eleitorado.

Por conta desse último fator, se compara a eleição de Amlo à de Lula em 2002, concluindo-se daí que ele deve adotar políticas que agradarão os empresários e o mercado financeiro. Isso seria facilitado por ele contar com maioria no Congresso, o petróleo estar em alta e os fundamentos econômicos do México serem melhores que os do Brasil em 2002. Não me parece óbvio que isso vá acontecer. Em especial, porque o quadro externo que Amlo encontrará pela frente será pior do que aquele com que Lula teve de lidar: ao invés de commodities em alta, teremos uma contínua redução da liquidez internacional, em meio a uma guerra comercial que afeta direta e significativamente o México.

Não é óbvio o que a vitória de Amlo diz sobre as próximas eleições brasileiras. Também há por aqui esse desejo de mudanças, de frustração com a falta de segurança, o alto nível de corrupção e a "máfia no poder". Mas não há um candidato que represente essa mudança, nem há a perspectiva de renovação no Congresso e nos governos estaduais. Isso ajuda a explicar a elevada proporção de eleitores que pretendem votar em branco ou anular seu voto. Se isso se confirmar, seja diretamente, seja via uma grande abstinência, teremos um sério problema de legitimidade, que dificultará a adoção das reformas que o Brasil tanto precisa.

Os robôs chegam à arte e a toda parte

Valor Econômico - 06/07/2018

Nicola Calicchio

Os robôs estão chegando a áreas que se considerava muito humanas, como a indústria criativa. Na música, serviços como Amper ou JukeDeck compõem

música com inteligência artificial, oferecendo músicas de alta qualidade e baixo custo para produtores de podcasts e vídeos.

No cinema, um algoritmo leu dezenas de roteiros de filmes, de Jurassic Park a Matrix. Ele aprendeu o formato e escreveu o roteiro (com instruções de atuação e tudo) de um curta: Sunspring, que estreou em 2016 no festival de cinema Sci-Fi-London, no Reino Unido, e está disponível na internet. "O resultado é uma história maluca e estranha de amor e desespero", disse o The Guardian.

Um robô feito pelo Google andou até escrevendo poesia. Eis uma versão traduzida:

Não há mais ninguém no mundo./Não há mais ninguém à vista./ Eles eram os únicos que importavam./Eles eram os únicos que restavam./Ele tinha que estar comigo. Ela tinha que estar com ele./Eu tive que fazer isso. Eu queria matá-lo./Eu comecei a chorar. /Eu me virei para ele.

Não chega a ser um clássico, mas autores humanos já escreveram coisas menos compreensíveis.

Na moda, a Amazon está prestes a criar o primeiro designer baseado em inteligência artificial, um algoritmo que desenha roupas analisando imagens a partir de estilos populares, produzindo designs completamente novos.

Nós estamos assistindo a emergência de uma quarta revolução industrial, quando a tecnologia se integra a tudo que vemos. Isso terá impactos enormes nas sociedades, governos e empresas.

A China anunciou recentemente seus planos de investir US\$ 150 bilhões para construir uma indústria líder mundial em inteligência artificial até 2030. Empresas estão utilizando o machine learning para, por exemplo, aprimorar algoritmos de detecção de fraude ou aprimorar a manutenção preditiva na mineração.

Um supermercado online do Reino Unido chamado Ocado trouxe a inteligência artificial ao centro das suas operações. No armazém, os algoritmos organizam os pedidos da maneira mais eficiente, por meio de um labirinto de correias transportadoras. Após isso, outros robôs levam as compras até os veículos de entrega, guiados por uma IA que escolhe a melhor rota com base no clima e nas condições de tráfego.

Poderemos ser mais eficientes no trabalho, viver mais e melhor, aumentar a eficiência na gestão das empresas, das cidades e dos governos e desfrutar com mais prazer as artes, o lazer e as novas formas de entretenimento geradas pela inteligência artificial

O interessante será ver o progresso da "inteligência artificial geral", ou seja, sistemas que consigam superar humanos não apenas em um problema, como vencer em jogos específicos, mas numa gama ampla de disputas. Muitos

pesquisadores de ponta dizem que estamos a pelo menos dez anos disso. Será revolucionário, porém, quando a inteligência artificial abraçar a "aprendizagem de transferência", que é a capacidade de aprender e desenvolver inteligência em uma arena e aplicá-la com sucesso em outra, muito diferente - algo que nós, humanos, conseguimos fazer muito bem.

Há ainda muita especulação sobre o futuro e os limites da inteligência artificial. Algumas coisas, porém, já estão bastante claras:

1. Como o ritmo de adoção da inteligência artificial afetará a dinâmica do mercado nas mais diversas indústrias, estar na vanguarda dessa tecnologia será uma grande vantagem competitiva, então veremos uma corrida empresarial nesse campo.

2. Haverá uma guerra contínua por talentos em inteligência artificial, uma vez que a demanda supera, em muito, a disponibilidade de pesquisadores qualificados. Estima-se uma disponibilidade de 300 mil profissionais globalmente, contra uma demanda que já ultrapassa um milhão de vagas. O avanço da tecnologia, como se vê, também é uma força poderosa na criação de novas profissões e novos postos de trabalho.

3. Os dados serão um ativo estratégico. Haverá concorrência por eles. As empresas que lideram essa transição correm para acumular ou adquirir dados que possam alimentar os seus sistemas.

4. Haverá cada vez mais influência dos governos ou regulamentação do assunto como, por exemplo, no Regulamento Geral de Proteção de Dados da União Europeia. Além disso, devemos ver cada vez mais países adotando o desenvolvimento de tecnologia em inteligência artificial como uma política estratégica.

5. Ouviremos cada vez mais questionamentos sobre as desvantagens advindas da inteligência artificial. Não estamos aqui falando de robôs assassinos, mas de questões como deslocamento da força de trabalho por conta da automação e as consequências de falhas na inteligência artificial - pense, por exemplo, na área da saúde. Há ainda o possível abuso da tecnologia por Estados desonestos, criminosos e/ou terroristas, preocupação demonstrada recentemente em um relatório de pesquisadores da instituição sem fins lucrativos OpenAI e das universidades de Oxford e Cambridge.

Até o Vaticano está interessado no tema, através dos Diálogos Minerva, uma reunião anual para discutir o impacto da inteligência artificial na sociedade, organizada em conjunto com a McKinsey. O papa Francisco participou da edição deste ano, quando se atualizou sobre o tema.

Eis algumas previsões elencadas no estudo "Disrupção Criativa: O Impacto de Tecnologias Emergentes na Economia Criativa", divulgado recentemente pela McKinsey e pelo Fórum Econômico Mundial: em 2020, um robô será capaz de competir no World Series of Poker, principal torneio global do jogo de cartas.

Em 2026, conseguirá escrever uma redação no nível de um aluno de ensino médio. Em 2049, escrever um best-seller do The New York Times. Em 2059, conduzir sozinho pesquisas matemáticas.

Com base nessas tendências, fica bastante claro que não temos mais tempo para discutir se devemos ou não incorporar a inteligência artificial nas atividades corporativas - isso já acontece. O avanço desse tipo de tecnologia é uma oportunidade de ouro para promover um aumento geral no bem-estar da sociedade. Poderemos ser mais eficientes no trabalho, viver mais e melhor, aumentar de forma dramática a eficiência na gestão das empresas, das cidades e dos governos e desfrutar com mais prazer as artes, o lazer e as novas formas de entretenimento geradas pela inteligência artificial.

Nossa missão agora é promover o máximo de engajamento no debate sobre as implicações dessa tecnologia e ajudar a criar o ambiente adequado para que ela possa impulsionar essa revolução.

BC e as eleições

O Globo - 06/07/2018

Miriam Leitão

O segundo semestre será de mais volatilidade cambial, e o presidente do Banco Central, Ilan Goldfajn, afirma que não defenderá uma taxa de câmbio, vai atuar apenas quando houver “disfuncionalidade” ou “pânico” no mercado. Seja na queda ou na alta brusca. Goldfajn, numa entrevista que me concedeu ontem, explicou como atuará nesse período de maior estresse na economia com a proximidade das eleições.

