



O DESASTRE ANUNCIADO

Custos para transportar e exportar a produção consomem quase R\$ 200 bilhões por ano e detonam aproximadamente 13% das receitas da indústria. E a Ferrovia Norte-Sul ficou apenas na promessa



ENTREVISTA

O setor de infraestrutura deveria receber investimentos de pelo menos 5% do PIB por ano para alcançar padrões mínimos de qualidade, com prioridade especial para a conclusão da Ferrovia Norte-Sul, afirma Wagner Cardoso, da CNI

Um trabalho mais que reconhecido: Admirado.



SENAI.

Uma das 75
empresas mais
admiradas em
Goiás, segundo
O Popular.

Pesquisa realizada pelo Instituto
Verus para o jornal O Popular - 2013.

“O governo federal adotou providências administrativas, no Ministério dos Transportes e na Valec, mas as obras da Norte-Sul empacaram. Vários trechos terão de ser reconstruídos.”

Pedro Alves de Oliveira

Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Goiás



NORTE-SUL É URGÊNCIA URGENTÍSSIMA

A revista **Goiás Industrial** apresenta como principal matéria desta edição amplo levantamento sobre o caos instalado na infraestrutura de transportes e em logística de distribuição no País.

Vivemos a amarga realidade da queda vertical, desde a década de 70, dos investimentos nesse setor, tendo como resultado, em 2013, as desoladoras filas de caminhões nas estradas e de navio nos portos, causadoras do cancelamento de numerosas exportações.

A economia brasileira evoluiu muito e, ao contrário, os recursos aplicados em transportes despencaram. Eram de 2% em 1970, caindo para 1,5% do PIB em 2010. Enquanto isso, a China e o Chile investem, respectivamente, 7,3% e 6,2% do PIB em infraestrutura geral.

Para Wagner Cardoso, gerente-executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria, um dos entrevistados, o Brasil precisa investir mais do dobro do que aplica atualmente em infraestrutura. Com larga experiência e evidência na CNI, sua palavra é abalizada:

“A Ferrovia Norte-Sul, quando totalmente finalizada e em operação, será a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro, integrando linhas existentes e outras ainda em planejamento e construção. O atraso em seu término acarreta grande aumento de custo, tanto para o setor produtivo e exportador quanto para a sociedade. Na ausência dessa opção de escoamento, as rodovias ficam sobrecarregadas com cargas que deveriam ser transportadas pela ferrovia. Isso aumenta o frete, o índice de acidentes, o consumo de combustíveis e a emissão de poluentes, além do custo com reparo das rodovias da área

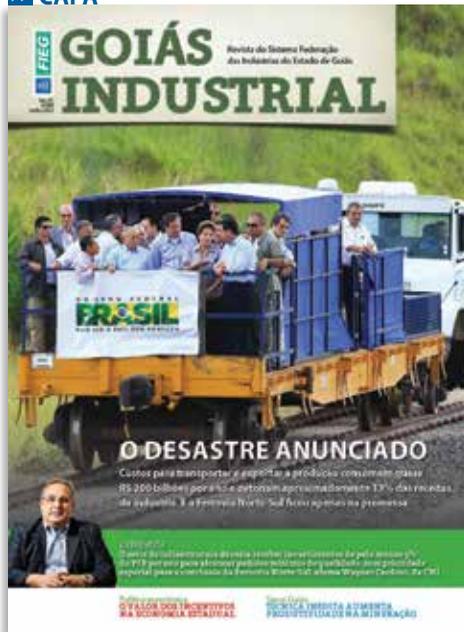
de influência da Norte-Sul. A conclusão definitiva dessa ferrovia deve ser a maior prioridade do País em termos logísticos”.

O governo federal adotou providências administrativas, no Ministério dos Transportes e na Valec, mas as obras da Norte-Sul empacaram. Vários trechos terão de ser reconstruídos. De Açailândia (MA) a Palmas (TO), com 719 km, apenas 51 km estão em operação pela Vale do Rio Doce, que é o subtrecho Córrego do Gavião a Riacho Fundo, no Tocantins. De Palmas (TO) a Uruaçu (GO), com 575 km, tão somente 118 km são dados como prontos. No percurso Uruaçu-Anápolis, em Goiás, de 280 km, menos da metade pode ser considerada concluída, assim mesmo sujeita a reparos. Os demais trechos, de Anápolis ao Sul e Sudoeste goiano até Estrela D'Oeste, São Paulo, são apresentados como em construção.

A Norte-Sul, integrando o Norte/Nordeste, interligando com a Ferrovia Transnordestina; ao leste, com a futura ferrovia Oeste-Leste (Fiol); ao sudeste/sul, através da malha ferroviária já existente e em operação, será sem dúvida a resposta mais adequada à necessidade premente de transporte, a um custo econômico compatível, para a produção agrícola, mineral e agroindustrial do Centro-Oeste, de Goiás principalmente, em direção ao exterior e para os Estados nortenses e nordestinos.

Eis uma grande verdade, que a Fieg não cansa de repetir: tornou-se urgência urgentíssima a conclusão da Norte-Sul, em seu eixo principal, ou seja, Açailândia, no Maranhão, a Anápolis, em Goiás, com 1.574 km.

>> CAPA



12 As deficiências gritantes na área de infraestrutura de transportes, que quase levaram a economia ao caos no auge da colheita da safra, cobram conta de quase R\$ 200 bilhões por ano, em torno de 4,5% do PIB, impondo às empresas custo desnecessário, que consome pouco mais de 13% de suas receitas.

CAPA: Dilma Rousseff percorre trecho da ferrovia em Goiás com os governadores Marconi Perillo e Siqueira Campos e ministros, em 2012

Foto: Wildes Barbosa



>> ENTREVISTA

8 O País deveria investir pelo menos 5% do PIB, o dobro do volume atual, para alcançar níveis de qualidade minimamente comparáveis a seus concorrentes no mercado global, alerta Wagner Cardoso, gerente-executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Para ele, a conclusão da Ferrovia Norte-Sul deveria ser considerada a “grande prioridade”.

>> IEL GOIÁS

26 A unidade de Anápolis do Instituto Euvaldo Lodi comemora neste ano seu trigésimo aniversário, com muito a celebrar. Seus esforços para aprimorar a gestão e profissionalizar as empresas da região têm contribuído para criar as condições para o crescimento contínuo da economia local.

>> SESI GOIÁS

29 Há mais de seis décadas, o trabalho desenvolvido no Estado pelo Sesi nas áreas de educação, saúde, lazer e esporte tem revelado talentos, ajudando a formar atletas que mais tarde conquistaram reconhecimento nacional e internacional no vôlei, como Dante (foto), no basquete e em outras modalidades.



» SENAI GOIÁS

33 Em parceria com o Senai Goiás, a Votorantim Metais desenvolve pesquisa que ajudará a criar metodologia inédita para quantificar com precisão a concentração de níquel, cobalto, cobre e ferro em minério laterítico, agregando maior produtividade à operação e permitindo um melhor ajuste nos fornos de redução.

» ICQ BRASIL

35 Empresas ambientalmente corretas conseguem ser mais competitivas, pois buscam manter a transparência em suas atividades e gerenciam melhor seus recursos, avalia a analista de certificação do ICQ Brasil, Denise Monteiro. O organismo trabalha, entre outras áreas, na certificação de empresas com base na NBR ISO 14001, que estabelece diretrizes para a correta gestão ambiental das corporações.



» INCENTIVOS FISCAIS

36 A economia goiana cresceu, na última década, a uma velocidade quase 50% mais acelerada do que a média acumulada pelo Produto Interno Bruto (PIB) do restante do País, triplicando o estoque de empregos formais e multiplicando por 19 o valor dos bens e produtos que exporta.

» MADE IN GOIÁS

42 Depois de ampliar sua área de cobertura em todo o País no ano passado, atingindo a marca de mais de mil pontos de venda instalados, a Metal Light Gôndolas investe para crescer quase 30% ao longo deste ano.

» MEMÓRIA

43 Aos 31 anos, completados em março, a Consciente Construtora sustenta carteira de obras que permite projetar valor geral de vendas na faixa de R\$ 300 milhões, quase o mesmo volume realizado nos últimos dois anos. Com bases sólidas no mercado goiano, a empresa tem planos para explorar novo nichos fora do Estado.

GOIÁS INDUSTRIAL



Direção

José Eduardo de Andrade Neto

Coordenação de jornalismo

Geraldo Neto

Edição

Lauro Veiga Filho

Subeditor

Dehovan Lima

Reportagem

Andelaide Pereira, Célia Oliveira, Daniela Ribeiro, Edilaine Pazini, Jâvier Godinho, Nathalya Toalirani e Janaina Staciari e Corrêa

Colaboração

Wellington da Silva Vieira

Fotografia:

Sílvio Simões, Alex Malheiros e Sérgio Araújo

Capa e ilustrações

Gabriel Martins e Chico Santos

Projeto gráfico

Wesley Cesar

Diagramação e produção

Clarim Comunicação e Marketing

Rua S-6 nº 129, Sala 01, Setor Bela Vista (62) 3242-9095

www.clarimcomunica.com.br
contato@clarimcomunica.com.br

Impressão

Gráfica Kelps

As opiniões contidas em artigos assinados são de responsabilidade de seus autores e não refletem necessariamente a opinião da revista

Sistema FIEG

Federação das Indústrias do Estado de Goiás

Presidente:

Pedro Alves de Oliveira

Av. Araguaia, nº 1.544, Ed. Albano Franco, Casa da Indústria - Vila Nova CEP 74645-070 - Goiânia-GO Fone (62) 3219-1300 Fax (62) 3229-2975

Home page:

www.sistemafieg.org.br

E-mail:

fieg@sistemafieg.org.br

FIEG REGIONAL ANÁPOLIS

Presidente:

Ubiratan da Silva Lopes

Av. Engº Roberto Mange, nº 239-A, Bairro Jundiá, CEP 75113-630, Anápolis-GO Fone/Fax (62) 3324-5768 / 3311-5565

E-mail:

nureaps@sistemafieg.org.br

SESI

Serviço Social da Indústria

Diretor Regional:

Pedro Alves de Oliveira

Superintendente: Paulo Vargas

SENAI

Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

Diretor Regional: Paulo Vargas

IEL

Instituto Euvaldo Lodi

Diretor: Hélio Naves

Superintendente: Humberto Oliveira

ICQ BRASIL

Instituto de Certificação

Qualidade Brasil

Diretor: Justo O. D'Abreu Cordeiro

Superintendente: Tatiana Jucá

Diretoria da FIEG

Presidente

Pedro Alves de Oliveira

1º Vice-Presidente

Wilson de Oliveira

2º Vice-Presidente

Eduardo Cunha Zuppani

3º Vice-Presidente

Antônio de Sousa Almeida

1º Secretário

Marley Antônio da Rocha

2º Secretário

Ivan da Glória Teixeira

1º Tesoureiro

André Luiz Baptista Lins Rocha

2º Tesoureiro

Hélio Naves

Diretores

Segundo Braoios Martinez

Sandro Marques Scodro

Orizomar Araújo Siqueira

Ubiratan da Silva Lopes

Manoel Paulino Barbosa

Robson Peixoto Braga

Roberto Elias de L. Fernandes

José Luis Martin Abuli

Álvaro Otávio Dantas Maia

Eurípedes Felizardo Nunes

Jair Rizzi

Henrique W. Morg de Andrade

Eduardo Gonçalves

Leopoldo Moreira Neto

Flávio Paiva Ferrari

Luiz Gonzaga de Almeida

Luiz Ledra

Daniel Viana

Oswaldo Ribeiro de Abreu

Elvis Roberson Pinto

Eduardo José de Farias

Valdenício Rodrigues de Andrade

Ailton Aires de Mesquita

Hermínio Ometto Neto

Carlos Alberto Vieira Soares

Jerry Alexandre de Oliveira Paula

Josélio Vitor da Paixão

Jaime Canedo

Conselho Fiscal

Justo O. D'Abreu Cordeiro

Laerte Simão

Mário Drummond Diniz

Conselho de Representantes junto à CNI

Paulo Afonso Ferreira

Sandro Antônio Scodro

Conselho de

Representantes junto à Fieg

Abílio Pereira Soares Júnior

Ailton Aires Mesquita

Alyson José Nogueira

Álvaro Otávio Dantas Maia

Antônio Alves de Deus

Carlos Alberto Vieira Soares

Carlos Roberto Viana

Célio Eustáquio de Moura

Cyro Miranda Gifford Júnior

Daniel Viana

Domingos Sávio G. de Oliveira

Edilson Borges de Sousa

Eduardo Cunha Zuppani

Eliton Rodrigues Fernandes

Elvis Roberson Pinto

Eurípedes Felizardo Nunes

Fábio Rassi

Flávio Paiva Ferrari

Flávio Santana Rassi

Francisco Gonzaga Pontes

Gilberto Martins da Costa

Henrique Wilhem Morg de Andrade

Hermínio Ometto Neto

Hélio Naves

Heribaldo Egídio

Ivan da Glória

Jaime Canedo

Jair Rizzi

João Essado

Joaquim Cordeiro de Lima

Joaquim Guilherme Barbosa de Sousa

José Alves Pereira

José Antônio Vitti

José Batista Júnior

José Divino Arruda

José Luiz Martin Abuli

José Romualdo Maranhão

José Vieira Gomide Júnior

Justo Oliveira D'Abreu Cordeiro

Laerte Simão

Leopoldo Moreira Neto

Luiz Gonzaga de Almeida

Luiz Ledra

Luiz Rézio

Manoel Silvestre Álvares da Silva

Marley Antônio Rocha

Nilton Pinheiro de Melo

Olympio José Abrão

Orizomar Araújo de Siqueira

Paulo Sérgio de Carvalho Castro

Pedro Alves de Oliveira

Pedro Daniel Bittar

Pedro de Souza Cunha Júnior

Pedro Paulo Tavares Costa

Pedro Silvério Pereira

Plínio Boechat Lopes

Ricardo Araújo Moura

Roberto Elias de Lima Fernandes

Robson Peixoto Braga

Rodolfo Luis Xavier Vergílio

Sandro Antônio Scodro Mabel

Sávio Cruvinel Câmara

Segundo Braoios Martinez

Ubiratan da Silva Lopes

Valdenício Rodrigues de Andrade

Wellington Soares Carrijo

Wilson de Oliveira

Conselhos Temáticos

Conselho Temático de Desenvolvimento Tecnológico e Inovação

Presidente

Melchiades da Cunha Neto

Vice-Presidente

Ivan da Glória Teixeira

Conselho Temático de Meio Ambiente

Presidente

Henrique W. Morg de Andrade

Vice-Presidente

Aurelino Antônio dos Santos

Conselho Temático de Infraestrutura

Presidente

Célio de Oliveira

Vice-Presidente

Álvaro Otávio Dantas Maia

Conselho Temático de Política Fiscal e Tributária

Presidente

Eduardo Zuppani

Vice-Presidente

José Nivaldo de Oliveira

Conselho Temático de Relações do Trabalho

Presidente

Sílvio Inácio da Silva

Conselho Temático de Micro e Pequena Empresa

Presidente

Leopoldo Moreira Neto

Vice-Presidente

Carlos Alberto Vieira Soares

Conselho Temático de Responsabilidade Social

Presidente

Antônio de Sousa Almeida

Vice-Presidente

Rosana Gedda Carneiro

Conselho Temático de Agronegócios

Presidente

Igor Montenegro

Vice-Presidente

Ailton Aires de Mesquita

José Carlos de Souza

Conselho Temático de Comércio Exterior e Negócios Internacionais

Presidente

Emílio Bittar

Vice-Presidente

José Carlos de Souza

Conselho Temático Fieg Jovem

Presidente

Leandro Almeida

Vice-Presidente

Agripino Gomes de Souza Júnior

Rede Metrológica Goiás

Presidente

Marçal Henrique Soares

Câmara Setorial de Mineração

Presidente

José Antônio Vitti

Vice-Presidente

Luiz Antônio Vessani

Sindicatos com sede na Federação das Indústrias do Estado de Goiás

Av. Anhanguera, nº 5.440, Edifício José Aquino Porto, Palácio da Indústria, Centro, Goiânia-GO, CEP 74043-010