Ilan assumiu o Banco Central com a inflação em 9,5% e ela caiu para menos de 3%. Hoje sobe em parte pelo impacto da greve do transporte de carga, que deve levar a taxa de junho para cerca de 1%. A previsão geral é que ela voltará a cair. O dólar que estava em R\$ 3,15 em 25 de janeiro foi a R\$ 3,90 no começo de junho, o Banco Central ofereceu US\$ 30 bilhões de operações de swaps, o câmbio cedeu um pouco e voltou esta semana ao patamar de R\$ 3,90. Os assuntos monetários estão no meio do debate eleitoral, há motivos internos e externos para a instabilidade. O que o Banco Central vai fazer?

— Vamos oferecer para o Brasil o uso dos nossos amortecedores, para gerar mais tranquilidade, sem fixar o câmbio ou outros preços que dependam do que as pessoas acreditam que vai ser o futuro. Vamos oferecer tranquilidade — disse Ilan Goldfajn na entrevista que foi ontem ao ar na Globonews.

Ele disse que toda vez que não houver liquidez, que houver disfuncionalidade, quando não houver condições para a formação de preços, porque um acontecimento não foi ainda inteiramente absorvido, nesses momentos haverá intervenção do Banco Central. Ele deixou claro que não vai defender um teto do dólar. “O câmbio é flutuante”, disse ele, explicando que essa é uma das defesas, junto com o volume de reservas. Aliás, esse volume, segundo ele, é

sempre considerado alto quando está tudo calmo, mas é usado nestes momentos de dificuldades.

Disse que não se encontrou com representantes de candidatos, exceto em ocasiões coletivas, mas defendeu insistentemente a tese de que, qualquer que seja a proposta, o importante será a garantia de continuidade do ajuste das contas públicas e das reformas.

A dívida pública está no meio do debate. Há candidatos que criticam o volume pago de juros, há quem defenda um teto para o custo do serviço da dívida. Ele acha que o caminho é pelo fiscal:

— Eu considero essencial é nossa visão futura sobre responsabilidade fiscal, sobre nossa capacidade de colocar as contas públicas em ordem. Isso é que vai dar tranquilidade, e permitirá juros menores. Todos nós somos detentores da dívida pública, nós todos investimos em fundos, em Tesouro Direto. Todos nós nos beneficiaremos de um juro menor ao longo do tempo, mas para isso é preciso fazer reformas, principalmente as fiscais, isso vai dar solidez. Quanto menos sinalização a gente tiver sobre o futuro, mais turbulência a gente vai ter no curto prazo.

Outro ponto da entrevista foi sobre os altos juros bancários. No último Relatório da Economia Bancária, o Banco Central defende, na minha visão, argumentos muito parecidos com os dos bancos para justificar os juros altos em todas as linhas de crédito. Ele discorda dessa minha avaliação sobre o Relatório. Contudo, diz que não é a concentração a responsável pelos juros altos, mas outros problemas da economia brasileira, como a capacidade de recuperar o crédito concedido, que é muito baixa em comparação a outros países. Ele sustenta que a gestão dele tem tomado uma série de providências para estimular a competição, como a portabilidade dos salários, o fortalecimento das fintechs, e o incentivo dos bancos médios onde o custo regulatório é menor. Ele acha que isso tem tido resultados:

— São medidas importantes, tanto que a taxa do rotativo que estava em 15% caiu para 10%. Claro que 10% é alto, mas vamos continuar trabalhando.

Quis saber também se há um cartel do câmbio no Brasil. Grandes empresas exportadoras estão na Justiça acusando os bancos de terem atuado como cartel entre 2007 e 2013. Ele não acredita que haja um cartel:

— Isso foi uma questão específica levada ao Cade, mas acho que não houve maiores influências no câmbio. O Cade vai se pronunciar a respeito.

Sobre a transição política, ele diz que vai depender “da capacidade de todos nós de oferecer o melhor futuro para os brasileiros”.

Curto-circuito no crescimento

O Globo - 06/07/2018

José Paulo Kupfer

A produção industrial desabou em maio e as vendas no varejo, também em maio, com divulgação prevista na semana que vem, vão, conforme as projeções, na mesma toada. Na indústria, a retração passou de 10% em relação a abril e se encontra um quarto abaixo do pico alcançado em 2011, enquanto o comércio pode encolher perto de 4%. Ambos foram vítimas da greve dos caminhoneiros, que provocou desabastecimento generalizado e interrompeu o fluxo rotineiro da atividade econômica, no último terço daquele mês.

Embora os resultados de maio devam ser considerados pontos fora da curva, seus efeitos negativos para frente não prometem se dissipar tão cedo. Diferentemente do que se prevê para a inflação, igualmente pressionada pelo choque de oferta promovido pelos caminhoneiros, mas que já em julho estaria voltando ao habitual bom comportamento dos últimos tempos, a desarrumação na produção provocada pelo súbito corte no fornecimento de insumos e peças, resultando em atraso na entrega e nas vendas de produtos finais, não será integralmente reparada apenas com a normalização dos suprimentos.

Não se pode esquecer que a parada dos motores da economia produziu um autêntico curto-circuito na atividade econômica, com perdas de faturamento e abalos nos níveis de confiança de empresários e consumidores. Não é coincidência que o investimento, segundo o Ipea, registrou contração de 11,3% sobre abril, e indicadores já conhecidos de junho mostrem a um só tempo atraso na entrega dos pedidos e redução nas compras de insumos, em relação à situação anterior à greve. O resultado é que retrocederam as expectativas para a evolução da economia no segundo trimestre do ano e, na sequência, no conjunto de 2018.

As estimativas para o crescimento no segundo trimestre, que estiveram perto de 1% em abril e já começavam a ser cortadas antes da paralisação dos caminhoneiros, tombaram depois do acontecido. Espera-se alguma recuperação mensal em junho, até porque a base de comparação de maio acabou deprimida, mas não será surpresa se, em relação ao primeiro trimestre, que foi mais fraco do que antes previsto, ocorrer um recuo.

Com um segundo trimestre de baixa expansão ou mesmo negativo, a possibilidade de que o PIB de 2018 avance além de 1% fica mais complicada. Banco Central e Ipea acabam de revisar para baixo suas projeções — o primeiro saindo de 2,6% para 1,6% e o outro, de 3% para 1,7%, enquanto o Boletim Focus, em que são coletadas as projeções de economistas de mercado, já havia baixado as suas para 1,5%. A esta altura, pode-se considerar que 1,5% passou a ser o teto da expansão econômica projetada para 2018, mas o viés é claramente de baixa, com alguns mais pessimistas já trabalhando com hipóteses de crescimento no ano entre 0,7% e 0,8%.

A greve de maio é um ponto fora da normalidade na trajetória da economia. Mas engana-se quem imagina que essa trajetória, antes do choque, era consistentemente ascendente. A um primeiro trimestre mais fraco do que se poderia esperar com o impulso transmitido em fins de 2017, seguiu-se um abril um pouco mais animado, mas sem forças para alavancar um crescimento anual em torno de 3%, como vinha sendo previsto. Antes mesmo da parada forçada de maio, indicadores coincidentes e sondagens de confiança já sinalizavam perda de fôlego na lenta recuperação que a economia vinha ensaiando.

Estudo recente do Centro de Estudos do Mercado de Capitais (Cemec), detalhando a evolução dos investimentos até o primeiro trimestre de 2018, ajuda a entender as dificuldades enfrentadas pela economia para deslanchar (acesso o estudo em <http://bit.ly/2tXyJUG>). O trabalho coordenado pelo economista Carlos Antonio Rocca, professor da USP e ex-secretário de Fazenda de São Paulo, mostra que a taxa de investimento privado, no primeiro trimestre de 2018, foi a menor desde 2000, não passando de 14,3% do PIB.

Isso se deve, em primeiro lugar, à queda no volume de recursos próprios — lucros e poupanças —, principal componente do investimento, que encolheu de 70% do total do financiamento do investimento em 2005, para 50%, nos 12 meses encerrados em março de 2018. Segue-se a perda de protagonismo do BNDES, cuja participação caiu da média de 14,3%, entre 2010 e 2014, para apenas 5%, no ano encerrado no primeiro trimestre de 2018.

Há, como se sabe, forte e direta correlação entre a evolução dos investimentos e a variação do PIB. O ambiente para investir e, portanto, crescer, nesse sentido, ainda se encontra coalhado de obstáculos. Não há investimento sem lucros retidos para aplicar. Também não se investe se há incertezas no horizonte e, diante delas, os recursos obtidos ainda se destinam, preferencialmente, a reduzir endividamentos.

O custo de não cuidar

O Globo - 06/07/2018

Bruno Sobral

Aumentos de preços de serviços de saúde acima da inflação são fenômenos mundiais reconhecidos. Ainda assim, chama a atenção no Brasil a aceleração dos preços ao ritmo de 13% ao ano nos últimos três anos. Entre os motivos recorrentemente invocados para justificar esses aumentos estão a incorporação de novas tecnologias, o envelhecimento da população e os ditos desperdícios ao longo da cadeia. As soluções debatidas para conter esses custos geralmente apontam para mudanças no modelo de pagamento, processos de incorporação tecnológica mais racionais e, ultimamente, a adoção das franquias. Em que pese o impacto que possam ter essas medidas, um fator ainda mais importante tem sido negligenciado nesse debate: a gestão da assistência.

Estudo realizado pela Unimed Belo Horizonte dá uma amostra dos ganhos que a gestão pode propiciar. Dados analisados pela operadora mostraram que ela gastou US\$ 35 milhões para tratar 447 pacientes de câncer em estágios avançados e que poderia ter gasto apenas US\$ 5 milhões, caso tivesse detectado a doença em estágios mais precoces. Outro estudo recente, com dados do SUS, revelou que os tratamentos iniciados no estágio 3 em casos de câncer no reto, no cólon e na mama custam 20, 18 e 6 vezes mais, respectivamente, do que custariam caso tivessem sido iniciados no estágio 1.

Esses ganhos podem ser potencializados se, com a utilização do big data, forem identificados os grupos de pacientes com maior risco de contrair a doença. Aliado a uma boa comunicação, o maior conhecimento dos hábitos e condições de saúde da população atendida encerra um potencial enorme para melhorar a sua qualidade de vida e economizar recursos do sistema.

Estratégias bem implementadas que permitam a ampliação do acesso de beneficiários a redes de atenção primária também estão no campo da gestão e têm grande potencial de desinflacionar custos. Equipes de saúde generalistas competentes com acesso a infraestruturas simples são capazes de resolver 85% dos problemas de saúde das pessoas a um custo bem mais razoável, segundo especialistas. Integre-se esse cuidado da saúde primária aos cuidados especializados através de processos de trabalho bem desenhados e do uso de sistemas de informação e teremos serviços de saúde ainda mais eficientes.

Estudo americano publicado pelo “The New England Journal of Medicine” mostrou que, enquanto 11,3% dos pacientes fizeram uso exagerado dos recursos de saúde disponíveis, 46,3% não receberam todo o tratamento recomendado. O fato é que não tratar ou tratar de maneira incompleta as pessoas custa muito caro também e contribui de forma significativa para acelerar a variação dos custos médico-hospitalares (VCMH). Esses custos escondidos precisam ser mais bem estudados no Brasil, se quisermos entender com real profundidade por que nossa saúde privada fica cada vez mais cara.

Em semana difícil, Bottero corta 21% dos funcionários **Correio Braziliense - Mercado S/A - 06/07/2018**

A semana não foi fácil na indústria calçadista do Sul. A Bottero, terceira fabricante de modelos femininos do país, fechou as portas de quatro fábricas e demitiu 630 funcionários diretos, de um total de 3.030. Agora, ficará com 2.400 empregados diretos e 500 indiretos, em 14 unidades de produção. A culpa, explica Luiz Roberto Bianchi, responsável pela imagem institucional da empresa, é da crise. O setor acumulou 23% de perdas entre 2016 e 2017. Neste ano, a previsão é de queda de 5%. “Para não vir a ter problema de caixa, optou-se por tomar essa atitude agora. Quando voltarmos a ter musculatura será possível pensar em realocar parte desses profissionais”, diz. A previsão é de que sejam fabricados 5 milhões de pares em 2018, contra 5,4 milhões no ano passado — 90% para o mercado interno. Ao contrário de muitas

companhias do setor, que, nas últimas duas décadas, optaram por aceitar os incentivos fiscais de estados do Nordeste e migrar a produção, a Bottero decidiu continuar no Rio Grande do Sul, onde opera em cinco cidades.

Futuro do vinho brasileiro será discutido em spa

Hoje, dia de jogo da Seleção Brasileira, e o futuro do vinho nacional vai ser discutido em um spa de luxo. Isso mesmo, no Hotel & Spa do Vinho (foto), da rede Marriott, em Bento Gonçalves, na Serra Gaúcha. Esse será o endereço da audiência pública promovida pela Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia da Câmara dos Deputados para discutir o Projeto de Lei nº 9.045/17, que cria a Zona Franca do Vale dos Vinhedos. O PL, de João Derly (Rede/RS), propõe a criação de uma zona franca semelhante a de Manaus, com regime tributário especial para as atividades da cadeia vitivinícola da região.

O Cade vai julgar o cartel culpado por um prejuízo bilionário aos exportadores porque já confessaram”

Roberto Giannetti da Fonseca, vice-presidente da AEB, que acusa 10 bancos de formação de cartel no câmbio

A fúria da Philips

O presidente mundial da Philips, o holandês Frans van Houten, está furioso com o envolvimento da subsidiária brasileira na Operação Ressonância, desdobramento da Lava-Jato, que resultou na prisão de executivos nos últimos dias. Conhecido pela educação e pelo sorriso, van Houten subiu o tom durante reunião com líderes globais da companhia, realizada ontem. Desde 2011, o executivo tem suado a camisa para equilibrar os negócios e chegou a se desfazer de divisões, como a de televisores, para recuperar a rentabilidade e a reputação. Fontes ligadas à Philips dizem que o CEO pode desembarcar no Brasil nas próximas semanas.

Para o McDonald's, é fim de Copa

Patrocinador oficial do Mundial da Rússia, o McDonald's foi atropelado por um adversário inesperado, a greve dos caminhoneiros, o que levou a problemas em alguns ingredientes da edição especial com os sanduíches da Copa. A falha no abastecimento começou a ter reflexo nas lojas nas últimas duas semanas. Além disso, a demanda foi acima do projetado pela Arcos Dourados, gestora da marca na América Latina. O jeito foi descontinuar o cardápio especial na semana passada, mesmo com os comerciais ainda chamando para os lanches. Na quinta-feira, o site já não trazia mais a promoção. Procurada, a empresa não retornou até o fechamento desta edição.

64,8%

Foi quanto as ações da Embraer subiram desde 21 de dezembro de 2017, quando se tornou pública a conversa com a Boeing, até a véspera do anúncio do negócio entre as duas empresas.

Rapidinhas

» Em Portugal, a gestão do brasileiro Antonoaldo Neves (foto), à frente da TAP desde janeiro, vai ter de enfrentar um antigo problema da companhia aérea: pontualidade. Segundo dados da agência de aviação civil do país, em 2017, as queixas contra a empresa aumentaram mais de 50% e chegaram a quase 6 mil no ano — pouco mais de 15 reclamações de passageiros registradas por dia.

» À imprensa portuguesa, um executivo da TAP disse que os atrasos acontecem por conta de problemas tanto de infraestrutura quanto no controle aéreo no aeroporto de Lisboa, que concentra boa parte de seus voos. Ministro do Planejamento e Infraestrutura de Portugal, Pedro Marques prefere avaliar que são as “dores do crescimento”.

» Quando desembarcar no Reino Unido, no dia 13, o presidente americano, Donald Trump, terá uma recepção inusitada. No céu de Londres, próximo ao Parlamento, será lançado um balão de seis metros de altura na versão Trump bebê (foto), com a pele laranja, cara de mau e usando fralda.

» Em uma campanha de crowdfund, manifestantes britânicos já conseguiram arrecadar 17 mil libras para bancar o bebê Trump. O protesto acontece em um momento de alta combustão nas relações entre EUA e Europa por conta das barreiras comerciais levantadas pelo americano.