SIAEG

Sindicato das Indústrias de Alimentação no Estado de Goiás
Presidente: Sandro Antônio Scodro Mabel
Fone/Fax: (62) 3224-9226
siaeg@terra.com.br

SIEEG

Sindicato das Indústrias Extrativas do Estado de Goiás e do Distrito Federal
Presidente: Orlando Alves Carneiro Júnior
Fone (62) 3212-6092
Fax 3212-6092
sieeg@sistemafieg.org.br

SIGEGO

Sindicato das Indústrias Gráficas no Estado de Goiás
Presidente: Antônio de Sousa Almeida
Fone (62) 3223-6515
Fax 3223-1062
sigego@sistemafieg.org.br

SIMAGRAN

Sindicato das Indústrias de Rochas Ornamentais do Estado de Goiás
Presidente: Elton Rodrigues Fernandes
Telefone: (62) 3225-9889

SINCAFÉ

Sindicato das Indústrias de Torrefação e Moagem de Café no Estado de Goiás
Presidente: Carlos Roberto Viana
Fone (62) 3212-7473
Fax 3212-5249
sincafe@sistemafieg.org.br

Outros endereços

SIAGO

Sindicato das Indústrias do Arroz no Estado de Goiás
Presidente: José Nivaldo de Oliveira
Rua T-45, nº 60 - Setor Bueno
CEP 74210-160 - Goiânia - GO
Fone/Fax (62) 3251-3691
siago@cultura.com.br

SIFAÇUCAR

Sindicato da Indústria de Fabricação de Açúcar do Estado de Goiás
Presidente: Segundo Braoios Martinez
Presidente-Executivo: André Luiz Baptista Lins Rocha
Rua C-236, nº 44 - Jardim América
CEP 74290-130 - Goiânia - GO
Fone (62) 3274-3133 / Fax (62) 3251-1045

SINDAGO

Sindicato dos Areeiros do Estado de Goiás
Presidente: Gilberto Martins da Costa
Fone/Fax (62) 3224-8688
sindago@sistemafieg.org.br

SINDCEL-GO

Sindicato da Indústria da Construção, Geração, Transmissão e Distribuição de Energia no Estado de Goiás
Presidente: Célio Eustáquio de Moura
Fone: (62) 3218-5686 / 3218-5696
Sindcel.go@gmail.com

SINDIALF

Sindicato das Indústrias de Alfaiataria e Confeção de Roupas para Homens no Estado de Goiás
Presidente: Daniel Viana
Fone (62) 3223-2050

SINDIBRITA

Sindicato das Indústrias Extrativas de Pedreiras e Derivados do Estado de GO, TO e DF
Presidente: Flávio Santana Rassi
Fone/Fax (62) 3213-0778
sindibrita@sistemafieg.org.br

SINDICALCE

Sindicato das Indústrias de Calçados no Estado de Goiás
Presidente: Elvis Roberson Pinto
Fone/Fax: (62) 3225-6402
sindicalce@sistemafieg.org.br

SIFAEG

Sindicato das Indústrias de Fabricação de Etanol no Estado de Goiás
Presidente: Segundo Braoios Martinez
Presidente-Executivo: André Luiz Baptista Lins Rocha
Rua C-236, nº 44 - Jardim América
CEP 74290-130 - Goiânia - GO
Fone (62) 3274-3133 e (62) 3251-1045
sifaeg@terra.com.br

SIMESGO

Sindicato da Indústria Metalúrgica, Mecânica e de Material Elétrico do Sudoeste Goiano
Presidente: Wellington Soares Carrizo
Rua Costa Gomes, nº 143
Jardim Marconal
CEP 75901-550 - Rio Verde - GO
Fone/Fax (64) 3623-0591
simesgo1@hotmail.com

SINDICARNE

Sindicato das Indústrias de Carnes e Derivados no Estado de Goiás
Presidente: José Magno Pato
Fone/Fax (62) 3229-1187 e 3212-1521
sindcarn@terra.com.br

SIMELGO

Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Estado de Goiás
Presidente: Orizomar Araújo de Siqueira
Fone/Fax (62) 3224-4462 contato@simelgo.org.br

SIMPLAGO

Sindicato das Indústrias de Material Plástico no Estado de Goiás
Presidente: Olympio José Abrão
Gestor executivo: Giovanni Souto
Fone (62) 3224-5405
simplago@sistemafieg.org.br

SINDICURTUME

Sindicato das Indústrias de Curtumes e Correlatos do Estado de Goiás
Presidente: João Essado
Fone/Fax: (62) 3213-4900
sindicurtume@sistemafieg.org.br

SINROUPAS

Sindicato das Indústrias de Confeções de Roupas em Geral de Goiânia
Presidente: Edilson Borges de Sousa
Rua 1.137, nº 87 - Setor Marista
CEP 74180-160 - Goiânia - GO
Fone/Fax: (62) 3088-0877
sinroupas@yahoo.com.br

SINDUSCON-GO

Sindicato da Indústria da Construção no Estado de Goiás
Presidente: Justo Oliveira D'Abreu Cordeiro
Rua João de Abreu, 427 - St. Oeste
CEP 74120-110 - Goiânia - GO
Fone (62) 3095-5155/Fax 3095-5176/5177 contato@sinduscongoidas.com.br

SINDIGESSO

Sindicato das Indústrias de Gesso, Decorações, Estuques e Ornatos do Estado de Goiás
Presidente: José Luiz Martin Abuli
Fone: (62) 3224-7443
sindigesso@sistemafieg.org.br

SINDILEITE

Sindicato das Indústrias de Laticínios no Estado de Goiás
Presidente: Joaquim Guilherme Barbosa de Souza
Fone (62) 3212-1135
Fax 3212-8885
sinleite@terra.com.br

SINDIPÃO

Sindicato das Indústrias de Panificação e Confeitaria no Estado de Goiás
Presidente: Luiz Gonzaga de Almeida
Fone: (62) 8422-4022
sindipao@sistemafieg.org.br

SINDIREPA

Sindicato das Auto Reformadoras de Goiás
Presidente: Ailton Aires Mesquita
Telefone (62) 3224-0121/ 3224-0012
sindirepa@sistemafieg.org.br

SINDMÓVEIS

Sindicato das Indústrias de Móveis e Artefatos de Madeira no Estado de Goiás
Presidente: Pedro Silvério Pereira
Fone/Fax (62) 3224-7296
sindmoveis@sistemafieg.org.br

SINDTRIGO

Sindicato dos Moinhos de Trigo da Região Centro-Oeste
Presidente: André Lavor Pagels Barbosa
Fone (62) 3223-9703
sindtrigo@sistemafieg.org.br

SININCEG

Sindicato das Indústrias de Calçado, Cal e Derivados no Estado de Goiás
Presidente: José Antônio Vitti
Fone/Fax (62) 3223-6667
sininceg@sistemafieg.org.br

SINPROCIMENTO

Sindicato da Indústria de Produtos de Cimento do Estado de Goiás
Presidente: Luiz Ledra
Fone (62) 3224-0456/
Fax 3224-0338
siac@sistemafieg.org.br

SINDQUÍMICA-GO

Sindicato das Indústrias Químicas no Estado de Goiás
Presidente: Jaime Canedo
Fone (62) 3212-3794/
Fax 3225-0074
sindquimica@sistemafieg.org.br

SINVEST

Sindicato das Indústrias do Vestuário no Estado de Goiás
Presidente: José Divino Arruda
Fone/Fax (62) 3225-8933
sinvest@sistemafieg.org.br

Anápolis

**Av. Engº Roberto Mange, nº 239-A, Jundiá, Anápolis/GO
CEP 75113-630 Fone/Fax: (62) 3324-5768 e 3324-5997
fieg.regionalanapolis@sistemafieg.org.br**

SIAA

Sindicato das Indústrias de Alimentação de Anápolis
Presidente: Wilson de Oliveira

SICMA

Sindicato das Indústrias da Construção e do Mobiliário de Anápolis
Presidente: Álvaro Otávio Dantas Maia

SINDIFARGO

Sindicato das Indústrias Farmacêuticas no Estado de Goiás
Pres. - Ivan da Glória
Pres. executivo - Marçal Henrique Soares

SIMEA

Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Anápolis
Presidente: Robson Peixoto Braga

SINDICER-GO

Sindicato das Indústrias de Cerâmica no Estado de Goiás
Presidente: Henrique Wilhelm Morg Andrade

SIVA

Sindicato das Indústrias do Vestuário de Anápolis
Presidente: Jair Rizzi

Senhor empresário: A FIEG é integrada por 36 sindicatos da indústria, com sede em Goiânia, Anápolis e Rio Verde. Conheça a entidade representativa de seu setor produtivo. Participe. Você só tem a ganhar.

A GRANDE PRIORIDADE

A queda vertical dos investimentos em infraestrutura de transportes e em logística de distribuição, combinada com doses letais de baixa capacidade de planejamento e de gestão no setor público, explica em grande parte o verdadeiro caos instalado nessas áreas no Brasil, assim como a classificação do País entre os últimos colocados no globo quando se trata de avaliar a qualidade de sua estrutura de transportes. Para manter um padrão de qualidade mínima no setor, sustenta o gerente-executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Wagner Cardoso, em entrevista à **Goiás Industrial**, o País deveria investir pelo menos o equivalente a 5% do Produto Interno Bruto (PIB), mais de duas vezes o investimento médio que realiza anualmente. Na visão de Cardoso, o sistema portuário representa, atualmente, o “grande gargalo logístico” do País, ao encarecer custos, sempre acima dos níveis observados nos portos mais eficientes do mundo, e mesmo impedir o acesso das empresas brasileiras ao mercado internacional, bloqueando exportações por falta de capacidade operacional no setor portuário brasileiro. Embora todos esses problemas devam ser enfrentados com urgência, na área de logística, a conclusão da Ferrovia Norte-Sul deve ser considerada como “a maior prioridade do País”, alerta Cardoso.

Goiás Industrial - O País e o setor empresarial, em particular, assistem a mais concreta demonstração da deficiência do sistema de infraestrutura de transportes e de logística de distribuição, com filas de caminhões, filas de navios nos portos, suspensão de exportações. Como se chegou a esse ponto, na opinião da CNI?

Wagner Cardoso - A situação atual de sucateamento da infraestrutura de transportes e de

“Enquanto países como a China e o Chile investem, respectivamente, 7,3% e 6,2% do PIB em infraestrutura geral, o Brasil investe apenas 2,1% ou cerca de R\$ 92 bilhões por ano. Para garantir um padrão de qualidade mínimo, no entanto, o País deveria estar investindo 5% de seu PIB”

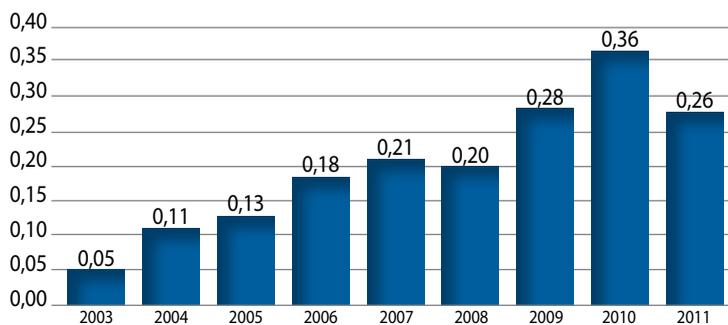


logística de distribuição deve-se, especialmente, ao baixo nível de investimentos que esses setores receberam nas últimas décadas. O volume de recursos aplicados em transportes não acompanhou a evolução da economia brasileira, apresentando uma tendência decrescente de participação no Produto Interno Bruto (PIB). O investimento no setor veio caindo de uma média de 2% em 1970 para 1,5% na década de 1980, recuando para 1% na década de 1990, chegando a 0,7% do PIB em 2010. A queda global do investimento público é uma das causas para essa redução. Para se ter uma ideia da timidez brasileira, enquanto países como a China e o Chile investem, respectivamente, 7,3% e 6,2% do PIB em infraestrutura geral, o Brasil investe apenas 2,1% ou cerca de R\$ 92 bilhões por ano. Para garantir um padrão de qualidade mínimo, no entanto, o País deveria estar investindo 5% de seu PIB, o que exigiria mais do que duplicar o investimento anual, para algo em torno de R\$ 220 bilhões, a valores do ano passado. Existe elevado déficit anual, que se agrava a cada ano. Isso fez com que a infraestrutura se deteriorasse, inviabilizando a expansão de novos empreendimentos. A baixa capacidade de gestão e planejamento do setor público foi outro fator importante que também acentuou essa tendência. Mesmo com a recuperação nos últimos anos no volume de recursos investidos, devido ao PAC, o governo ainda destina uma parcela reduzida de investimentos para transportes (*veja gráfico 1*).

Goiás Industrial – Quais são os grandes gargalos na área de logística e quais as perspectivas de solução antevistas? Como esses gargalos têm afetado a estrutura de custos das empresas?

Cardoso – Os portos brasileiros são o nosso grande gargalo logístico. Após anos de baixos investimentos e carga movimentada crescente, o sistema portuário nacional convive com constantes congestionamentos de navios e veículos para desembarque de carga e com custos acima do padrão internacional. As empresas veem seus produtos perder competitividade internacional e, em alguns casos, ficam impossibilitadas de exportar, já que esses custos podem por vezes se

Investimento em Infraestrutura dos Transportes em proporção do PIB >>



*Estimativa CNI

Fonte: Ministério dos Transportes

tornar proibitivos. Para contornar o grave problema, o governo editou a Medida Provisória 595, criando novamente no Brasil um ambiente favorável ao investimento no setor portuário.

Goiás Industrial – Seria possível dimensionar os prejuízos causados à atividade econômica e, em particular, para a indústria pelo quadro atual no setor de infraestrutura? Qual tem sido a evolução desses custos logísticos ao longo dos últimos anos e de que forma isso tem afetado a competitividade do País e de suas empresas?

Cardoso – Os custos logísticos afetam o desempenho e a competitividade da indústria em diferentes pontos de sua cadeia produtiva. No Brasil, estradas de má qualidade, portos ineficientes, reduzido movimento de cabotagem, falta de ferrovias e de áreas de armazenagem, entre outros gargalos, impactam a capacidade do setor industrial de se conectar às cadeias globais de produção. A indústria moderna necessita de sistemas integrados de transportes e sistemas logísticos eficientes. Apesar de não existir um número exato quantificando os prejuízos totais desse quadro, as pesquisas do Fórum Econômico Mundial dão uma noção dos impactos dos gargalos da infraestrutura na capacidade da economia brasileira produzir e competir. No ranking global da última pesquisa do Fórum, o Brasil figura em 107º entre 144 países que tiveram

a situação da infraestrutura de transporte avaliada, atrás de nações como China (69º), Índia (87º) e Rússia (101º). O pior ponto avaliado foram os portos, que colocam o Brasil na posição 135ª nessa categoria.

Goiás Industrial – Diante de graves problemas emergenciais, especialmente na área portuária, haveria soluções de curto prazo para ao menos amenizar as consequências?

Cardoso – Algumas medidas recentes vêm sendo tomadas visando à correção dos gargalos da infraestrutura de transporte brasileira. O novo marco regulatório para os portos proposto pelo governo na MP 595 avança na direção de modernizar o setor portuário nacional, aproximando-o do praticado no restante do mundo,

criando ambiente favorável aos investimentos e à participação do capital privado nos portos. No entanto, a polêmica em torno de pontos centrais da MP tem dificultado a aprovação de seu texto original. Outras medidas também foram tomadas, entre elas o Programa de Investimentos em Logística (PIL), com investimentos em rodovias e ferrovias, o leilão de aeroportos, a MP 612, que abre para concorrência o mercado de portos secos.

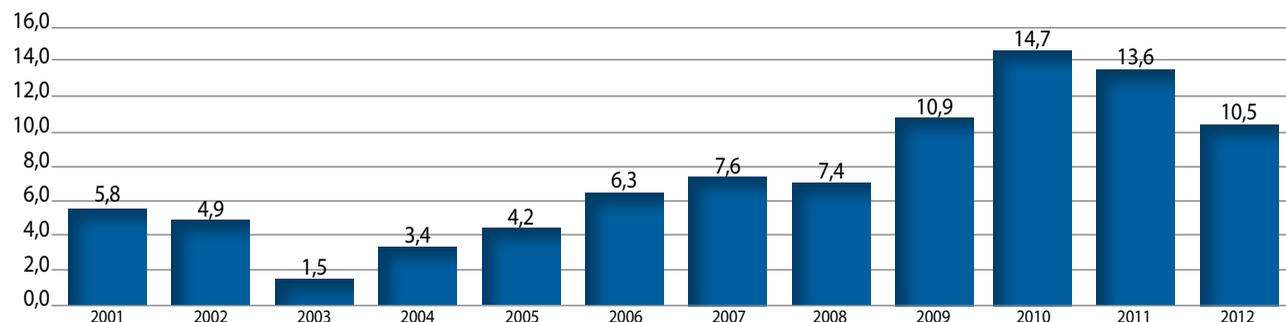
Goiás Industrial – Diante do cenário atual, o que se pode esperar para os anos seguintes?

Cardoso – O governo tem dado claros sinais de que quer reverter os atuais problemas da infraestrutura, criando ambiente favorável para o investimento privado no setor. Essa tendência não deve se reverter, mesmo com mudanças políticas, já que é evidente a incapacidade do setor público de sanar o déficit do segmento de transporte com os recursos disponíveis. Nesse sentido, é de se esperar que ocorram mais concessões e privatizações de aeroportos, ferrovias, portos e rodovias, além de novos empreendimentos para a aviação regional e cabotagem.

Goiás Industrial – Quais são os investimentos estimados para reverter o déficit de oferta no sistema brasileiro de logística e qual o valor efetivamente investido ano a ano pelo País? Há recursos disponíveis in-

“Os portos brasileiros são o nosso grande gargalo logístico. Após anos de baixos investimentos e carga movimentada crescente, o sistema portuário nacional convive com constantes congestionamentos de navios e veículos (...) e com custos acima do padrão internacional”

Investimentos do Ministério dos Transportes - Valores Constantes*>>



* Valor atualizado com base no IGP-DI, da FGV.
Fonte: SIAFI

ternamente para financiar os investimentos necessários?

Cardoso – Os recursos atualmente investidos, tanto pelo setor público quanto privado, não são suficientes nem para manter nem para reverter o déficit de infraestrutura de transporte no País. Os investimentos efetivamente realizados pelo setor público somaram R\$ 10,5 bilhões em 2012, menor volume em valores constantes dos últimos quatro anos. O financiamento dos investimentos necessários dependerá de uma maior participação do capital privado, tanto nacional quanto internacional, em empreendimentos do setor. Para tanto, o governo deve encontrar formas de atrair o investidor, dando segurança jurídica e retornos compatíveis com os praticados no mercado.

Goiás Industrial – Os projetos incluídos no Programa de Investimento em Logística (PIL), que prevê investimentos de R\$ 133 bilhões apenas para rodovias e ferrovias, poderão de alguma forma contribuir para solucionar os principais gargalos no setor de logística?

Cardoso – Sem dúvida. O PIL contempla obras essenciais para a integração da cadeia logística nacional. Destacam-se os empreendimentos que irão viabilizar o escoamento de produtos pelas regiões Norte e Nordeste, em especial de grãos, como os trechos ferroviários de Lucas do Rio Verde (MT) até Uruaçu (GO) e da Norte-Sul de Açailândia (MA) até Vila do Conde (PA). As concessões e melhorias em rodovias federais também vão reduzir custos com congestionamentos, acidentes e reparos nos veículos.

Goiás Industrial – Iniciada há 27 anos, a Ferrovia Norte-Sul enfrenta problemas mesmo nos trechos dados como concluídos pela Valec. O que o País perde com a demora na conclusão dessa ferrovia e das demais previstas no plano ferroviário nacional?

Cardoso – A Ferrovia Norte-Sul, quando totalmente finalizada e em operação, será a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro, integrando linhas existentes e outras ainda em planejamento ou construção. O atraso em sua



“É evidente a incapacidade do setor público de sanar o déficit do setor de transporte com os recursos disponíveis. Nesse sentido, é de se esperar que ocorram mais concessões e privatizações de aeroportos, ferrovias, portos e rodovias, além de novos empreendimentos para a aviação regional e cabotagem”

conclusão acarreta grande aumento de custos, tanto para o setor produtivo e exportador quanto para a sociedade, já que, na ausência dessa opção de escoamento, as rodovias ficam sobrecarregadas com cargas que deveriam ser transportadas pela ferrovia. Isso aumenta o frete, o índice de acidentes, o consumo de combustíveis e a emissão de poluentes, além do custo com reparo das rodovias da área de influência da Ferrovia Norte-Sul. A conclusão definitiva dessa ferrovia deve ser a maior prioridade do País em temas logísticos.





O BURACO NEGRO DA LOGÍSTICA

Lauro Veiga Filho

A INEFICIÊNCIA DO PAÍS EM CONSTRUIR INFRAESTRUTURA QUE SE COMPARE A SEUS PRINCIPAIS CONCORRENTES NO EXTERIOR IMPÕE CONTA DE QUASE R\$ 200 BILHÕES À ECONOMIA

continua>>

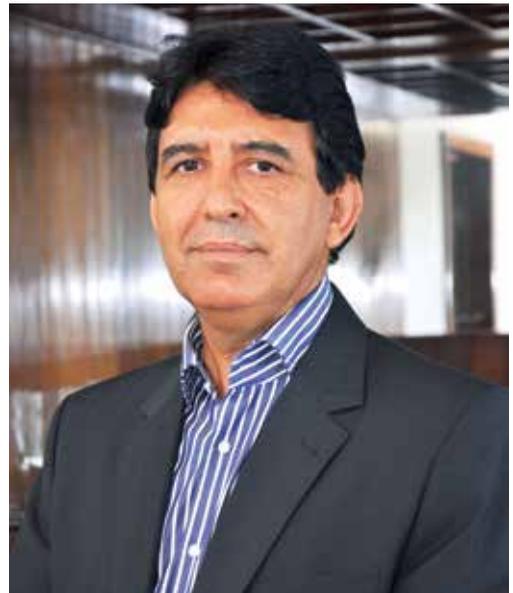
O País e suas empresas desperdiçam, todos os anos, algo em torno de 4,5% do Produto Interno Bruto (PIB) apenas por causa da conta exorbitante cobrada pelas deficiências notórias na infraestrutura de transportes e de logística, num caos construído por anos de baixos investimentos, maus projetos, falta de planejamento e de gestão. O percentual corresponde à diferença entre os gastos com logística na maior economia do planeta e os valores que o Brasil tem que desembolsar para armazenar, transportar e distribuir sua produção. Nos Estados Unidos, o custo logístico representa 8% do PIB e, por aqui, consome 12,5% de todas as riquezas produzidas

pelos brasileiros. O governo e as empresas com bandeira norte-americana são mais ricos, mas não rasgam dinheiro. Para atribuir valores aos custos gerados pelos gargalos numa área essencial para definir a competitividade da economia, tomando-se o PIB de 2012, o País teria gasto algo como R\$ 550,3 bilhões apenas para transportar, armazenar, distribuir e exportar sua produção. Se tivesse a mesma eficiência dos norte-americanos, nesta área, poderia ter limitado a despesa a R\$ 352,2 bilhões. Isso significa que um pouco mais de R\$ 198 bilhões foram literalmente jogados ao lixo, sem produzir um mísero centavo a mais em riquezas para o País.

AS PRIORIDADES PARA GOIÁS

Não é exatamente por falta de diagnóstico que os grandes gargalos na área de infraestrutura em Goiás não têm sido corretamente enfrentados, afirma Célio Oliveira, presidente do Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (Fieg). “Os problemas estão centralizados na área de logística, na oferta das diversas formas de energia para a indústria e no setor de saneamento básico”, aponta.

Como prioridade, Oliveira destaca a necessidade de conclusão das obras do novo terminal do aeroporto de Goiânia, paralisadas desde 2007. “Este é o nosso maior problema, atualmente”, reforça. À paralisação do aeroporto soma-se o atraso na entrega da Ferrovia Norte-Sul, que poderia contribuir para reduzir os custos de transporte de cargas, especialmente no caso de grãos, e as condições ainda deficientes das estradas, o que também influencia na elevação dos fretes. No setor energético, Oliveira defende o reforço da política de recuperação da Celg, para que a empresa possa retomar investimentos e expandir a oferta de eletricidade, fator que tem deprimido investimentos e tolhido o avanço da produção do setor industrial no Estado. O presidente do Coinfra estima necessidade de investimentos da ordem de R\$ 5 bilhões a R\$ 6 bilhões em Goiás, apenas na área de infraestrutura.



“Os problemas estão centralizados na área de logística, na oferta das diversas formas de energia para a indústria e no setor de saneamento básico”

Célio Oliveira, presidente do Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Fieg

O OUTRO LADO

O empresário Célio Oliveira lembra que o déficit na oferta de infraestrutura adequada representa igualmente oportunidade de negócios para outros setores da indústria, incluindo as áreas de engenharia de projetos, fabricação de tubos e outros produtos de concreto, produção de asfalto e a indústria da construção em geral. “Esses gargalos são um problema de fato para quem tem necessidade de infraestrutura e sofre com perdas na produção, mas beneficiam também outros setores da indústria, envolvidos na produção de bens e equipamentos destinados à infraestrutura básica”, observa o presidente do Coinfra.

A FERROVIA DA VERGONHA

Mesmo se fosse inaugurado hoje, o trecho de 855 quilômetros da Ferrovia Norte-Sul entre Palmas (TO) e Anápolis (GO) dificilmente conseguiria transportar uma tonelada sequer. Invasa pela vegetação em vários pontos, comprometida pela instalação de trilhos com resistência e durabilidade inferiores à necessária, com erros de emendas entre os trilhos, soldas de baixa qualidade, rachaduras no concreto do viaduto construído em Anápolis e total “esquecimento” dos terminais de transbordo e movimentação de cargas previstos para o trajeto, a Norte-Sul se parece muito mais com ferrovias fantasmas do Velho Oeste norte-americano.

Mais grave ainda, as empreiteiras já entregaram e a Valec recebeu as obras, dando-as por concluídas, e terá, agora, de gastar pelo menos mais R\$ 300 milhões em adequações e em obras adicionais para de fato terminar a ferrovia, depois de descumprir todas as promessas e prazos para sua conclusão. Além de todas essas distorções, relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) aponta mais suspeitas de superfaturamento e de pagamentos irregulares, agravando os custos da ferrovia escolhida para ser a coluna central de todo o novo sistema ferroviário brasileiro. A ferrovia que ajudaria a reduzir as despesas com frete e a tornar competitiva a produção dos Estados do Centro-Oeste.



INVESTIMENTO ENCOLHE 58%

O histórico dos países emergentes bem-sucedidos economicamente mostra que os investimentos em infraestrutura, assim como em educação, não apenas impulsionaram a economia como foram determinantes para sustentar o crescimento numa perspectiva de médio e de longo prazos, avalia em apresentação recente o economista Cláudio Frischtak, presidente da

A primeira visita oficial: Dilma veio a Goiás em março do ano passado para acelerar as obras da Norte-Sul. Mas até agora nada de ferrovia

Histórico de baixas>>

(Investimentos do País em infraestrutura sobre o PIB, em %)

Setor	1971/1980	1981/1989	1990/2000	2001/2010
Total	5,42	3,62	2,29	2,16
Eletricidade	2,13	1,47	0,76	0,67
Telecomunicações	0,80	0,43	0,73	0,64
Transportes	2,03	1,48	0,63	0,62
Água e saneamento	0,46	0,24	0,15	0,19

Fontes: Castelar Pinheiro e Giambiagi (2012) e Frischtak (2012)

O desempenho recente>>

(Investimentos do País em infraestrutura, em R\$ bilhões, valores correntes)

Setores	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Governo federal	6,4	8,7	11,9	16,7	13,8	9,6
% PIB	0,24	0,29	0,37	0,44	0,33	0,22
Empresas públicas	18,4	25,3	36,2	37,2	30,8	31,6
% PIB	0,69	0,83	1,12	0,99	0,74	0,71
Subtotal	24,8	34,0	48,1	53,9	44,6	41,2
% PIB	0,93	1,12	1,49	1,43	1,07	0,93
Empresas privadas	24,9	41,6	32,9	34,8	40,3	44,8
% PIB	0,94	1,37	1,02	0,92	0,97	1,01
Total	49,6	75,6	81,1	88,7	85,0	86,8
% PIB	1,86	2,49	2,50	2,35	2,05	1,96
Empresas privadas / Total	50,2%	55,0%	40,6%	39,2%	47,4%	51,6%

(*) Projeção

Fontes: Empresas abertas (públicas e privadas); Siafi, CNI; Ipeadata, Banco Central (BC). Cálculos e estimativas da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios

Inter.B Consultoria Internacional de Negócios. Esse tipo de investimento, mantido em níveis elevados ao longo de vários anos, prossegue, cumpriu papel decisivo no desenvolvimento daquelas economias, contribuindo para sua modernização e para ganhos duradouros de produtividade. “O ponto central é que a infraestrutura tem duplo papel: impulsionar o crescimento econômico e a produtividade e responder às demandas de maior conforto e bem-estar da população à medida que a renda se expande”, afirma Frischtak.