Embraer terá 20% de empresa com Boeing **DCI - Plano de voo/Liliana Lavoratti - 06/07/2018**

O namoro que vem desde o começo dos anos 2000 e se acelerou com a pulverização, em 2006, das ações da Embraer nas bolsas de valores, virou casamento. Ontem, aos 49 anos de fundação, a empresa símbolo da indústria aeronáutica brasileira deixou de ser a terceira maior fabricante de aviões comerciais do mundo. A direção da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) anunciou nesta quinta-feira (5) um acordo com a gigante norte-americana Boeing. A Embraer, inclusive, está sendo tratada pela imprensa dos Estados Unidos como uma subsidiária da Boeing na América do Sul. O negócio tem o aval do governo Temer (MDB).

Aviação comercial será transferida

Embora o presidente Michel Temer tenha dito no início de seu mandato que não concordaria com a transferência do controle da Embraer aos norte-americanos, o acordo anunciado ontem prevê a criação de uma terceira empresa na área de aviação comercial, que provavelmente se chamará GPX, avaliada em US\$ 4,75 bilhões. A Boeing terá 80% de participação e a brasileira

ficará com 20% do controle. Toda a divisão de aviação comercial da Embraer será transferida para a nova empresa e a brasileira vai receber US\$ 3,8 bilhões da Boeing pela fatia majoritária no negócio.

75% do valor de mercado

Esse valor (US\$ 3,8 bilhões) corresponde a 75% de todo o valor de mercado da Embraer (R\$ 19,7 bilhões ou US\$ 5,05). Já os US\$ 4,75 bilhões, pelo qual a joint venture foi avaliada, correspondem a 94% do valor da companhia na bolsa. Considerada uma das empresas mais inovadoras do País – investe cerca de 10% de seu faturamento anual em pesquisa e desenvolvimento –, a Embraer receberá da Boeing o equivalente a pouco menos de seis vezes ao valor (US\$ 560 milhões) pago por um fundo americano à rede de churrascarias brasileiras Fogo de Chão.

Agrícolas e militares ficarão aqui

Vários detalhes do acordo entre a Boeing e a Embraer ainda são desconhecidos, mas já se sabe que, no Brasil, a marca Embraer ficará restrita a aviões agrícolas, produzidos pela antiga Neiva, em Botucatu (SP), e aviões militares, como Gripen e KC-390, em parceria com a Boeing, em Gavião Peixoto (SP). O Super Tucano, essencial no patrulhamento da Amazônia e das fronteiras, teve sua linha transferida para os EUA em 2006 e, hoje, é feito em Jacksonville (Flórida), com sua parceira americana, a Sierra Nevada. Os jatos executivos também são fabricados em Melbourne (Flórida).

Parceria ou aquisição?

Defensores do negócio citam a transação entre a canadense Bombardier e a europeia Airbus. Críticos do acordo, porém, observam diferença. No caso da Embraer, teria ocorrido uma aquisição em vez de parceria. A Airbus comprou 50,1% da C-Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), que faz os aviões Bombardier. O restante das ações será repartido entre Bombardier (31%) e Investissement Québec (19%). Assim, o governo canadense impediu uma golfada maior na Bombardier – concorrente da Embraer.

Pressionadas pela concorrência, Embraer e Boeing fecham acordo

O Estado de S. Paulo - 06/07/2018

A Embraer fechou a venda de 80% de sua divisão de aviação comercial para a Boeing. O negócio cria uma nova companhia, avaliada em US\$ 4,8 bilhões (R\$ 19 bilhões), na qual a brasileira terá 20% de participação. Além das ações, a Embraer – que concentrará apenas as áreas de defesa e jatos executivos – receberá US\$ 3,8 bilhões (cerca de R\$ 15 bilhões). A forte concorrência no setor levou as partes a agilizar o negócio. As ações da Embraer caíram 14,29% ontem. Uma das razões para a tensão dos investidores é o risco de o presidente que será eleito em outubro desfazer o negócio.

Após nove meses de negociações, vencendo um vaivém de interesses que envolveu duas multinacionais e vários órgãos do governo brasileiro, a Embraer fechou ontem a venda de 80% de sua divisão de aviação comercial para a americana Boeing. O negócio cria uma nova companhia, avaliada em US\$ 4,8 bilhões (R\$ 19 bilhões), na qual a brasileira terá apenas 20% de participação. Com a venda, que ainda precisa do aval do governo, a Embraer receberá US\$ 3,8 bilhões (R\$ 15 bilhões) e lhe restarão apenas suas áreas de Defesa e jatos executivos – que historicamente têm menor participação nos resultados da companhia. O mercado financeiro reagiu mal ao acordo, antecipado pela colunista Sonia Racy no Broadcast e divulgado ontem pela manhã. As ações da Embraer tiveram queda de 14%, fechando a R\$ 23,10, com perda de quase R\$ 3 bilhões em valor de mercado. A retração, porém, veio após período de forte alta. De dezembro, quando as negociações foram reveladas, até o fechamento anterior ao anúncio, a companhia tinha registrado valorização de 64% na Bolsa.

Uma das razões para a tensão dos investidores, segundo analistas, é o risco político da transação, já que há pouca clareza sobre o resultado da próxima eleição. O presidente da Embraer, Paulo Cesar de Souza e Silva, disse ontem que as companhias querem entregar os documentos finais para a avaliação do governo entre outubro e novembro. A ideia é garantir que o negócio seja sacramentado ainda na gestão de Michel Temer. Dado o tamanho da operação, porém, fontes do mercado consideram o cronograma apertado. A estimativa das empresas é que o negócio seja totalmente concluído no fim de 2019.

O acordo anunciado embute um prêmio sobre o preço dos papéis da Embraer. A avaliação apenas da área de jatos comerciais, em US\$ 4,8 bilhões, é semelhante ao valor total da companhia (US\$ 5,1 bilhões, na quarta-feira), que inclui ainda as áreas de Defesa e executiva.

Inicialmente, a Boeing queria ficar com 100% da Embraer. Detentor de uma ação especial (“golden share”) na Embraer, resquício da época em que a companhia era estatal, que lhe dá direito a veto em assuntos como venda de participações, o governo descartou essa hipótese para preservar a soberania da área de Defesa. Como os segmentos de aviões militares e executivos são deficitários – registraram prejuízo de R\$ 350 milhões em 2017 –, parte das discussões entre as empresas e o Planalto se concentrou na busca de alternativas de receita para a parte da Embraer que não será vendida.

Para garantir a continuidade da Embraer, o governo exigiu uma participação mínima dela de 20% na joint venture, que terá capital fechado. A expectativa é que o aumento de rentabilidade da nova empresa de aviação comercial gere dividendos para compensar as deficiências das outras duas áreas.

Para o especialista em setor aéreo André Castellini, sócio da consultoria Bain & Company, as áreas militar e executiva da Embraer têm bons produtos, mas enfrentarão desafios. No segmento executivo, o empecilho são as margens

apertadas. Na Defesa, a questão é a dependência de clientes de governo – em especial o brasileiro.

O contrato prevê que a Embraer possa vender sua fatia na nova empresa para a Boeing a qualquer momento dos próximos dez anos. Como se trata de uma joint venture, e não da Embraer, o governo não terá direito a veto nesse caso.

Com Embraer, Boeing consolida liderança em aviação comercial

Valor Econômico - 06/07/2018

Após meses de negociação, Embraer e Boeing assinaram ontem o memorando de entendimentos que traz as linhas gerais para constituição de uma nova empresa, que, na prática, representa a venda de 80% da área de aviação comercial da fabricante brasileira de aeronaves para a gigante americana. Pela participação de 80% na nova entidade, a Boeing pagará US\$ 3,8 bilhões, ou R\$ 14,9 bilhões ao câmbio atual, deixando a Embraer com os negócios de aviação executiva, serviços e defesa, além da fatia remanescente de 20%.

Com o acordo, cuja versão definitiva será elaborada até o fim de 2019, após aval de órgãos antitruste em diferentes países, a Boeing garante a liderança global em aviação comercial com portfólio de aeronaves de 70 a 450 assentos. Hoje, a Embraer é líder no mercado de jatos de até 150 assentos e a americana, nos segmentos de grandes aviões. "A junção forma uma força global, um expoente global", disse ao Valor o presidente da companhia brasileira, Paulo César de Souza e Silva.

Para o executivo, a associação com um parceiro estratégico como a Boeing "traz benefícios para todos: para a Embraer, para funcionários, para o Brasil, para as exportações". "É a garantia de sustentabilidade da empresa", ressaltou. Globalmente, o setor aeroespacial está se reorganizando e os grandes fabricantes buscam somar forças para fazer frente à concorrência, reduzir custos e acelerar o desenvolvimento de produtos. A operação, reconheceu, vem em resposta a essas mudanças.