Na média, os países da América Latina deveriam sustentar níveis de investimentos em infraestrutura em torno de 4% a 6% do PIB para manter um nível de crescimento ajustado e sustentável ao longo do tempo, estima o economista. Mas, no Brasil, na média, esses investimentos mergulharam em queda de 58% na comparação com a década de 1970.

Entre 1971 e 1980, o País investiu em infraestrutura 5,42% de seu PIB. Abalado pela recessão mundial nos primeiros anos da década seguinte, por problemas fiscais e pela crise da dívida, que afastou o Brasil dos mercados internacionais de crédito, analisa Frischtak, os investimentos no setor desabaram para uma média de 2,16% do PIB na primeira década deste século. E continuaram em baixa em 2011, para 2,05%, projetando-se alguma coisa próxima a 1,96% para 2012.

OS PRÓXIMOS PASSOS

Na visão de Cláudio Frischtak, a maior participação do setor privado nos empreendimentos de infraestrutura tornou-se “imprescindível”, diante do volume crescente de investimentos exigidos, “inconsistentes com as restrições fiscais do Estado e sua baixa capacidade de execução”. O economista sugere melhorar a qualidade das agências reguladoras, prover um ambiente favorável ao investidor privado e estimular a expansão dos investimentos nessa área “com ênfase na transferência de ativos e de funções ao setor privado”. As agências reguladoras, defende Frischtak, devem assumir caráter “eminentemente técnico”, com diretores independentes de “injunções político-partidárias”, além de divulgar amplamente seus “estudos, normas, processos e decisões”. Para ele, ainda, é fundamental definir estratégias claras, num planejamento de médio e de longo prazos cobrindo todas as áreas da infraestrutura, o que ajudaria a mobilizar o investimento privado.



Cláudio Frischtak: investir em infraestrutura significa impulsionar o crescimento e a produtividade



Renato Pavan: com R\$ 90 bilhões seriam resolvidos os pontos mais críticos no setor de logística de transporte

MENOS. E COM MAIS QUALIDADE

As projeções dando conta de déficits gigantescos dos investimentos que deixaram de ser feitos no setor de infraestrutura de logística foram inchadas ao longo dos anos como resultado principalmente da falta de planejamento e de visão estratégicas, no governo e fora dele, gerando a falsa impressão de que os problemas no setor seriam intransponíveis no médio prazo.

“O governo não tem um plano estratégico e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) lembra uma rajada de metralhadora, que atira para todos os lados sem um alvo aparentemente definido”, analisa Renato Pavan, da Macrológica. Em certo sentido, a despeito da alegada falta de recursos, o governo dá mostras de que não sabe onde investir, completa.

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) fala em um passivo de R\$ 600 bilhões na área de infraestrutura, mas Pavan estima que com alguma coisa ao redor de R\$ 90 bilhões seria possível construir estrutura de portos, rodovias e ferrovias capaz de produzir economias anuais de R\$ 25 bilhões, o que permitiria recuperar o investimento em três anos e meio, em média.

A ESCOLHA DE PRIORIDADES

A consultoria comandada por Renato Pavan vem construindo, em parceria com a Confederação Nacional da Indústria (CNI), uma série de projetos de longo fôlego, com sugestões concretas, levantadas in loco, para tornar mais competitiva a logística das várias regiões do País. Até o momento, foram concluídos os estudos das regiões Norte, Nordeste e Sul. O do Centro-Oeste já está no forno e até o final do ano deve estar pronto o trabalho referente ao Sudeste.

Para as três primeiras regiões, identificou-se uma série de 207 projetos prioritários, dado o potencial para reduzir custos sistêmicos e agregar competitividade à economia, num investimento estimado em R\$ 54,8 bilhões em grandes números e uma poupança estimada em R\$ 13,1 bilhões por ano, com redução dos gastos logísticos e inclusão de maior racionalidade no processo de transporte, distribuição e armazenagem de cargas.

Os projetos logísticos são escolhidos conforme sua capacidade de gerar economias, traduzida em custos mais baixos de logística de transporte e menor impacto socioambiental. Desta forma, “diminui-se drasticamente o número e o valor dos investimentos necessários, privilegiando aqueles mais importantes no curto e no médio prazo”, afirma Pavan.

MENOS CUSTOS E MENOR POLUIÇÃO

Uma matriz de transportes distorcida, com elevada concentração no transporte de cargas por rodovias, quaisquer que sejam as distâncias a percorrer, está no centro das aberrações que o País enfrenta na área de logística. Tomando dados de 2008, o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) mostra que 62,7% das cargas são transportadas por caminhões no Brasil, diante de uma participação de 27,7% nos Estados Unidos.

Os modais ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo respondem por 37,3% das cargas no País, frente a 72,3% nos EUA, onde os trilhos encarregam-se de trazer e levar 41,5% dos produtos – quase o dobro dos 21,7% registrados no Brasil. Isso faz com que o custo em dólar do frete seja quase 72% mais elevado por aqui. A simples adequação da matriz brasileira de transporte ao modelo norte-americano, mantendo-se os mesmos custos por modal, individualmente, permitira economia de 2% do PIB, nos cálculos do Ilos, o que corresponderia, a valores de 2012, a R\$ 88,1 bilhões, com redução de 35% nas emissões de poluentes.

“O PROBLEMA É DE GESTÃO”

Para Ingo Plöger, presidente da IP Desenvolvimento Empresarial e Institucional (IPDES) e do Conselho de Empresários da América Latina (Ceal), o encarecimento da logística guarda relação com a ausência de oferta de transporte de qualidade, a falta de concorrência entre modais de transportes, as restrições de carga e descarga nos grandes centros urbanos, más condições das estradas e a burocracia, com exigências excessivas de documentos e licenças.

Segundo Plöger, o governo precisa rever urgentemente a gestão de seus projetos. “O planejamento existe, mas não é levado a sério. O Ministério dos Transportes tem um Plano Nacional de Logística e Transporte muito bem elaborado. No entanto, não se vê esse plano sendo considerado como prioridade em termos de execução. Conclui-se, portanto, que o problema é de gestão”, comenta.

Engenheiro mecânico por formação e presidente ainda do conselho de administração da Robert Bosch América Latina, Plöger cita o exemplo dos estádios construídos ou em construção para a Copa do Mundo de 2014 para afirmar que o governo deve fixar compromissos firmes com datas e objetivos, com controles rígidos, para os projetos prioritários e mais urgentes no setor de logística.

Ingo Plöger: “O planejamento existe, mas não é levado a sério. O problema é de gestão”



SOLUÇÕES? SÓ DAQUI A CINCO ANOS

Os projetos e recursos já anunciados para o setor de logística de armazenagem, transporte e distribuição somente deverão começar a produzir os primeiros resultados por volta de 2017 ou 2018. “Esse é o período mínimo para que comecemos a perceber mudanças no mercado. Não há perspectiva de solução (para os gargalos logísticos) em menos de cinco anos”, avalia a economista Priscilla Biancarelli Nunes, coordenadora administrativa do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da Universidade de São Paulo (USP).

A especialista identifica em seu radar a realização de uma série de investimentos principalmente nos portos do chamado “Arco Norte”, incluindo Itaqui (MA), Vila do Conde, em Barcarena (PA), Belém (PA), Itacoatiara (AM) e Manaus (AM). A instalação e expansão desses terminais poderiam aliviar o peso da logística, que consome 10% a 40% dos preços do milho e da soja, dependendo do custo do frete e do valor da saca. Mas a ligação entre os polos de produção agrícola do Centro-Oeste e aqueles portos ainda é problemática.

Até o ano passado, afirma Priscilla, a logística influenciava apenas os custos de produção, o que já era um fardo para as empresas e para o consumidor, mas neste ano passou a afetar também as vendas, com perda de negócios para produtores e exportadores. Para enfrentar essa situação, diz a economista, as empresas devem investir em planejamento, monitoramento e organização dos fluxos de carga, com a instalação de sistemas que permitam visão mais detalhada da movimentação de cargas e sua adequação à capacidade de armazenagem, evitando filas e atrasos.



LOGÍSTICA CONSOME 12% DA RECEITA

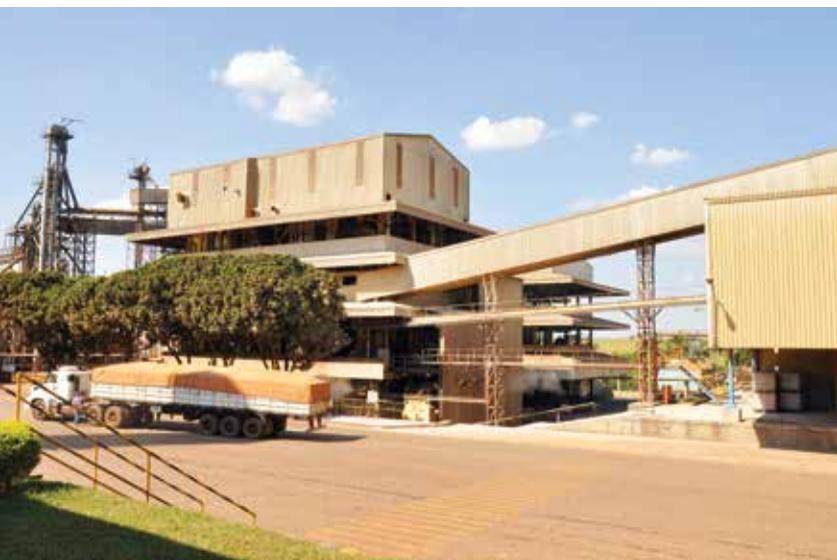
A colheita de uma safra recorde e as filas de espera nos portos fizeram os custos de frete subir entre 30% e 50% no transporte de grãos entre Goiás e Santos

No ano passado, os gastos com logística representaram fatia entre 8% e 9% do faturamento da Caramuru Alimentos e deverão consumir neste ano entre 11% e 12% das receitas, num indicador eloquente de como as deficiências de infraestrutura no País afetam uma das principais empresas goianas. O peso poderia ser maior se a empresa não tivesse investido, nos últimos anos, recursos próprios no desenvolvimento de uma operação logística mais eficiente, interligando os modais rodoviário, hidroviário e ferroviário. Apenas neste ano, a empresa deverá movimentar de 2,6 milhões a 2,7 milhões de grãos, entre soja rastreada e totalmente livre de transgênicos e milho, adquiridos em Goiás e Mato Grosso. Para dar uma dimensão aproximada do que esses números representam, aqueles volumes correspondem a 15% de toda a safra goiana prevista

para este ano. A demora de 40 a 50 dias para a atracação de navios nos portos de Santos e Paranaguá e as filas de espera de caminhões em março e abril atrasaram o escoamento da produção, refletindo em alta entre 30% e 50% nos custos do frete, dependendo a região, segundo Antônio Ballan, diretor de Logística da Caramuru. As mudanças na legislação que regula o trabalho dos caminhoneiros e a colheita de uma supersafra, com oferta adicional de mais de 20 milhões de toneladas de soja e milho, tornaram mais evidentes as deficiências logísticas. “O País não tem estrutura portuária para receber e escoar toda essa produção. Faltam berços para atracação de navios”, observa ele. Num efeito em cadeia, o congestionamento nos portos provoca atraso no escoamento da safra, causando dificuldades para armazenar a produção colhida.

A OPÇÃO PELA HIDROVIA

Entre soja em grão, farelo de soja e milho, a Caramuru deverá enviar aos portos, neste ano, em torno de 1,5 milhão de toneladas, num crescimento de aproximadamente 20% frente ao volume embarcado em 2012, próximo de 1,25 milhão de toneladas. Quase 90% desse total deverão ser escoados pela hidrovía Tietê-Paraná-Paranaíba, sistema operado pela empresa



Indústria da Caramuru em São Simão: frete hidroviário chega a ser quase 57% mais baixo do que o rodoviário

desde 1996, o que ameniza o efeito da alta do frete rodoviário. “No ano passado, transportamos pela hidrovía 1,1 milhão de toneladas e devemos movimentar 1,3 milhão de toneladas neste ano”, antecipa Antônio Ballan, diretor de Logística da empresa.

Tomando o custo para transportar uma tonelada de soja num trajeto de mil quilômetros, o frete hidroviário sai a R\$ 60, aproximadamente 57% mais barato do que o rodoviário (R\$ 140) e um terço mais barato do que os R\$ 90 gastos por ferrovia. O cálculo não inclui a redução das emissões de gases formadores do efeito estufa e dos acidentes que sobrecarregam o sistema público de saúde. Apenas no ano passado, o transporte de grãos da Caramuru pela hidrovía retirou das estradas 36 mil caminhões.

Com uma rede de 75 armazéns instalados em Goiás e Mato Grosso, suficiente para receber 2,4 milhões de toneladas, a Caramuru opera ainda dois terminais portuários em Santos, com capacidade para 200 mil toneladas. As cargas despachadas pela empresa seguem de São Simão, no sul de Goiás, para os terminais de Anhembí (SP), onde é feito o transbordo para caminhões, e Pederneiras, também no interior paulista, com a operação prosseguindo por ferrovia até o porto.

PODERIA SER MELHOR...

Mesmo o que está funcionando bem, a se considerar o caos que impera no sistema brasileiro de transporte e distribuição de cargas, poderia ser aprimorado, na avaliação do diretor de Logística da Caramuru. Segundo Antônio Ballan, a hidrovía Tietê-Paraná-Paranaíba deveria receber investimentos para ampliar a capacidade dos comboios, atualmente limitados a um empurrador e quatro barcaças, o que corresponde a uma capacidade total para 6 mil toneladas, equivalentes a 200 caminhões carregados com soja.

As obras de melhoria da hidrovía, sustenta Ballan, deveriam contemplar ainda a ampliação dos vãos e a proteção dos pilares das pontes, o que reduziria o tempo de viagem. No caso das ferrovias, a despeito das privatizações já ocorridas, a capacidade de oferta continua limitada e insuficiente para suprir toda a necessidade de escoamento no setor de grãos. “Além disso, é preciso solucionar a questão da limitação de velocidade em diversos trechos e também melhorar a qualidade dos ativos rodantes”, acrescenta Ballan.

INTEGRAÇÃO DE MODAIS E TERCEIRIZAÇÃO

Os custos da cara logística brasileira absorvem, em média, 13,14% das receitas das empresas, segundo pesquisa recente da Fundação Dom Cabral. O peso maior desses custos recai sobre as indústrias de bens de capital (22,69%), motor do investimento na economia, construção (20,88%) e mineração (14,63%). Os setores de siderurgia e metalurgia, produção agropecuária e bens de consumo têm de destinar, pela ordem, 12,82%, 12,04% e 10,74% de seu faturamento apenas para financiar transporte, armazenagem e distribuição de seus produtos, incluindo nessa conta os custos dos portos e aeroportos brasileiros.

As empresas ouvidas ressentem-se de um sistema integrado de transportes e 70,7% delas reclamam melhor gestão das ferrovias, com sua integração a outros modais, como uma das fórmulas para tornar o processo mais eficiente. Como alternativa para contornar esses custos, 40% das empresas decidiram descolar os estoques para mais próximo dos clientes e 65% passaram a terceirizar a frota e serviços logísticos para outros operadores.