"A Embraer está em seu melhor momento em aviação comercial e executiva, mas tem de olhar para a frente e entender a dinâmica", afirmou o executivo.

Com sede no Brasil e de capital fechado, a nova empresa foi avaliada em US\$ 4,75 bilhões - ou pouco mais de R\$ 18,5 bilhões, bem próximo do valor de mercado da Embraer no fechamento de quarta-feira. Ela ficará com a fábrica principal de São José dos Campos (SP) e a unidade da Eleb (fabricante de trens de pouso e peças relacionadas), mais unidades de Taubaté (SP) e de Évora, em Portugal, onde são feitas peças estruturais.

A Embraer terá a opção de, nos próximos 10 anos, vender sua participação de 20% para a Boeing, por valor corrigido pela inflação. Após esse prazo, estará livre para vender a qualquer interessado a fatia, que deve gerar ganhos na

forma de dividendos. "Isso será absolutamente bom, com o crescimento futuro da empresa de aviação comercial a Embraer vai receber mais e mais dividendos", disse.

A parceria permitirá ainda redução de custos significativa para o setor de aviação comercial, "que de outra forma não seria possível, especialmente com a cadeia de fornecedores", conforme o executivo. Todo o ganho de caixa com a operação vai para a Embraer, mas o uso desses recursos será decidido posteriormente. "Vamos decidir o uso depois, o que vai incluir pagamento de dividendos, desalavancagem, novos investimentos e possivelmente um programa de recompra de ações", afirmou.

A Boeing terá o controle operacional e a gestão da nova empresa, e espera contabilizar a parceria nos resultados por ação a partir de 2020. A Embraer, por sua vez, terá assento no conselho de administração e reconhecerá a participação de 20% via equivalência patrimonial. A expectativa, vista como conservadora, é de sinergia anual de custos de US\$ 150 milhões, antes de impostos, até o terceiro ano, após o início das operações.

Nova entidade receberá fábrica principal de São José dos Campos, Eleb e unidades de Taubaté (SP) e Évora, em Portugal

"Esta importante parceria está claramente alinhada à estratégia de longo prazo da Boeing de investir em crescimento orgânico e retorno de valor aos acionistas, complementada por acordos estratégicos que aprimoram e aceleram nossos planos de crescimento", afirmou, em nota, o principal executivo da Boeing, Dennis Muilenberg, a quem se reportará a administração da nova empresa.

A combinação dos portfólios de Embraer e Boeing em jatos comerciais representa importante vantagem competitiva nas negociações com companhias aéreas, segundo Silva, ao ampliar a oferta de produtos a seus clientes. "Ao oferecer um portfólio completo às companhias aéreas, amplia-se a eficiência dessas empresas. É fundamental que a gente tenha uma oferta mais abrangente", afirmou.

Conforme o vice-presidente financeiro e de relações com investidores da Embraer, Nelson Salgado, cerca de 20% dos ganhos de capital decorrentes da transação devem ser revertidos em impostos. Depois do pagamento de tributos, os recursos remanescentes serão revertidos aos acionistas, por meio do pagamento de dividendos especiais e, possivelmente, por um programa de recompra de ações. Outra opção é reverter os ganhos em investimentos. A Embraer ainda está calculando quanto da dívida e do caixa vão migrar para a nova empresa de aviação comercial.

O memorando de entendimentos assinado ontem prevê também a constituição de uma segunda joint venture, desta vez controlada pela Embraer, para promoção comercial, especialmente do avião de transporte militar multimissão KC-390. A participação acionária exata de cada sócio ainda não foi definida,

mas as duas fabricantes avaliam que há grande potencial para o KC-390 no mundo, substituindo modelos na categoria do Lockheed C-130A Hercules.

Acordo prevê criação de outra empresa conjunta para promover vendas do cargueiro KC-390 em novos mercados

Segundo o presidente da Embraer, esse novo formato da operação - falava-se apenas da associação em aviação comercial abre importantes possibilidades após a consumação da transferência do negócio de aviação comercial para a sociedade controlada pela Boeing. "Essa nova empresa abre uma importante avenida de crescimento para a Embraer em defesa, com penetração global e acesso a novos mercados", ressaltou.

A parceria em defesa tem viés comercial, mas eventualmente poderá envolver também montagem já que, para fornecimento a determinados países, há exigência de fabricação local. "Mas isso é assunto para o futuro", ponderou Silva.

O KC-390 continuará sob o guarda-chuva da Embraer, com fabricação em Gavião Peixoto (SP), e há expectativa de redução do custo do cargueiro militar, sobretudo no que se refere a materiais. Já os investimentos serão realizados em conjunto. "Também vamos poder vender o KC-390 para o governo dos Estados Unidos por meio da Boeing", afirmou o executivo.

Ao transferir a área de aviação comercial para uma nova empresa, a Embraer S.A. passa a ser uma companhia com receita anual da ordem de US\$ 2,5 bilhão, dos quais US\$ 1 bilhão em defesa e US\$ 1,5 bilhão em aviação executiva, e seguirá listada na B3 e na bolsa de Nova York. Um dos negócios mais importantes do ano na área de fusões e aquisições está sendo conduzido exclusivamente por dois grandes bancos estrangeiros: o Citi, pelo lado da Embraer, e o J.P. Morgan, pelo lado da Boeing. As instituições não comentam o assunto.

Posição dura da China com EUA mascara preocupações internas Valor Econômico - 06/07/2018

A China diz estar preparada para uma guerra comercial contra os EUA e que pode ser tão dura quanto, mas por trás da bravata há um profundo desconforto diante do atrito comercial com Washington.

"Há quem acredite que os EUA precisam perder e que a China precisa ganhar", disse Li Xiao, professor de economia, em discurso inaugural na semana passada na Universidade Jilin, norte da China.

"Acho que isso é uma ilusão que desafia o senso comum", disse Li em comentários que circularam amplamente, nesta semana, e elogiados como sendo um choque de realidade, com as duas maiores economias do mundo

prontas para aplicar mutuamente tarifas sobre o equivalente a dezenas de bilhões de dólares de mercadorias.

A China disse que vai revidar com tarifas correspondentes, se os EUA cumprirem sua ameaça de impor taxas de 25% sobre US\$ 34 bilhões de produtos chineses a partir de hoje. No fim das contas, o presidente dos EUA, Donald Trump, disse estar disposto a cobrar impostos mais altos sobre até US\$ 450 bilhões em importações provenientes da China, ou quase 90% dos bens que os chineses exportaram para os EUA em 2017.

Assumindo uma postura desafiadora, o Ministério do Comércio da China rejeitou, ontem, as "ameaças e chantagens".

A disputa comercial agitou o mercado de ações, onde o índice Shanghai Composite caiu 12% nas últimas duas semanas. Tendências de longo prazo são um fator, mas a incerteza sobre o comércio também está cobrando um preço, dizem os analistas.

Destacados especialistas chineses dizem que Pequim pode ter calculado mal os danos que as tarifas americanas poderão infligir às margens dos exportadores, que já são muito magras, e exagerou sua reação.

"Recomendo fortemente o governo chinês a compilar uma estimativa completa do impacto negativo da guerra comercial sobre a economia chinesa e a adotar medidas práticas e pragmáticas para evitar ou mitigar uma guerra comercial", disse Yu Zhi, professor da Universidade de Finanças e Economia de Xangai.

O primeiro estágio das tarifas, que visa principalmente as exportações de tecnologia chinesa, pode ser administrável, disse Yu, mas se Trump aplicar o leque total de tarifas que tem ameaçado, os exportadores verão seus lucros diminuir. Isso poderá resultar em perdas de empregos politicamente impalatáveis.

Exportadores chineses de ferramentas, material de iluminação e eletrodomésticos dizem que as encomendas dos EUA caíram, enquanto os clientes esperam para ver o que acontecerá.

A Ningbo Top East Technology Co, fabricante de ferros de soldar em Ningbo, ao sul de Xangai, costumava exportar 30% de sua produção para os EUA, segundo seu gerente-geral, Tong Feibing. Ele disse que os pedidos americanos caíram de 30% a 50% em comparação com um ano atrás.