O peso para cada setor>>

(Participação das despesas com logística nas receitas das empresas, por setor de atividade, em %)

Setor	Custo logístico sobre receita
Bens de capital	22,69
Construção	20,88
Mineração	14,63
Média de todos os setores	13,14
Siderurgia e metalurgia	12,82
Produção agropecuária	12,04
Bens de consumo	10,74
Têxtil	9,45
Auto	8,76
Química e petroquímica	6,29

Fonte: Fundação Dom Cabral



Antônio Chavaglia: Comigo decidiu reduzir entrega direta de soja no porto para reduzir custos

NAS MÃOS DAS TRADINGS

A Cooperativa Mista dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano (Comigo) adotou estratégia diferente neste ano, diante das dificuldades crescentes impostas pela logística deficiente. A cooperativa deixou de entregar a soja diretamente no porto para passar quase toda a produção excedente para tradings, que têm poderio suficiente para enfrentar os obstáculos até o embarque do grão. O custo adicionado ao frete neste ano, de qualquer forma, será descontado do preço a ser recebido pelo produtor, que vai pagar uma conta mais salgada neste ano. Segundo o presidente da Comigo, Antônio Chavaglia, “evitamos vender a soja posto no porto neste ano e passamos a vender a tradings, que dispõem de melhores condições de logística, para retirada na cooperativa”. Neste ano, a cooperativa deverá vender às tradings perto de 300 mil toneladas. Somente 60 mil toneladas serão ainda vendidas diretamente. “Exportamos apenas o volume que excede a capacidade de esmagamento de nossas fábricas”, destaca Chavaglia. Atualmente, a capacidade total de processamento da Comigo soma 3,5 mil toneladas por dia e deverá crescer para 5,5 mil toneladas em 2014, num investimento de R\$ 35 milhões.



A longa espera: no pico da safra, caminhões esperam o momento para descarregar no porto de Paranaguá

PERDAS MAIS SEVERAS PARA O MILHO

Diante do grande entrave representado pelos portos, retoma o presidente da Comigo, Antônio Chavaglia, com filas de caminhões esperando três a quatro dias para desembarcar, o produtor de soja chegou a perder R\$ 4 por saca para bancar o aumento do custo do frete neste ano, ou quase 8% da cotação registrada no começo de maio. O custo para transportar uma tonelada de grãos desde Rio Verde até o porto havia aumentado quase 64% em relação ao ano passado, saindo de R\$ 110 para R\$ 180 entre março e abril, recuando para R\$ 160 na segunda metade de abril – ainda assim uma alta de quase 45,5% em um ano.

No ano passado, portanto, com a saca de soja a R\$ 53, o produtor gastava R\$ 6,70 com frete, perto de 12,6% do preço recebido pelo grão. Neste ano, o custo subiu para R\$ 10,80 e passou a representar quase 21% do preço registrado pelo mercado no início de maio. A situação para os produtores de milho, alerta Chavaglia, é ainda mais dramática, já que o custo do frete consumirá mais de 40% do preço do grão posto no porto, até então ao redor de R\$ 25 a saca. “Vai ser um desastre, porque o produtor não vai conseguir sequer ‘tirar’ o custo de produção”, comenta.

INCENTIVOS PARA ARMAZENAGEM

Os problemas causados pelas filas de caminhões na entrada dos principais portos brasileiros e a longa espera dos navios para carregar poderiam ser sensivelmente amenizados com doses de gestão e com a adoção de um programa de instalação de armazéns nas fazendas, seguindo o modelo adotado nos Estados Unidos, sugere o consultor Renato Pavan.

Na média, o País desperdiça em torno de 10% das safras por deficiências em armazenagem, distribuição e transporte dos grãos. Esse mesmo volume poderia ser utilizado para financiar a instalação de armazéns nas propriedades agrícolas, num projeto de 20 anos. “O produtor pagaria com a entrega ao governo de 10% de sua produção. Há oferta suficiente de armazéns reguladores, mas temos déficit de armazéns coletores”, diagnostica.

O produtor teria assim condições de guardar sua produção para desová-la em momentos mais favoráveis, contribuindo para regular o fluxo de transporte até os portos. Esse processo seria ainda monitorado por um sistema que envolveria uma gerência nacional de movimentação de safras e suas representações nos Estados, interligados a “mesas de situação” que tratariam de problemas específicos, ajudando a desafogar o trânsito.



Congestionamento: falta de armazéns acelera desova da produção, gerando estrangulamento nos portos

O CONSUMIDOR PAGA A CONTA

O gargalo começa nos portos, segue por estradas em más condições e pela demora na conclusão da Ferrovia Norte-Sul, que poderia tornar mais competitivos o açúcar e o etanol produzidos no Estado. Mas a conta, afirma o empresário Segundo Braoios, presidente dos sindicatos das indústrias de fabricação de etanol e de açúcar no Estado de Goiás (Sifaeg/Sifaçúcar), certamente acaba explodindo no colo do consumidor.

“Dependemos de estradas e caminhões para escoar e distribuir nossa produção para outros Estados e para o mercado internacional. O frete mais elevado vai reduzindo as margens do negócio e encarecendo os produtos para o consumidor, que acaba pagando pela elevação nos custos de transporte”, reforça. A situação, prossegue Braoios, tem reduzido a competitividade sistêmica da economia e influenciado negativamente as decisões de investimentos no setor de açúcar e etanol.

O Grupo Jalles Machado iniciou o processo de



Segundo Braoios: frete mais elevado reduz as margens do negócio e encarece os produtos, com efeitos negativos no consumo

moagem no final de abril e já demonstrava preocupação com os custos do frete, que subiram de R\$ 100 a R\$ 110 por tonelada no ano passado para R\$ 180 a R\$ 200 neste ano, considerando o trajeto entre Goianésia e São Paulo, afirma Lucas Leonardo Costa Galdioli, gestor de comercialização da usina. Na safra 2013/14, o grupo deverá movimentar em torno de 2,9 milhões de sacas de 50 quilos de açúcar (perto de 145 mil toneladas).

DRIBLANDO O CUSTO DO FRETE

A Jalles Machado geralmente distribui a produção entre açúcar orgânico, integralmente exportado para Estados Unidos, Canadá e Alemanha com a marca Itajá; açúcar bruto (VHP) e branco, destinado ao mercado interno e retirado na usina pelos clientes. Na safra recém-inaugurada, no entanto, a Jalles Machado adotou nova estratégia para amenizar o impacto do frete sobre seus custos. “Estamos concentrando as linhas convencionais de produção no processamento do açúcar branco e tentando comprar o VHP de usinas em São Paulo para cumprir contratos de exportação”, detalha Lucas Galdioli.

A usina prevê exportar 30 mil toneladas da variedade orgânica e mais 30 mil toneladas do produto bruto. Caso consiga cobrir todo esse volume de VHP com compras de terceiros, será possível deixar de gastar em torno de R\$ 4 milhões apenas com custos de transportes da carga desde Goianésia até Santos.



Jalles Machado: compra de açúcar bruto em São Paulo para atender contratos de exportação

Édison Carlos: menos de 38% dos esgotos coletados recebiam algum tipo de tratamento até 2010, dado mais recente disponível



UM PREJUÍZO DE US\$ 4 BILHÕES

A Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) fez as contas e estima que os produtores de milho e soja terão de enfrentar neste ano um custo extra de US\$ 4 bilhões para conseguir colocar seus produtos no exterior e fazer frente ao verdadeiro caos instalado no setor de logística. Nas suas estimativas, o País deverá exportar 40 milhões de toneladas de soja e perto de 18 milhões de toneladas de milho, a um preço médio de US\$ 525 por tonelada, no primeiro caso, e de US\$ 246 para o segundo, o que resultaria em receitas cambiais em torno de US\$ 21 bilhões e US\$ 4,4 bilhões, respectivamente.

O custo de transporte de uma tonelada de grão desde as principais regiões produtoras até os portos de Santos ou Paranaguá, sustenta a Anec, subiu de US\$ 81 para US\$ 98, quase 21% a mais – e ainda praticamente US\$ 70 acima do frete praticado na Argentina ou nos Estados Unidos. Essa diferença de quase 250% (ou seja, US\$ 98 frente a US\$ 28 por tonelada) traduz-se numa conta que supera ligeiramente aqueles US\$ 4 bilhões.

QUADRO DRAMÁTICO NO SANEAMENTO

Químico industrial, Édison Carlos, presidente do Instituto Trata Brasil, define o cenário atual na área de saneamento básico como literalmente “dramático”. Conforme dados do Ministério das Cidades, cita ele, 81,1% da população brasileira tinha acesso à água potável em 2010, mas a coleta de esgotos chegava a apenas 46,2% dos brasileiros e do esgoto coletado, somente 37,9% recebia algum tipo de tratamento.

Ainda no setor de abastecimento de água, ineficiências e fraudes, além de perdas técnicas, levam a um desperdício de 36% da água captada e tratada, agravando os riscos de escassez hídrica, destaca ainda. “Esses números mostram que não adianta ser a sexta maior economia do mundo se não conseguimos avançar no que há de mais básico, o que ajuda a manter o País distante dos mais desenvolvidos em termos sociais”, avalia Carlos. Apenas em 2011, cerca de 400 mil pessoas foram internadas em todo o País por diarreia, com maior concentração nas regiões e cidades com piores serviços de saneamento. Mais da metade era formada por crianças.

“Esses números mostram que não adianta ser a sexta maior economia do mundo se não conseguimos avançar no que há de mais básico...”

“Houve um descaso histórico com o saneamento básico. Hoje a situação vem melhorando, mas o ritmo ainda é muito lento para as necessidades do País”, afirma. Segundo ele, o Ministério das Cidades estima a necessidade de um investimento na faixa de R\$ 300 bilhões para universalizar os sistemas de água e esgoto até 2030. “Precisaríamos estar investindo entre R\$ 16 a R\$ 18 bilhões por ano, mas continuamos no ritmo de investimentos da ordem de R\$ 8 bilhões a R\$ 9 bilhões por ano desde 2009”.

Deficiências e desperdício>>

(Sistema brasileiro de saneamento básico e abastecimento de água, em 2010)

Estados	Quantidade de municípios atendidos		Índice de atendimento com rede de água		Índice de atendimento com rede de esgotos		Índice de tratamento de esgotos		Consumo médio per capita de água l/hab.dia	Índice de perdas na distribuição %	Índice de perda de faturamento %
	Água Municípios	Esgotos Municípios	População total %	População urbana %	População total %	População urbana %	Esgoto coletado %	Esgoto gerado %			
Norte	345	38	57,5	71,8	8,1	10,0	91,9	22,4	143,5	51,2	51,5
Nordeste	1.595	347	68,1	87,1	19,6	26,1	86,2	32,0	117,3	50,8	44,3
Sudeste	1.512	1.111	91,3	96,6	71,8	76,9	61,2	40,8	185,9	34,4	34,3
Sul	1.091	320	84,9	96,0	34,3	39,9	78,6	33,4	145,4	35,4	24,1
Centro-Oeste	417	132	86,2	95,3	46,0	50,5	91,1	43,1	154,9	33,8	32,4
Total	4.960	1.948	81,1	92,5	46,2	53,5	68,2	37,8	159,0	38,8	35,9

Fonte: Ministério das Cidades

A inteligência do agronegócio brasileiro



Instituto de
Pesquisas
Agroeconômicas



Pesquisas e análises de mercado para os segmentos de:

SOJA – MILHO – TRIGO – CAFÉ – AÇÚCAR E ETANOL – BIOENERGIA - ALGODÃO – BOI – FRANGO – SUÍNO – ARROZ – FEIJÃO

Ferramentas avançadas de agribusiness intelligence monitoram e avaliam:

- Hábitos de consumo dos integrantes das várias cadeias produtivas
- Satisfação e expectativa dos clientes
- Comportamento e perfil dos consumidores
- Testes para lançamentos de novos produtos
- Visibilidade da marca e a opinião pública
- Produtos e serviços concorrentes

www.safras.com.br
Tel.: (51) 3224-7039





Daia: vocação para atrair investimentos consolida região como um dos maiores polos industriais do Estado, onde o IEL marca presença desde 1983

IEL, 30 ANOS CRESCENDO COM ANÁPOLIS

Do estágio ao aperfeiçoamento da gestão e capacitação de empresas, a primeira unidade do IEL fora da capital materializa a história e a missão do instituto em Goiás

Célia Oliveira

Situada entre Goiânia e Brasília, na Região Centro Goiano, eixo econômico de relevante potencial de consumo e localização estratégica entre as duas capitais, hoje com forte parque industrial, sobretudo no ramo farmacêutico, Anápolis, que nasceu no século 19, chegou ao século 21 ratificando seu potencial de polo de desenvolvimento de Goiás.

De pequeno povoado marcado pela presença de tropeiros em busca de ouro, conforme registros históricos, o município foi revelando seus contornos de região promissora. Na década de 1970, tornou-se Área de Segurança

Nacional, ao abrigar a Força Aérea, e consolidou sua trajetória industrial com a implantação do Distrito Agroindustrial, o Daia. Mais tarde, na década de 1990, Anápolis ganhou um terminal alfandegário. Destinado a prestar serviços aduaneiros de matéria-prima e mercadorias industrializadas, o Porto Seco Centro-Oeste tornou-se importante alternativa logística, aproximando o Estado do mercado globalizado.

Com a vocação de atrair investimentos, a cidade não parou de crescer e de apresentar necessidades por serviços que dessem suporte ao desenvolvimento industrial e à qualificação da população local.

ESTÁGIO, EXPERIÊNCIA INICIAL

Nesse contexto de impulso à industrialização goiana e de respostas às demandas de empresários e profissionais anapolinos, chegou à cidade, em 1983, unidade do Instituto Euvaldo Lodi, uma das seis hoje existentes no Estado, onde o IEL atua há 42 anos. Braço da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (Fieg), o instituto ofereceu à comunidade de Anápolis, em primeiro momento, a implantação de ações educacionais por meio do estágio, atividade que une, em campo prático, o estudante, o empresário e a instituição de ensino. Propulsor da troca de conhecimentos de qualificação, o estágio, até os dias atuais, dá excelentes resultados, ao abrir perspectivas para que estudantes adquiram especialização e contatos de trabalho e para as empresas formar e renovar quadros técnicos e profissionais.

EXPANSÃO DO PORTFÓLIO DE SERVIÇOS

Também marcado pelos altos e baixos momentos da economia brasileira no período de 1980 a 2000, o desenvolvimento de Anápolis seguiu o trilha da globalização e da abertura de mercado. Novas indústrias chegam ao município, demandas surgem, impelindo a classe empresarial a obter novos conhecimentos de gestão, de conformidade com requisitos de qualidade, de qualificação do parque fornecedor.

Com a missão de contribuir para o desenvolvimento das pessoas e da competitividade empresarial, o IEL, a partir de sua administração sediada em Goiânia, compreende a conjuntura nacional e seus reflexos no Estado e em Anápolis. Nesse sentido, o instituto deu mais um passo para assistir às carências do parque industrial e empresarial do município.