A guerra de tarifa chega num momento de desaceleração do crescimento e aumento do endividamento na China, após mais de três décadas de expansão quase ininterrupta.

"Um choque nas exportações chinesas atuaria como um obstáculo adicional numa economia que já mostra sinais de perder certo impulso de crescimento", disse Eswar Prasad, professor da Universidade de Cornell.

A economia chinesa se manteve estável, tendo crescido 6,8% ao ano durante o primeiro trimestre, mas a atividade industrial mostra sinais de desaceleração. Embora as exportações contribuam com menos de 1% do crescimento anual, elas criam milhões de empregos na indústria.

Um declínio dramático nas exportações representaria um problema para o presidente Xi Jinping, uma vez que o exercício do poder pelo Partido Comunista se baseia em grande parte em sua capacidade de proporcionar melhores condições de vida e manter o prestígio nacional.

Os consumidores e as empresas chinesas arcarão com o impacto da alta dos preços devida à elevação das tarifas.

Xi prometeu liderar a ascensão da China à condição de superpotência moderna - que ele denomina "grande rejuvenescimento da nação chinesa" - com base na política industrial comandada pelo Estado, que está no cerne das disputas comerciais e tecnológicas com Washington. Ele certamente evitará qualquer retrocesso óbvio que possa fazê-lo parecer fraco.

Ainda assim, uma guerra comercial provavelmente atrapalharia os esforços chineses no sentido de expandir sua presença diplomática, econômica e militar no exterior.

"Uma guerra comercial explícita com os EUA, que agora parece iminente, prejudicaria a iniciativa chinesa de corrigir o rumo de sua economia e aumentar sua influência econômica e geopolítica mundial", disse Prasad.

Investimento estrangeiro cai na AL e não deve aumentar Valor Econômico - 06/07/2018

O fluxo de investimento estrangeiro direto (IED) caiu em 2017 na América Latina e dificilmente irá aumentar neste ano e nos próximos. Dados divulgados ontem pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), ligada à ONU, mostram que no ano passado houve queda de 3,6% no fluxo de IED para US\$ 161,6 bilhões. Temores de guerra comercial mais ampla já estão afetando os investimentos.

"Acredito que os investimentos vão diminuir ou, na melhor das hipóteses, aumentar muito pouco, ou seja, não vão variar muito", diz Mario Cimoli, secretário executivo adjunto interino da Cepal. "O modelo de crescimento está mudando, e os países estão se voltando para dentro, em setores da economia doméstica que possam sustentar o crescimento. Não será o mundo de 30 anos atrás, é algo completamente distinto."

Segundo Cimoli, há uma tendência nacionalista que afetará o investimento nos próximos anos. Mas isso não significa necessariamente menos investimento.

"Os países terão de complementar o investimento estrangeiro com políticas internas [que fomentem maior produção]. Estamos acostumados a olhar muito para fora e pouco para dentro. Mas isso está mudando", diz ao citar as ameaças de sobretaxas no comércio internacional dos Estados Unidos, China e União Europeia (UE).

A contínua queda no fluxo de IED, hoje 20% menor do que em 2011, pode ser explicada pelos menores preços das matérias-primas, que reduziram significativamente os investimentos nas indústrias extrativas, além da recessão econômica que foi registrada em 2015 e 2016, disse ontem a secretária-executiva da Cepal, Alicia Bárcena.

No setor de recursos naturais, houve redução de 63% no fluxo de investimento estrangeiro. As entradas de IED no setor de serviços caíram 11%, enquanto no setor de manufaturados ficaram estáveis.

Segundo Bárcena, o resultado negativo na análise geral é puxado pelas quedas do IED em grandes economias da região, como Brasil, onde o investimento estrangeiro direto caiu 9,7% em 2017, e México, que teve queda de 8,8%.

A secretária executiva sublinhou que, de todos os países analisados, os piores resultados foram vistos na América do Sul. Destaque para o Chile, que viu o fluxo de IED cair 48% em 2017.

Cimoli atribui a isso a queda no mercado internacional do preço do cobre, principal commodity exportada pelo Chile.

A Argentina, por sua vez, viu o nível de IED crescer de US\$ 3,2 milhões em 2016 para US\$ 11,5 milhões no último ano. No entanto, a situação macroeconômica atualmente delicada, com taxa de juros elevadas, colocam em risco a tendência, diz Cimoli. "A situação é complexa, e buscar estabilidade nesse contexto é fundamental."

O relatório da Cepal aponta ainda que na América Central o fluxo de IED subiu pelo oitavo ano consecutivo, alcançando o valor de US\$ 13,08 bilhões, com destaque especialmente para o aumento registrado no Panamá, que alcançou R\$ 6,06 bilhões de dólares.

No Caribe, os fluxos cresceram 20%, dos quais mais da metade (60%) foram para a República Dominicana. O maior investimento na área de turismo tem sido importante na região, assim como o aumento do IED para o setor de recursos naturais na Jamaica e na Guiana, segundo a Cepal.

De acordo com o relatório da Cepal, as principais fontes de investimento estrangeiro direto na região em 2017 foram a UE e os EUA, respectivamente. A presença de investimentos europeus é mais visível na América do Sul,

enquanto os EUA se mantêm como o principal investidor no México e na América Central.

Merkel apoia 'zerar' tarifa de carros entre UE e EUA **Valor Econômico - 06/07/2018**

A premiê da Alemanha, Angela Merkel, disse ontem estar disposta a apoiar esforços para eliminar as tarifas às importações de automóveis, alimentando as esperanças de uma solução que evite a iniciativa unilateral dos EUA contra esse importante setor da economia.

Os comentários de Merkel deram impulso às ações das montadoras alemãs, que ontem subiram 4% após a notícia de encontro entre o embaixador dos EUA na Alemanha e os presidentes das três grandes montadoras alemãs.

Um acordo ainda deverá levar meses e poderá ser de difícil negociação, segundo fontes a par da situação. Negociações bilaterais entre Bruxelas - que conduz todas as questões comerciais para a União Europeia (UE) - e Washington ainda nem começaram.

Uma das dificuldades é a divergência entre os EUA e a UE sobre a conformidade de um acordo bilateral para a eliminação das tarifas aos automóveis às regras da Organização Mundial do Comércio (OMC) e se ela deveria ou não ser estendida a outros países.

"Temos que firmar um acordo na Europa se quisermos negociar tarifas comerciais no setor automobilístico, por exemplo", disse Merkel. "Não podemos fazer isso somente com os EUA; precisamos incluir todos os países com os quais comercializamos automóveis", acrescentou a premiê.

O governo de Donald Trump estuda impor tarifas de 20% a 25% sobre carros e autopeças europeus por razões de segurança nacional. A ameaça coloca em risco mais de US\$ 50 bilhões em importações europeias e deixou alarmada a maior economia da Europa.

Os impostos transatlânticos sobre os automóveis encontram-se inalterados há décadas. Os EUA cobram 2,5% sobre carros de passageiros importados e 25% sobre pickups e vans. A União Europeia cobra 10% sobre ambos.

O embaixador dos EUA na Alemanha, Richard Grenell, reuniu-se anteontem com os executivos-chefes da Daimler, BMW, Volkswagen, a fornecedora de autopeças Continental e o presidente do lobby automotivo na Alemanha, para discutir as tarifas. Foi a segunda reunião desde junho, quando as montadoras alemãs disseram que apoiariam a eliminação de todas as taxas de importação sobre o comércio transatlântico.

Grenell disse esta semana aos CEOs que os EUA vão considerar um acordo de supressão total das tarifas de importação de automóveis pelas duas partes,

segundo fontes a par da situação. Os executivos-chefes das montadoras alemãs também prometeram continuar investindo nos EUA.

"Nossas discussões com os CEOs das montadoras alemãs continuam indo bem", disse Grenell ao "The Wall Street Journal". "Estou esperançoso de que poderemos resolver essas questões com todos os lados."

Líderes empresariais alemães não têm autorização para negociar acordos comerciais. Mas Grenell parece ter esperanças de que as discussões possam pressionar os políticos a fazer isso. Até agora, o embaixador se encontrou apenas com fabricantes alemães, mas o grupo acertou esta semana que vai entrar em contato com concorrentes franceses e italianos para ampliar a discussão.

Um acordo sobre tarifa zero para carros "teria de ter a França a bordo, a Itália a bordo; todos estão cientes de que é preciso um apoio mais amplo", disse uma fonte.

Carlos Ghosn, o presidente da aliança tripartite Renault - Nissan- Mitsubishi, jogou água fria na proposta na semana passada. "Essa batalha não é nossa", disse ele. A Renault não tem negócios nos EUA e a Mitsubishi é uma concorrente pequena no país, mas a Nissan fabrica carros nos EUA e também exporta veículos do Japão para lá.

Uma ideia que está sendo discutida na Europa é a assinatura de um acordo comercial plurilateral que não necessitaria da aprovação de todos os 159 membros da OMC.

Um possível empecilho é que sob as regras da OMC, esses acordos precisam estar abertos à entrada de outros membros. Uma fonte a par da situação disse que a opção aventada por Grenell e os CEOs teria de incluir ao menos Canadá, México, Coreia do Sul, China e estar aberta ao Brasil e à Índia.

"Não vai dar certo", disse um diplomata da UE, citando obstáculos que incluem acordos firmados com países como o Japão, que levaram anos para serem firmados.

Outra opção em conformidade com as regras da OMC seria um acordo bilateral entre os EUA e a UE, englobando uma proporção muito maior de seu comércio bilateral. O governo Trump não está em busca de um acordo transatlântico amplo, mas sim se concentrando em forçar a Europa a reduzir suas tarifas sobre as importações de automóveis.

Acordo com a Boeing dá novo impulso à Embraer

O Globo - 06/07/2018

Após meses de negociações e expectativa, Embraer e Boeing anunciaram ontem acordo que cria uma gigante global na área de aviação comercial, com aeronaves de 70 a 450 lugares. A aliança dará novo fôlego à Embraer, que ganha escala, reduz custos e aumenta sua competitividade. A operação já era esperada no mercado desde que a europeia Airbus se associou à canadense Bombardier (de jatos regionais) no ano passado e, na prática, consolida um duopólio na indústria de aviação mundial.

O negócio anunciado ontem prevê que uma terceira empresa seja criada, na qual a companhia americana terá 80%, e a fabricante brasileira, 20%. Ela ficará com a área de aviação comercial da Embraer. A Boeing pagará US\$ 3,8 bilhões por sua fatia na joint venture. A Embraer permanecerá como uma empresa independente e de capital aberto com as áreas de defesa, aviação executiva (jatos pequenos) e serviços. O acordo foi anunciado pelas duas empresas, sem a participação do governo, embora dependa do seu aval e de autoridades regulatórias. Segundo fontes, a estratégia era mostrar que não houve ingerência, mas a União já havia estabelecido premissas básicas para as tratativas.

A Boeing é a maior exportadora dos Estados Unidos, com faturamento anual de mais de US\$ 90 bilhões e 140 mil funcionários. Já a Embraer, fundada durante o regime militar, em 1969, e privatizada em 1994, no governo de Itamar Franco, é considerada a joia da coroa na aviação brasileira. Tem faturamento de US\$ 6 bilhões por ano e cerca de 6 mil empregados. Após a fusão, a nova empresa, que ainda não tem nome, terá um portfólio amplo: atuará tanto no segmento de aviões de até cem lugares, nicho em que a Embraer é líder e tem a Bombardier entre suas principais rivais, e no segmento de aviões de grande porte, de até 450 assentos, em que a americana e a europeia Airbus travam um duelo há décadas.

Sem garantia de manter empregos

Segundo analistas, o acordo é um jogo de ganha-ganha. No ano passado, a Airbus comprou 50,01% do programa C-Series da canadense Bombardier, sua estreia na aviação regional. A Boeing viu na fusão com a Embraer um caminho para não ficar para trás e entrar no mercado de aviões de pequeno e médio portes, nicho em que não atuava. A Embraer, por sua vez, percebeu que o casamento com a americana lhe daria acesso a uma rede comercial mais ampla, impulsionando a venda de seus novos jatos (os EJets), bem como lhe asseguraria ganhos de escala na negociação com fornecedores. O movimento é apontado como essencial para ambas num momento em que rivais em Rússia, Japão e China começam a ganhar espaço no setor.

— Se todo mundo anda para frente e você fica parado, na verdade, dá um passo atrás. Após o acordo do Airbus com a Bombardier, Boeing e Embraer precisavam se mexer. Com o anúncio, as duas voltaram ao pelotão — disse

Humberto Bettini, pesquisador de transporte aéreo da USP de São Carlos. — A Embraer vai vender a divisão responsável pela maior parte de sua receita, mas isso não é necessariamente ruim. É melhor ter 20% de um grande restaurante ou 20% de um quiosque na praia?

A nova joint venture terá capital fechado. A Embraer poderá optar por vender sua fatia para a fabricante americana ao longo dos próximos dez anos e terá direito a uma cadeira no Conselho de Administração da nova empresa. O memorando de entendimentos assinado ontem inclui tanto a fabricação de aeronaves quanto os serviços de aviação comercial. A expectativa é que a transação seja fechada até o fim de 2019. Estima-se que as sinergias de custos alcancem US\$ 150 milhões ao ano. A efetivação do acordo apenas no ano que vem foi uma das razões por trás do tombo de 14,28% das ações da Embraer, a maior queda em 17 anos.

— É uma solução positiva para uma situação inexorável. A Embraer precisa se repositonar — disse Dyogo Oliveira, presidente do BNDES, que tem 5,4% da Embraer.

A empresa resultante da fusão será uma subsidiária integral da Boeing e vai se reportar diretamente à fabricante americana. Mas a sede, a diretoria e a linha de montagem dos aviões permanecerão no Brasil. Segundo uma fonte, a própria Boeing era favorável a essa estrutura, pois não queria perder a equipe de engenheiros e técnicos da Embraer, com uma eventual transferência da unidade. O corpo técnico e a área de pesquisa da empresa estão entre seus principais ativos. A Embraer é dona de 360 patentes, 47 delas obtidas em 2017.

Em comunicado interno, o presidente da Embraer, Paulo César de Souza e Silva, disse estar “totalmente focado na construção da perpetuidade da Embraer, bem-estar dos empregados e manutenção dos empregos”. O acordo, porém, não prevê a manutenção de vagas, segundo fontes.

Segundo fontes do governo, a única garantia é a preservação da área de engenharia e de inovação tecnológica. Embora o governo brasileiro ainda tenha que aprovar oficialmente o negócio, ele estabeleceu três premissas que deveriam nortear as negociações — as conversas começaram em dezembro. Uma delas era justamente a manutenção da capacidade tecnológica da Embraer. As outras duas foram a preservação da soberania nacional e a sustentabilidade financeira da Embraer.

Governo não abre mão de ‘golden share’

Para atender à primeira exigência, a unidade de defesa não foi alvo do acordo e será mantida com a Embraer. Será criada, no entanto, uma segunda joint venture com a Boeing focada no desenvolvimento de novos mercados para produtos e serviços de defesa, em especial o avião militar KC-390. Essa associação ficará sob o guarda-chuva da Embraer. Como resultado, avaliam analistas, a Embraer vai reduzir de tamanho e se tornar mais dependente do

governo, uma vez que o desenvolvimento de aviões militares exige forte investimento estatal e têm retorno inferior ao obtido com aviões comerciais.

— A união com a Boeing é relevante, pois a empresa tem mais acesso a crédito privado — disse uma fonte.

A preocupação com a sustentabilidade financeira da Embraer vai nortear o detalhamento do acordo nos próximos meses. Um dos pontos, cruciais, disse essa fonte, é que parte dos US\$ 3,8 bilhões a serem desembolsados pela Boeing ficará com os acionistas da brasileira e quanto será reinvestido na empresa. Os principais sócios da Embraer, além do BNDES, são Brandes Investments Partners (14,4%), Mondrian Investments Partners (9,9%) e Blackrock (5%). Segundo o presidente da Embraer, os recursos serão usados para pagar dividendos, reduzir a dívida, fazer novos investimentos e possivelmente recomprar ações.

— Firmar parceria com a maior empresa de aviação do mundo terá imenso benefício para nossas operações, com acesso a mais mercados, redução de custos e ganhos de eficiência — disse Souza e Silva, em teleconferência com analistas.