Já incorporado ao discurso da qualidade, da competitividade como parte do cenário nacional, o IEL, a partir de 2005, em meio à “revolução gerencial”, expande o portfólio de serviços em Anápolis, com ações centradas em formação empresarial por meio de cursos, treinamentos e consultorias. A capacitação intensifica novos aprendizados ao setor produtivo e os clientes do instituto encontram soluções para suas necessidades. “Estamos implantando a ISO 9001:2008, na Sulfago Sulfatos de Goiás, e o IEL nos orientou na criação de procedimentos”, lembra a controladora da qualidade, Tâmara Moema de Oliveira.

TRABALHO DE ALTA QUALIDADE, COM PROFISSIONALISMO

Diretor dos cursos de Administração e de Ciências Contábeis, da UniEvangélica – centro universitário fundado em Anápolis em 1947 –, o professor Ieso Costa Marques sabe da importância dos serviços oferecidos pelo instituto à cidade nesses 30 anos. “O IEL presta à sociedade um trabalho de alta qualidade, com profissionalismo e de fundamental importância para o crescimento socioeconômico da nossa região. Nosso desejo é que o IEL continue trabalhando com excelência para fomentar a competitividade da indústria, contribuindo de maneira ímpar para o crescimento de nosso Estado”. O programa de estágio, acrescenta ele, é muito bem gerenciado e funciona como um mecanismo de geração de renda aos estudantes.

Para o presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), Reinaldo Delfiaco, uma das grandes iniciativas desenvolvidas pelo instituto que vem fazendo a diferença é a Feira IEL de Oportunidades. “O evento veio comprovar a excelência do trabalho desenvolvido pelo instituto, com a promoção de palestras, minicursos, oficinas sobre oportunidades de trabalho.”

Sobre estágio, Delfiaco diz que “a CDL é testemunha de sua competência, com o quadro de estagiários ativo na entidade”.



Reinaldo Delfiaco: ações do IEL aprimoram a qualidade e impulsionam a competitividade da economia local

A BOA RELAÇÃO COM O CLIENTE

Como informação e conhecimento passaram a ser as bases do desenvolvimento neste século, os cursos, treinamentos e consultorias do IEL são buscados por profissionais e empresas que querem aprender gestão para a tomada de decisões. Um exemplo é a assistente da qualidade na DHL Supply Chain, Lara Dias, participante de cursos oferecidos pelo instituto. “Gostei muito do meu primeiro curso no IEL, do material, da disposição do instrutor que tem muita informação.”

De 2000 a 2010, o IEL em Anápolis vive signifi-

cativa expansão de seus serviços para atender à pujança do setor produtivo. Uma das primeiras empresas clientes do IEL em Anápolis foi a Cericrisa Revestimentos Cerâmicos, que se instalou no Daia em 1978, dois anos após a instituição do distrito, em 1976. Hoje, a coordenadora de recursos humanos, Eliete da Silva, comenta que o trabalho do instituto concilia duas características fundamentais para um serviço eficiente: o relacionamento com o cliente e desenvolvimento de ferramentas simples, práticas e funcionais.



“Parabéns a toda equipe do IEL pela atuação levando seus serviços à classe empresarial e estudantil!”

Lara Dias/DHL

DE CARA NOVA

O programa, na opinião do fornecedor, também é significativo em muitos aspectos, além do econômico. Robson Braga, diretor da Metalúrgica Dobraço, revela que a mudança na empresa foi notória em organização, limpeza e qualidade. “Até o modo de agir dos colaboradores mudou. A cada módulo concluído, muito bem elaborado por sinal, o programa mostrou à empresa seus problemas e indicou soluções. Podemos falar que estamos de cara nova e queremos manter em prática tudo que nos foi passado, para fazer jus ao bom trabalho executado pelo IEL e pela empresa-âncora, o Porto Seco Centro-Oeste.” De Anápolis, a metodologia do PQF desenvolvida e sempre aprimorada pelo IEL chegou em 2010 a Ni-quelândia, qualificando o parque fornecedor da Votorantim.

PQF, IMPULSO À COMPETITIVIDADE

Em consonância com a contemporaneidade e com a missão de ofertar soluções empresariais a uma cidade crescente, o IEL apresenta ao setor produtivo anapolino o Programa de Qualificação de Fornecedores (PQF), formando em 2009 o primeiro grupo de empresas fornecedoras de produtos e/ou serviços, em conformidade com critérios de qualidade e competitividade.

Atendendo com o PQF às demandas apresentadas pelo Porto Seco Centro-Oeste, em relação ao parque fornecedor, o entreposto alfandegário estimulou e investiu na preparação de seus fornecedores e hoje está em andamento a terceira turma do programa. De acordo, com o superintendente do Porto, Edson Tavares, houve melhoras no relacionamento com os fornecedores, “e hoje temos atenção do fornecedor, existe harmonia”. Ele enfatiza que vai continuar com a qualificação. “Precisamos demais de fornecedores qualificados e eles de nós”.

IEL em Anápolis 30 anos»»

20 mil estudantes em campo de estágio

14 mil estudantes em palestras

110 cursos realizados, 910 participantes

40 empresas fornecedoras qualificadas no PQF

2 edições da Feira IEL de Oportunidades, com 25 mil participantes

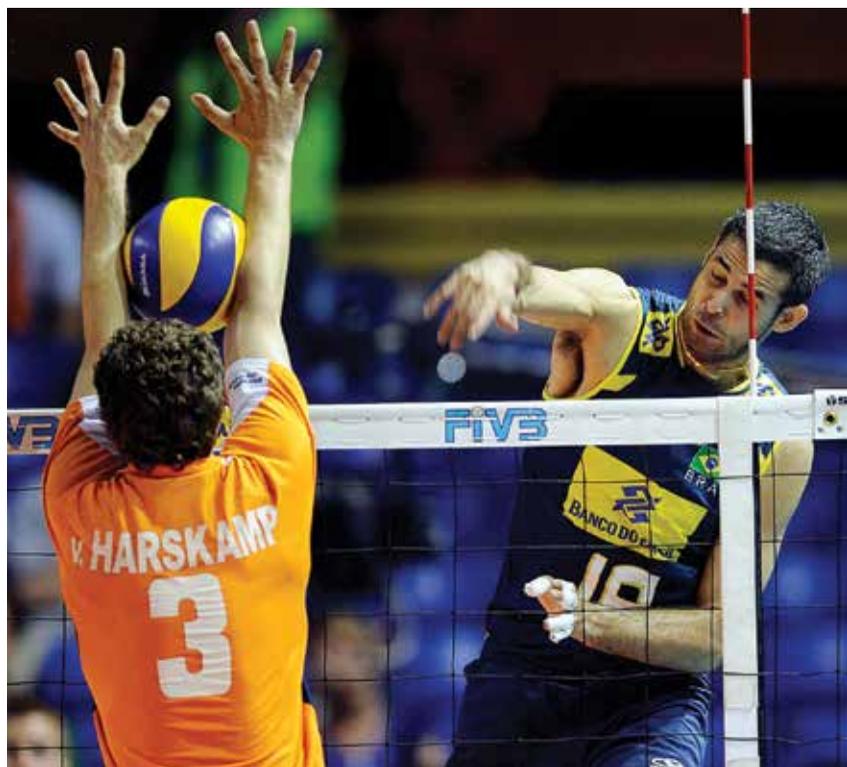
UMA ESCOLA DE CAMPEÕES

Atletas de renome nacional e mesmo internacional iniciaram suas carreiras nas unidades do Sesi instaladas nas principais regiões econômicas do Estado

Edilaine Pazini

Há mais de seis décadas, o Serviço Social da Indústria (Sesi Goiás) desenvolve várias ações nas áreas de educação, saúde e lazer em favor dos trabalhadores da indústria, seus dependentes e da comunidade em geral, não raro revelando talentos, como atletas de renome nacional e internacional. Muitos desportistas iniciaram carreira nos Centros de Atividades e Clubes do Sesi localizados em Goiânia, Anápolis, Aparecida de Goiânia, Catalão, Niquelândia e Itumbiara. Hoje, exibem títulos e conquistas no ranking estadual, nacional e internacional.

É o caso do ponta do vôlei brasileiro Dante Guimarães do Amaral, que sagrou-se recentemente campeão da Superliga de Vôlei, pelo Rio de Janeiro. Natural de Itumbiara, iniciou sua carreira em 1995 no Sesi, em Goiânia. Ele foi o primeiro atleta goiano convocado para a Seleção Brasileira para o certame da Superliga Nacional de Vôlei, disputou a fase classificatória da Liga Mundial, realizada em 1999, com jogos no Brasil e na Europa. Em 2000, Dante foi considerado o terceiro melhor atacante das Olimpíadas de Sydney, na Austrália. O atleta representou o Sesi Goiás durante três anos, sagrando-se campeão goiano e melhor atleta nas categorias infanto-juvenil e adulta nas temporadas de 95,



Dante: campeão da superliga, ponteiro começou nas escolinhas do Sesi Goiás

96 e 97, sendo titular da seleção brasileira no Campeonato Sul-Americano, no Chile, onde o Brasil ficou com o título.

APOIO IRRESTRITO DA FAMÍLIA

Filho do professor de educação física Roberto Silva do Amaral e Emiliana do Guimarães Santos Amaral, Dante tem seus pais como maiores incentivadores. Ele atribui o sucesso no Brasil e no exterior ao seu esforço, irrestrito apoio da família e acompanhamento sistemático, desde o início de sua carreira. No período em que morou em Goiânia, foi treinado pelos técnicos do Sesi Goiás Made Miranda e Nilton Faleiro (Teco).

EXEMPLO PARA CRIANÇAS E ADOLESCENTES

Atualmente, 1.020 crianças e adolescentes praticam vôlei nas quadras do Sesi Goiás e têm como ideal de vida e estímulo o exemplo do campeão Dante. Ex-aluno de voleibol de quadra, Lucas Thomaz Ribeiro, de 18 anos, foi chamado para jogar pela Seleção Brasileira de Vôlei de Praia, na categoria sub-21, e integra o grupo desde o dia 1º de abril.

Thomaz começou a praticar o esporte com 13 anos na escola onde estudava na época, em Anápolis. No início de 2010, o time foi extinto e o jovem passou a treinar na unidade do Sesi Jundiá. “Logo no final desse mesmo ano, por meio do Sesi, recebi a proposta para jogar no time ADV/

Marisol de Jaraguá do Sul, em Santa Catarina, onde atuei por dois anos”, conta o atleta. No final do ano passado, Thomaz resolveu participar de uma peneira para o time da Medley/Campinas, de São Paulo. Entre mais de 300 competidores avaliados, o atleta sesiano foi um dos cinco selecionados. “E foi jogando nesse time que o técnico, professor Marco, pediu para avaliar meu desempenho, pois tinha gostado da minha altura”, acrescenta. Depois de alguns testes, Thomaz foi convidado para jogar no mundial do ano que vem pela Seleção Brasileira de Vôlei de Praia. “Após esse torneio, quero me aperfeiçoar e voltar para as quadras”, planeja o atleta.

BENEFÍCIOS ALÉM DA CARREIRA PROFISSIONAL

Desde cedo incentivadas à prática de esporte, as crianças aprendem a ter estilo de vida mais saudável. As vantagens são inúmeras: melhoria na capacidade cardiorrespiratória, tônus muscular, coordenação, equilíbrio, agilidade, força, desenvolvimento de habilidades psicomotoras, como lateralidade, percepções táteis, auditiva, visual, noções espaciais, temporal e

de ritmo, além de aspectos como sociabilidade e autoconfiança. A gerente de Lazer do Sesi Goiás, Aida Inácio, observa que atletas do Sesi Goiás estão se destacando em modalidades, como natação, karatê, judô, futsal, vôlei e outros, mesmo não sendo finalidade primordial da entidade a competição. “Proporcionar lazer, educação e saúde aos trabalhadores das indústrias e seus dependentes é o objetivo do Sesi”, ressalta a gerente.

Gabriel Vaccari Kavalkievicz, de 16 anos, é a prova de que o esporte pode proporcionar diversos outros benefícios, além de eventual carreira profissional. Incentivado por um amigo de colégio, que já praticava vôlei, Vaccari começou a seguir seus passos há quatro anos. Após jogar pelo Goiás durante um ano, ele foi convidado a jogar pelo time do Sesi São Paulo, na categoria infanto-juvenil. Hoje, além de planejar seguir carreira no esporte e se formar em Educação Física, Vaccari percebe que o voleibol trouxe para ele também a maturidade. “Consigo resolver problemas, sou mais tranquilo com o estudo para o vestibular, me acalma mais e tenho mais disciplina para fazer outras atividades”, exemplifica.



Gabriel Vaccari: “Consigo resolver problemas, sou mais tranquilo com o estudo para o vestibular”

MUITO ESFORÇO E DEDICAÇÃO

Para os trigêmeos João Vitor, Pedro Henrique e Lucas Gabriel, de 16 anos, os frutos do esporte vieram com muito trabalho. Em 2010, os irmãos decidiram treinar voleibol na unidade do Sesi Planalto, em Goiânia. No ano seguinte, passaram a praticar no Sesi Canaã e começaram a trabalhar mais o desempenho. “A gente era muito ruim, mas com os treinos começamos a melhorar”, conta Vitor. Em 2012, o trio jogou pela Seleção Goiana de Voleibol infanto-juvenil. A partir de fevereiro de 2013, os irmãos começaram a atuar no time do Ibirapuera, em São Paulo, com contrato até 2014. “Desde que começamos a praticar esse esporte, pensamos em seguir carreira. Estamos gostando bastante e o Sesi nos ajudou muito para que chegássemos até aqui”, ressalta Vitor.

Mesmo não planejando carreira no esporte, Thayná Rodrigues de Moura, de 16 anos, pratica voleibol desde 2010 no Clube Sesi Antônio Ferreira Pacheco, em Goiânia. No futuro, Thayná pensa em entrar na faculdade de Engenharia Agrícola. Atualmente, ela joga pela Seleção Goiana de Voleibol. “Não vejo o esporte como carreira profissional, até porque considero minha estatura física baixa”, afirma. Mas no que diz respeito a benefícios, a estudante cita vários: “Além da importância física, desenvolvi respeito, disciplina e vários fatores que envolvem o social, como amizades”, conta.

QUALIDADE NO TRABALHO

Para elevar níveis de satisfação e saúde de seus colaboradores, indústrias goianas têm firmado parceria com o Sesi para investirem na qualidade de vida no ambiente de trabalho, com bons resultados nas relações interpessoais e, conseqüentemente, na produtividade. As ações integram os diversos setores da empresa, por meio de atividades esportivas e recreativas, como, por exemplo, os Jogos Internos das Indústrias e os Jogos do Sesi, com etapas municipais, estaduais e nacional, envolvendo trabalhadores-atletas de todo o País.



Thayná Moura: “Além da importância física, desenvolvi respeito, disciplina e vários fatores que envolvem o social, como amizades”

DO SESI PARA O CAMPEÃO MONTE CRISTO

Esforço e dedicação foram peças fundamentais para a conquista do time Alfa/Monte Cristo, que acaba de vencer o torneio da Superliga B de vôlei masculino, se classificando para a Superliga A. De um total de 18 jogadores, 7 tiveram iniciação esportiva nas quadras do Sesi Goiás. Um deles, o próprio técnico e idealizador do projeto, Paulo Martins, conhecido pelo apelido de Bicudo pelos colegas. Ele começou a prati-

car o esporte em 1991, no Sesi Campinas, em Goiânia. “Foi onde tive minha primeira experiência com vôlei e é difícil explicar, mas nessa época eu já sonhava em ser um grande jogador, principalmente quando vi o Brasil ser campeão olímpico em Barcelona, no ano de 1992”, conta o técnico.