O governo manterá sua golden share na Embraer, que abrange defesa e aviação executiva, e lhe assegura poder de veto em vários assuntos, desde a mudança de nome até a transferência de controle acionário. Apesar das discussões no Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a possibilidade de o governo abrir mão de suas golden shares — herança da privatização de empresas como Embraer e Vale — o governo não está disposto a revogar seu direito no caso da fabricante de aviões.

Taxas contra China começam a valer hoje **O Globo - 06/07/2018**

Ontem, o presidente Donald Trump confirmou que as tarifas a US\$ 34 bilhões de importações chinesas começariam no primeiro minuto de hoje. A medida, uma promessa de campanha de Trump, é o maior ataque até agora da guerra comercial, que pode levar a retaliações e prejudicar a economia global.

Trump acrescentou que impostos a mais US\$ 16 bilhões de bens podem estar a caminho em duas semanas, antes de sugerir que o total final poderia, eventualmente, chegar a US\$ 550 bilhões — montante que excede as exportações anuais da China para os Estados Unidos.

As novas tarifas de 25% valem para produtos chineses que vão de arados a semicondutores e peças de aviões. É a primeira vez que os EUA adotam tarifas diretamente direcionadas à China, após meses de acusações de roubo de propriedade intelectual americana e de que Pequim era o principal responsável pelo aumento do déficit comercial americano.

A aposta econômica mais arriscada de Trump entra agora na perigosa fase de impor custos diretos a empresas e consumidores em todo o mundo. A China prometeu retaliar em itens que vão de soja a carne de porco, o que faria a Casa Branca elevar ainda mais as barreiras comerciais.

— Uma vez que essas tarifas entrem em vigor, fica bem claro que o conflito é real — afirmou Robert Holleyman, ex-vice-representante de Comércio de Barack Obama e hoje sócio do escritório Crowell and Moring. — Se não encontrarmos uma saída, isso vai acelerar como uma bola de neve descendo uma ladeira.

Recentes tarifas americanas sobre aço e alumínio puseram em lados opostos aliados ricos e fizeram com que Canadá e União Europeia reagissem.

Guerra só acaba após 'baixas'

Empresas americanas icônicas como a Harley-Davidson estão entre as que devem ser afetadas. A fabricante de motos disse que pode tirar a produção dos EUA para evitar os impostos europeus sobre seus produtos. Companhias que vão de Apple e Walmart à General Motors operam na China, onde querem crescer. Isso dá espaço para o presidente chinês Xi Jinping impor mais barreiras regulatórias caso Trump crie novas tarifas para o país asiático.

Para Ethan Harris, chefe de pesquisa econômica global no Bank of America Merrill Lynch, o impacto das tarifas de US\$ 34 bilhões será pequeno. Mas acha que a guerra só acabará quando houver 'baixas.' Já economistas do JPMorgan Chase alertam para os impactos indiretos, como redução de crédito e queda na confiança empresarial, o que afetaria investimentos e emprego.

Sai acordo Boeing-Embraer

Correio Braziliense - 06/07/2018

O namoro da gigante norte-americana Boeing com a brasileira Embraer virou noivado, com casamento previsto até o fim de 2019. Pouco mais de seis meses após a primeira tentativa de negociação vazar, no fim do ano passado, as duas companhias assinaram ontem um acordo para formar uma joint venture. A transação abrange 100% das operações e serviços de aviação comercial da Embraer em US\$ 4,75 bilhões. A Boeing deterá 80% da propriedade da nova empresa, com o pagamento de US\$ 3,8 bilhões à Embraer, que terá os 20% restantes.

A conclusão do negócio ainda depende de aprovações regulatórias e dos acionistas, inclusive, do governo brasileiro, que detém, na Embraer, uma golden share (ação especial com direito a veto em determinados assuntos). Em comunicado conjunto, as empresas afirmaram que, “se as aprovações ocorrerem no tempo previsto, a conclusão se dará entre 12 e 18 meses após a execução dos acordos definitivos”. Em teleconferência com analistas, o presidente da Embraer, Paulo César de Souza e Silva, afirmou que a meta é ter os documentos definitivos entre outubro e novembro, “para então submetê-

los ao governo do Brasil e, depois, à assembleia geral de acionistas” — portanto, ainda durante a gestão de Michel Temer.

De início, as tratativas entre as duas empresas pegaram o governo de surpresa, pelo temor de a União perder o controle das operações militares da indústria aeroespacial brasileira. O acordo anunciado ontem se limita ao escopo da área de aviação comercial da Embraer. No comunicado, as companhias informaram que vão “criar outra joint venture para promoção e desenvolvimento de novos mercados e aplicações para produtos e serviços de defesa, em especial o avião multimissão KC-390” da Embraer. A unidade absorverá também a divisão de aviação executiva da companhia brasileira.

Estratégia

“A importante parceria está alinhada à estratégia de longo prazo da Boeing de investir em crescimento orgânico e retorno de valor aos acionistas, complementada por acordos estratégicos que aprimoram e aceleram nossos planos de crescimento”, disse Dennis Muilenburg, presidente da companhia norte-americana. A expectativa, segundo ele, é de que a parceria seja contabilizada nos resultados da Boeing no início de 2020 e gere sinergia anual de custos estimada de cerca de US\$ 150 milhões nos três primeiros anos.

Silva, da Embraer, ressaltou que a joint venture na aviação comercial será liderada por uma equipe de executivos sediada no Brasil. A Boeing terá o controle operacional e de gestão da nova empresa, que responderá diretamente a Muilenburg. A joint venture foi idealizada para se contrapor à união da europeia Airbus, principal concorrente da Boeing no mercado de aviões com mais de 150 assentos, e a canadense Bombardier, que compete com a Embraer no segmento de médio porte. A joint venture vai oferecer aeronaves de passageiros de 70 a mais de 450 assentos e aviões de carga.

O presidente da Embraer destacou que a outra joint venture, das áreas de defesa e de aviação executiva, vai ser criada com a Boeing, mas a brasileira terá o controle. “Não sabemos ainda o percentual, mas a Embraer será majoritária. A parceria será destinada a explorar oportunidades no setor de defesa, especialmente, a venda do KC-390 por meio da rede da Boeing”, explicou. Segundo ele, a Boeing tem uma área de defesa que representa aproximadamente US\$ 28 bilhões das suas receitas, quase um terço do total. “A união dará à Embraer a possibilidade de ter acesso a esses mercados”, disse.

Parceria

Empregos e fábricas devem ser mantidos como estão hoje e a Embraer continuará na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), mas haverá separação dos ativos de aviação comercial. “A Embraer S/A continua uma empresa de capital aberto, igual a hoje, listada nos Estados Unidos e na B3, com os negócios de aviação executiva e de defesa. E terá investimento de 20% na empresa criada

com a Boeing (cuja marca ainda não foi definida). Essa terá capital fechado”, explicou Silva.

O professor de Economia do Transporte Aéreo Adalberto Febeliano, avaliou a parceria como extremamente positiva para o país em termos de indústria aeroespacial. “A evolução do mercado mundial mostra que as aeronaves estão ficando cada vez maiores. Para fabricar grandes aviões, se gastam até US\$ 3 bilhões só no desenvolvimento. A expertise da Embraer é em jatos menores. Então, a parceria vai perenizar a presença do Brasil nessa indústria”, analisou. “A futura joint venture na área de defesa vai ampliar o mercado para o KC-390, que pode substituir o Hércules, o avião militar de transporte mais comum nesta faixa de volume e peso, que foi projetado na década de 1950”, disse.

O mercado não gostou da necessidade de aprovação final do negócio — que pode ficar a cargo do próximo governo — e da avaliação da Embraer. As ações da companhia caíram 14,29%, a maior queda da B3 no pregão de ontem. Segundo Rafael Camano Passos, analista da Guide Investimentos, o mercado trabalhava com um valor entre US\$ 6 bilhões e US\$ 10 bilhões para a Embraer. “Com o anúncio de US\$ 4,75 bilhões, as ações abriram em queda de 7%. Depois da teleconferência, que confirmou a necessidade de aprovação do governo, caíram mais”, explicou.

Passos assinalou que também houve realização de lucros já que as ações da Embraer se valorizaram desde que a negociação com a Boeing vazou. Conforme a empresa de informações financeiras Economática, a aérea brasileira ganhou US\$ 5,113 bilhões em valor de mercado em 2018.