Em 2007, Martins começou a formar uma seleção de atletas com potencial para iniciar seu



Legran Machado: “No Sesi, eu aprendi o que o vôlei tinha de melhor. Fui ajudado como atleta e como pessoa”

EMPREGO, FILHO E ESPOSA

Para o sócio diretor da Lince Assessoria Esportiva, Weider Alonso Rosa, de 30 anos, o Sesi Goiás não foi só o palco de sua iniciação esportiva, mas também de experiência profissional. Aos 17 anos, o hoje empresário começou a praticar voleibol no Sesi, esporte que já jogava desde os 12 anos. Durante quatro anos as quadras da instituição fizeram parte de sua vida, até Weider começar seu curso de gestão esportiva na faculdade. E seu vínculo com o Sesi Goiás continuou com um estágio na área. “Depois disso, me formei e dei início a outro curso, de Educação Física, e continuei estagiando no Sesi, que para mim foi uma escola de aprendizagem”, conta ele. Hoje, Weider atribui ao esporte seu sucesso profissional e crescimento pessoal. “O voleibol me deu tudo: emprego, filho e esposa, que conheci na faculdade”, diz.

Weider Rosa: iniciação esportiva, experiência profissional e uma família



INCENTIVO EM COMPETIÇÕES

Além do acompanhamento de profissionais capacitados, os alunos são incentivados a participar de competições que também os preparam para campeonatos profissionais. Os interessados em participar das atividades esportivas devem procurar o Sesi mais próximo de sua casa, munidos de documentos pessoais (certidão de nascimento ou carteira de identidade), uma foto 3x4 e carteira do Sesi ou profissional. As taxas cobradas sofrem variações de acordo com a opção escolhida.

projeto. “Vi nesses jogadores um potencial esportivo que atendia a nossa expectativa”, afirma. Um dos escolhidos foi o aluno do Sesi Legran Sizervincio Machado, de 25 anos. Ele conta que quando começou a praticar o esporte, um de seus incentivos foi o exemplo do jogador Dante, que também iniciou no Sesi Goiás. Após se destacar na modalidade, Legran atuou em vários times, até mesmo fora País, como o Ubbe Lilla Grao, da Espanha. “No Sesi, eu aprendi o que o vôlei tinha de melhor para me passar, como valores, respeito, disciplina. Fui ajudado como atleta e como pessoa”, declara.

DESENVOLVIMENTO FÍSICO E INTELLECTUAL

Além do voleibol, diversos outros esportes seduzem o brasileiro, a exemplo do futebol, verdadeira paixão de legiões de torcedores pelo País afora. Além do fator competitivo, a prática esportiva é excelente estímulo ao desenvolvimento físico e intelectual de crianças e adolescentes. É o caso do estudante Brenno Yuri Bandeira Camelo, de 13 anos, um dos mais de 11.200 alunos matriculados no programa Sesi Atleta do Futuro (SAF) em Goiás. Para ele, ingressar no programa significou não só mudanças em seus hábitos diários como também a construção de um novo sonho: ser um grande jogador de futebol.

Brenno começou a praticar futsal ainda com 5 anos e aos 9 entrou no Sesi Jundiá. Após disputar um torneio pelo Atlético Goianiense em Santa Catarina, ele foi convidado para representar a Seleção Brasileira de Futebol, na categoria sub-13, em um torneio na Itália. Ele também treina duas vezes por semana no Atlético Goianiense. “Desde pequeno tenho esse sonho de me tornar jogador de futebol e o Sesi é um grande apoiador”, ressalta.

As unidades do Sesi em Goiás oferecem dentro do SAF aulas de atletismo, basquetebol, futebol, futebol de campo, futebol soçaito, futsal, handebol, judô, karatê, natação e voleibol.



Unidade industrial da Votorantim Metais em Niquelândia, no Norte Goiano: investimentos em inovação tecnológica

PESQUISA ALIA INOVAÇÃO E COMPETITIVIDADE

Projeto desenvolvido pela Votorantim Metais em parceria com o Senai prevê a criação de metodologia inédita aplicada no processo de extração mineral

Andelaide Lima

Considerada a maior produtora de níquel eletrolítico da América Latina, a Votorantim Metais investe na ampliação e modernização de sua unidade industrial em Niquelândia, no Norte goiano, para aumentar em cerca de 21% a produção de níquel e subprodutos, alcançando a marca de 23 mil toneladas anuais de minério. A mineradora aposta também na inovação tecnológica para melhorar indicadores técnicos. Nessa estratégia, a Votorantim conta mais uma vez com a parceria do Senai Goiás na implantação de seu segundo projeto de pesquisa aplicada – o primeiro simula o processo de lixiviação em planta-piloto instalada na indústria em 2010. De nome extenso – Desenvolvimento e Validação de Método para Determinação dos Metá-

EDITAL DE INOVAÇÃO

A pesquisa consiste em um dos seis projetos goianos vencedores da edição 2011 do Edital Senai Sesi de Inovação – iniciativa de âmbito nacional que oferece suporte técnico e financeiro para elaboração de projetos de inovação tecnológica e social. O trabalho é realizado em parceria com a Unidade Integrada Sesi Senai Niquelândia e envolve ainda a participação da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), de São Paulo, responsável pela realização de ensaios em amostras de minério para validação do método que apresente melhor desempenho analítico.

cos Reduzidos em Minério Laterítico de Níquel, Cobalto, Cobre e Ferro –, o novo estudo prevê a criação de uma metodologia inédita capaz de quantificar com precisão a concentração desses elementos químicos a partir de análises de amostras de minério que passaram pela etapa de metalização em fornos de redução. O objetivo é ganhar em produtividade, aumentando a obtenção de níquel, cobalto, cobre e ferro, com melhor ajuste na temperatura dos fornos de redução.

REDUÇÃO DE CUSTOS E AGILIDADE

Gerente geral da Votorantim Metais, José Maximino Ferron explica que os dois métodos utilizados atualmente pela mineradora para determinar os teores dos quatro elementos químicos produzem resultados pouco precisos para as especificações exigidas pela empresa, o que acaba acarretando em imprecisões na elaboração do balanço metalúrgico e também dificulta a análise de resultados em outros testes de melhoria de rendimento realizados na planta industrial. “Tentamos diminuir as falhas que surgem nas metodologias atuais utilizando procedimentos paralelos que encarecem o processo. Com a implantação do novo método, ganharemos em precisão no balanço metalúrgico, o que traz redução de custos e agilidade em todo processo produtivo, além de estabilidade operacional”, prevê Ferron.

Devido ao seu caráter inédito, o desenvolvimento do projeto irá capacitar os profissionais envolvidos na pesquisa a trabalhar com o novo método em qualquer lugar do mundo, tornando as equipes da Votorantim e do Senai aptas a trocar conhecimentos técnicos sobre processos e práticas industriais em mineradoras de outros países.



José Maximino Ferron: “Mais um passo na parceria de sucesso entre a mineradora e o Senai”

FORMAÇÃO CIENTÍFICA

Coordenador técnico e gestor de Projetos de Inovação da Unidade Integrada Sesi Senai Niquelândia, André David, um dos responsáveis pela pesquisa, observa que o trabalho trará oportunidades de aprendizado científico aos alunos do mestrado e doutorado da Unicamp. “Além disso, o projeto permitirá ao Senai capacitar novos profissionais para atuação em indústrias de metalurgia e mineradoras”, diz.

*André David:
oportunidades para
alunos de mestrado e
doutorado e capacitação
de novos profissionais*



ILHA DE EXCELÊNCIA

Animado com os bons resultados dos dois projetos de inovação tecnológica implantados na empresa, José Maximino adianta que está sendo idealizada uma terceira pesquisa, que prevê o aproveitamento de um resíduo, a cinza volante da caldeira coque, na construção civil. “A prestação de serviços técnicos e tecnológicos representa mais um passo na parceria de sucesso entre a mineradora e o Senai. A instituição é uma ilha de excelência na qualificação de mão de obra técnica e exerce importante papel no desenvolvimento socioeconômico do município. Procuramos sempre investir na ampliação das atividades em parceria com a Unidade Sesi Senai Niquelândia. Com os projetos de inovação, vamos investir ainda mais em atualização tecnológica”, ressalta.

QUALIDADE, SIM. MAS COM PRESERVAÇÃO

A certificação de sistemas de gestão ambiental baseados na norma ISO 14001 pode contribuir para que as empresas consigam incrementar seus negócios

A qualidade de produtos e serviços deixou de ser o único fator a orientar as decisões de compra do consumidor, cada vez mais exigente e agora crescentemente preocupado com temas até então não considerados, como sustentabilidade e preservação ambiental, observa a analista de certificação Denise Monteiro, do ICQ Brasil, organismo que atua na certificação, entre outros, também de sistemas de gestão ambiental lastreados na NBR ISO 14001. “Por isso, empresas ambientalmente corretas conseguem ser mais competitivas já que buscam manter a transparência nas suas atividades e gerenciam melhor seus recursos”, assinala ainda.

Num cenário de concorrência extremamente acirrada, as empresas que desejam se destacar vêm sendo obrigadas a oferecer mais do que o cardápio trivial usualmente apresentado aos clientes. A perspectiva de rápidas e desastrosas mudanças no clima planetário tem imposto às corporações a necessidade de mitigação de impactos ambientais gerados pela atividade produtiva. Para organizar esse processo, a International Organization for Standardization (ISO) formatou a ISO 14001, uma norma de implementação voluntária, que busca estabelecer diretrizes para a gestão ambiental nas empresas, buscando equilibrar preservação ambiental e combate à poluição com as necessidades sociais e econômicas das corporações e da sociedade como um todo.

“A NBR ISO 14001 é aplicável a qualquer tipo de organização que almeja gerenciar os impactos ambientais das suas atividades”, observa

MAIOR VISIBILIDADE

Pesquisa realizada pelo Sebrae no ano passado, quando foram ouvidas 3.912 micro e pequenas empresas em todo o País, confirma que o tema sustentabilidade e meio ambiente ganha visibilidade crescente no mundo dos negócios. Para 75,2% das empresas entrevistadas, deve ser atribuída alta importância ao assunto, enquanto 65% informavam ter nível médio de conhecimento na área. O consumo de papel, água e energia, pela ordem, já era controlado por 72,4%, 80,6% e 81,7% das empresas. Contraditoriamente, no entanto, 83,4% não faziam a captação de águas pluviais e nem reutilizavam o recurso e apenas 46% viam nas medidas de preservação ambiental uma oportunidade para ganhos econômicos.

A necessidade de gerenciar os recursos ambientais levou a ISO a criar outra norma para servir de apoio à certificação. Trata-se da NBR ISO 14005:2012, destinada a incentivar e orientar as empresas, especialmente pequenas e médias, no desenvolvimento e na implantação de sistemas de gestão ambiental baseados nos requisitos da NBR ISO 14001. “Percorremos um caminho sem volta, onde inovação, sustentabilidade, gestão do conhecimento e espiritualidade já devem fazer parte do planejamento estratégico das organizações que desejam se manter no mercado”, completou Denise.

Denise. A certificação de um sistema de gestão ambiental abre espaço para que as empresas consigam não somente minimizar os impactos ambientais, mas também ampliar o faturamento e encurtar o prazo de retorno dos investimentos, “porque passam a ter um controle efetivo sobre o desperdício dos materiais e sobre o uso dos recursos naturais, como água e energia”. Para Denise, essas são apenas algumas vantagens diretas. “Existe outro ganho de cidadania que é a consciência de fazer sua parte para a preservação do mundo que deixaremos para as próximas gerações”, completa.

A VIRADA NA ECONOMIA

Política de atração de investimentos acelera crescimento e diversifica parque industrial goiano, reduzindo distância em relação às regiões mais desenvolvidas

Nos últimos dez anos, a economia goiana conseguiu multiplicar as riquezas que produz num ritmo quase 50% mais acelerado do que a taxa de crescimento acumulada pelo restante do País, além de ampliar o emprego formal a um índice praticamente 20 pontos percentuais acima da média brasileira. Sobrou fôlego ainda para aumentar em mais de seis vezes o tamanho de sua indústria, praticamente triplicar a participação nas exportações brasileiras e também operar um aumento real, já descontada a inflação, de 171% na arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

No final da década de 1980, o Produto Interno Bruto (PIB) de Goiás registrava participação de aproximadamente 1,5% na economia brasileira, atingindo fatia próxima a 2% nos primeiros anos da década seguinte para fechar 2012 com alguma coisa ao redor de 2,6%. Entre 2002 e 2012, o PIB brasileiro cresceu 42,2%, saindo de R\$ 1,478 trilhão para R\$ 4,403 trilhões. Mas o produto goiano acumulou alta de 61,2% no

mesmo período, aproximando-se de R\$ 112,3 bilhões no ano passado.

Ameaçadas por decisões que poderão vir de Brasília, as políticas de atração de investimentos adotadas no Estado, avalia o presidente da Federação das Indústrias do Estado de Goiás, Pedro Alves de Oliveira, cumpriram e ainda cumprem papel relevante nesse processo, contribuindo para estimular a diversificação do parque industrial, com a entrada de novas empresas em setores pioneiros. As distâncias em relação às economias regionais mais desenvolvidas têm se reduzido, mas ainda são importantes e não poderão ser superadas apenas pelo “funcionamento normal dos mercados”, adverte estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV Projetos), realizado no final de 2012 por encomenda da Fieg.

“Não faz sentido o argumento utilizado por representantes de Estados mais desenvolvidos sobre os incentivos prejudicarem a competição entre as unidades da federação”

Pedro Alves de Oliveira, presidente da Fieg



UM DEBATE DISTORCIDO

Para Pedro Alves, o trabalho mostra que o debate sobre o fim dos incentivos fiscais deve levar em conta “não apenas as questões jurídicas e os interesses arrecadatórios dos Estados, mas, sobretudo, a realidade social e econômica do País, para que as novas regras a serem adotadas não tornem ainda mais injusta a distribuição de renda e da riqueza”. Segundo ele, o estudo ainda demonstra que “não faz sentido o argumento utilizado por representantes de Estados mais desenvolvidos sobre os incentivos prejudicarem a competição entre as unidades da federação”. Sem incentivos, o mercado tenderá a reproduzir maior concentração em favor de regiões já desenvolvidas, aponta a FGV Projetos.

A VISÃO EGOÍSTA DE SÃO PAULO

Presidente da Associação Brasileira Pró-Desenvolvimento Regional (Adial Brasil), o empresário José Alves Filho espanta-se com o fato de prefeitos e governadores das regiões menos desenvolvidas não terem se revoltado imediatamente contra a proposta de redução da alíquota interestadual do ICMS de 12% para 7%. “O corte no imposto vai significar perda de receita de 42% nas transações entre os Estados, que é um grande filão de receitas”, comenta.

Numa visão menos fiscalista e mais estratégica, Alves Filho lembra que todos os Estados, inclusive São Paulo, recorrem a incentivos fiscais para estimular investimentos e promover crescimento. “Os Estados menos desenvolvidos querem um lugar ao sol para poder crescer, mas os paulistas assumiram posição extremamente egoísta, exigindo tudo para si mesmos, ainda que isso signifique deixar pobre o restante do País”, destaca.

A eventual extinção dos incentivos, estima o presidente da Adial Brasil, causará impacto de 10% sobre os preços. “Vai ser como jogar gasolina na inflação.” Adicionalmente, segundo projeção construída a pedido da Adial Brasil pela consultoria Rosenberg & Associados, sem os incentivos, um conjunto de 12 Estados das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste teria deixado de gerar 2,050 milhões de empregos entre 1995 e 2011, dos quais quase 390 mil entrariam na contabilidade de Goiás.

Em alta velocidade>>

(Taxas anuais de crescimento do Produto Interno Bruto, Goiás e Brasil, em %)

Ano	Goiás	Brasil
2003	4,2	1,1
2004	5,2	5,7
2005	4,2	3,2
2006	3,1	4,0
2007	5,5	6,1
2008	8,0	5,2
2009	0,9	-0,3
2010	8,8	7,5
2011	5,4*	2,7
2012	3,8*	0,9
Taxa acumulada (2003 a 2012)	61,2	42,2

(*) Projeção

Fontes: IBGE e Instituto Mauro Borges (IMB)



“Os Estados menos desenvolvidos querem um lugar ao sol para poder crescer”

José Alves Filho, presidente da Associação Brasileira Pró-Desenvolvimento Regional (Adial Brasil)

COM AS MALAS PRONTAS

José Alves Filho lembra que a Unilever chegou a montar uma moderna indústria de atomatados em Rio Verde, na saída para Montividiu, pouco antes de assumir o controle da Bestfoods e, com ela, absorver também a Arisco, que mantinha seu parque industrial na capital do Estado. “O grupo fechou a fábrica e transferiu toda a operação para Goiânia, onde concentrou ainda toda a produção de maionese, antes realizada em Minas Gerais. Da mesma forma, a empresa poderá levar tudo daqui para São Paulo, com o fim dos incentivos”, declara o presidente da Adial Brasil.

Efeito sobre o mercado de trabalho>>

(Emprego Formal, 1995 – 2011, Estados Seleccionados e Brasil)

	1995	2011 A	% aa média	2011* B	Diferença A - B
AM	239.253	597.910	5,90	466.381	131.529
GO	511.018	1.385.230	6,43	996.139	389.091
CE	596.070	1.406.906	5,51	1.161.932	244.974
PE	825.013	1.648.927	4,42	1.608.216	40.711
BA	951.438	2.265.618	5,57	1.854.659	410.959
ES	420.547	902.070	4,89	819.781	82.289
SE	178.548	385.837	4,93	348.048	37.889
TO	56.731	242.769	9,51	110.587	132.182
AL	276.273	497.898	3,75	538.545	- 40.647
MS	255.298	597.968	5,46	497.658	100.310
MT	232.434	709.377	7,22	453.089	256.288
PA	393.808	1.037.089	6,24	767.659	269.430
Subtotal	2.457.815	11.677.599		9.622.694	2.055.005
Brasil	23.745.786	46.310.631	4,26	--	--

* Número de empregos em 2011, caso a taxa de crescimento tivesse sido igual à do Brasil.

Fontes: MTb/CAGED; sites de governos estaduais. Elaboração: M Gartenkraut Consultoria

TRANSIÇÃO BEM-SUCEDIDA

Na visão do governador Marconi Perillo, a política de incentivos fiscais, consolidada inicialmente no Fomentar e, a partir de 2000, no Produzir, além de representar diferencial na atração de empresas, ajudou a promover a “transição de um sistema de produção agropastoril para um agroindustrial e para a forte diversificação econômica e industrial” experimentada atualmente no Estado.

A reorganização econômica vivenciada pelo País e o crescimento alcançado nas últimas duas décadas estimularam a movimentação das empresas rumo a novas regiões, “inclusive na prospecção de novos mercados”. Com os programas de incentivo, acrescenta Perillo, “Goiás conseguiu aproveitar todos esses bons sintomas”.

O projeto de unificação do ICMS, nesse contexto, observa o governador, traria perda de arrecadação para o Estado e suas prefeituras, com impacto estimado ao redor de R\$ 2,5 bilhões por ano na hipótese mais pessimista, além de



Marconi Perillo: “Um forte brado contra esses projetos que objetivam minar nosso arrojado desenvolvimento”

perda de investimentos e de empregos. “Estamos, todos, mobilizados – governador, senadores, deputados, industriais, Fórum Empresarial –, dando um forte brado contra esses projetos que objetivam minar nosso arrojado desenvolvimento experimentado nos últimos anos”, sustenta Perillo.

“IMPACTOS CATASTRÓFICOS”

O fim dos incentivos fiscais, avalia igualmente André Rocha, presidente executivo dos sindicatos das indústrias de fabricação de etanol e de açúcar no Estado de Goiás (Sifaeg/Sifaçúcar), traria “impactos catastróficos” para a economia local, por três motivos básicos. “Em primeiro lugar, na maior parte dos projetos incentivados, o investimento é recente e as empresas consideraram o uso dos benefícios em seu plano de negócios. Uma mudança faria encarecer o projeto e retardar o retorno esperado”, avalia.

A logística pouco competitiva do Estado, especialmente para o caso do açúcar, que é destinado ao mercado internacional, prossegue Rocha, inibiria as exportações. No caso do etanol, 60% a 65% da produção goiana, que atingiu 3,13 bilhões de litros na safra 2012/13, é destinada aos mercados do Sudeste e do Nordeste do País. “O modal rodoviário pode encarecer o custo dos produtos em até 15%, dependendo do mercado de destino”, afirma.

Por fim, observa Rocha, como a carga tributária nominal incidente sobre o etanol é bastante elevada, com a alíquota do ICMS variando desde 12% em São Paulo a 22% em Goiás, com Paraná e Minas Gerais cobrando, pela ordem, 18% e 19%, haveria uma piora nas condições do Estado para enfrentar seus concorrentes. Rocha estima que a alíquota efetiva do ICMS no Estado estaria atualmente entre 8% e 8,5%.

André Rocha: mudança nas regras do jogo vai encarecer investimentos e causar elevação nos preços



O SALTO DO EMPREGO

O total de empregos formais no Estado foi mais do que triplicado entre 1990 e 2011, saltando de 434,7 mil para 1,385 milhão, numa variação mais precisamente de 218,6%. Em todo o País, na mesma comparação, o emprego cresceu 99,6%, passando de quase 23,2 milhões para 46,3 milhões de pessoas com carteira assinada. A participação goiana no mercado formal de trabalho avançou de 1,87% para praticamente 3%. Entre 2001 e 2011, Goiás apresentou crescimento de 89,6% frente a 70,3% para o total de empregados no País, numa diferença de quase 20 pontos.

O crescimento em Goiás foi mais intenso na indústria de transformação e na agropecuária, embora as dimensões do emprego em um e no outro setor guardem diferenças substanciais. No primeiro caso, o número de empregados aumentou 345,4%, chegando a 224,32 mil pessoas ou 16,2% de todo o mercado. A agropecuária multiplicou o total de empregos por 11, mas responde por 6% dos empregados, com pouco menos de 83,9 mil pessoas. A participação da indústria goiana no mercado formal de trabalho brasileiro avançou de 0,92% para 2,76%.

EFEITO NOS PREÇOS

Historicamente, lembra André Rocha, os preços do etanol em Goiás estão entre os mais baixos do País, ocupando a posição de segundo mais barato, “não só porque somos grandes produtores (de etanol), mas porque o incentivo é repassado ao preço”. A eliminação dos incentivos fiscais, afirma ainda, ajudaria a encarecer os custos do produto, gerando alta de preços e inflação, com reflexos sobre toda a economia, diz ele.

PRODUÇÃO SEIS VEZES MAIOR

Na década passada, o setor industrial experimentou forte crescimento no Estado, com avanço de setores recentemente desembarcados em Goiás, recuo relativo para atividades mais tradicionais e ganhos acumulados de produtividade. Entre 2000 e 2010, dado mais recente liberado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o valor da transformação industrial avançou de R\$ 2,785 bilhões para R\$ 17,772 bilhões, corresponden-

do a uma variação de 538%, enquanto o restante da indústria brasileira registrou incremento de 224% no mesmo período. A participação da indústria goiana no valor da transformação industrial no País avançou de 1,09% para 2,16%, quase dobrando, portanto.

O número de unidades industriais instaladas no Estado aumentou de 3.723 em 2000 para 6.081, correspondendo à abertura de 2.358 novos empreendimentos no setor. Esse avanço correspondeu a um salto de 116,4% no total de empregados, mais do que duas vezes além do crescimento acumulado na indústria brasileira como um todo, que passou a contratar 51% a mais entre 2000 e 2010. A produtividade por empregado, que chegou a aumentar 114% no País, experimentou incremento de 195% na indústria do Estado. O indicador de produtividade em Goiás, que correspondia a menos de 57% da média brasileira, passou a representar 78,4% daquele indicador.

EXPORTAÇÃO E IMPOSTOS EM ALTA

Em 1998, Goiás exportava o equivalente a 0,75% de toda a exportação brasileira, o que correspondia a US\$ 381,669 milhões. Em menos de uma década e meia, aquela participação saltou para quase 3%, com as exportações goianas crescendo quase 19 vezes no período, enquanto as vendas externas do País avançaram 374%. A arrecadação do ICMS, principal fonte de recursos do Estado, em valores correntes, saiu de R\$ 1,588 bilhão em 1997 para R\$ 11,369 bilhões no ano passado, num aumento de 616%. Essa variação correspondeu a um crescimento real de 171%, aproximadamente. No total, considerando-se todos os Estados e mais o Distrito Federal, a arrecadação do ICMS passou de R\$ 59,564 bilhões para R\$ 325,471 bilhões, numa elevação de 446,4% (ou 106,8% em termos reais).



Há 26 anos contribuindo para o desenvolvimento industrial com eficiência



Marqueis | 62-3267-0022



A melhor em Materiais Elétricos e Automação Industrial!

Fone: (62) 3526.7500 | www.ajel.com.br



>> Viaduto no Daia

Iniciadas no final de abril, as obras do Distrito Agroindustrial de Anápolis (Daia) deveriam ser concluídas inicialmente até dezembro deste ano, segundo anunciou o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Handerson Cabral Ribeiro, durante reunião com empresários, a direção da Fieg e representantes do Conselho Temático de Infraestrutura, na Casa da Indústria. Segundo o diretor geral do Dnit, Jorge Faxé, no entanto, a viaduto deverá ser entregue apenas em fevereiro do próximo ano, num investimento de R\$ 24,5 milhões.

Crédito do FCO

Uma das primeiras montadoras habilitadas no Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto), a Mitsubishi Automotores do Brasil receberá R\$ 150 milhões do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO). Os recursos serão destinados ao projeto de duplicação da unidade da empresa em Catalão, que exigirá investimentos em torno de R\$ 1 bilhão entre 2010 e 2015, incluindo ainda a instalação de uma fábrica de motores e a instalação de novas linhas de veículos.



Investimento estrangeiro

Goiás está na relação dos 10 Estados brasileiros que mais receberam investimentos internacionais no setor industrial, segundo o mais recente censo do capital estrangeiro realizado pelo Banco Central (BC). O estoque de investimentos na indústria atingiu US\$ 236,376 bilhões em 2010, dos quais US\$ 4,219 bilhões foram direcionados para o Estado, numa participação de 1,78%. Quase 24% do saldo estavam investidos no setor de produtos farmoquímicos e farmacêuticos, com US\$ 998 milhões. A indústria de produtos químicos em Goiás registrava investimentos de US\$ 366 milhões, seguido pelo segmento de minerais não metálicos (US\$ 254 milhões).

Direto para a indústria>>

(Estoque de investimento estrangeiro no País em 2010, em US\$ bilhões)

Região	Valor	Participação (%)
Brasil	236,376	100
São Paulo	99,896	42,66
Rio de Janeiro	31,392	13,28
Minas Gerais	25,069	10,61
Rio Grande do Sul	18,985	8,03
Paraná	8,303	3,51
Bahia	7,037	2,98
Espírito Santo	6,444	2,73
Santa Catarina	5,861	2,48
Goiás	4,219	1,78
Pará	3,916	1,66
Mato Grosso do Sul	3,850	1,63
Amazonas	3,606	1,53

Fonte dos dados brutos: Banco Central (BC)

Terras raras

A Mineração Serra Verde, do grupo Mining Ventures Brasil (MVB), tem planos para investir em torno de R\$ 1,2 bilhão nos próximos 10 anos para exploração e processamento de terras raras em Minaçu, no norte do Estado. Criada em janeiro de 2008, a MVB mantém escritórios em São Paulo (SP) e Natal (RN) e tem negócios nas áreas de cobre, prata e ouro no Rio Grande do Sul, além de projetos para produção de minério de ferro em alta escala na Paraíba e na Bahia.

Plataforma ferroviária

A Fieg e os prefeitos de Goianira, Inhumas, Brazabantes, Caturai, Nerópolis, Santo Antônio e Trindade mobilizam-se para confirmar a implantação em Goianira de uma plataforma ferroviária integrada ao projeto da Ferrovia Norte-Sul. Em maio, o grupo reuniu-se na Casa da Indústria, com presença do consultor José Tadeu da Cunha, para tratar do assunto junto à Valec, empresa que responde pelos investimentos na Norte-Sul.

DO TAMANHO DO CLIENTE

Metal Light investe para crescer quase 30% neste ano, oferecendo soluções na área de vendas para grandes e pequenos varejistas

A Metal Light Gôndolas prepara-se para crescer praticamente 30% neste ano, depois de ampliar sua cobertura para mais de mil pontos de vendas em todo o País no ano passado. Os investimentos programados pelos sócios Adeilton Marques, Antônio Dias e José Eudes, responsáveis pela criação, em 1991, da empresa, legitimamente goiana, deverão contribuir para consolidar sua posição como uma das três maiores em sua área de atuação no mercado brasileiro. Com sede em Goiânia, onde opera uma planta com 30 mil metros quadrados de área e emprega diretamente perto de 300 funcionários, registrando ainda outros 900 empregos indiretamente relacionados à atividade, a Metal Light mantém uma rede de distribuição que cobre todo o País, atendendo às principais redes de varejo e suprindo também pequenas e médias empresas varejistas. A empresa ainda oferece uma equipe de consultores especializados em forne-

cer soluções adequadas a cada tipo de cliente, com o objetivo de maximizar resultados.

Além de gôndolas, a indústria produz ainda checkouts e outros equipamentos para pontos de venda, incluindo em seu plano de negócios sete grandes linhas de atuação – supermercados, drogarias, lojas de materiais de construção, de móveis e eletrodomésticos e de tintas, lojas de departamento e expositores. Com penetração destacada no mercado corporativo, de acordo com Paula Ferro, gerente de marketing, a Metal Light oferece atendimento personalizado para varejistas de pequeno porte, o que tem contribuído para a pulverização da marca em todo o País.

Neste ano, a Metal Light programa investimentos na expansão de seu parque industrial, instalado na saída para Inhumas, no quilômetro um da GO-070, no Recreio São Joaquim, que deverá receber novos maquinários. Uma parcela dos recursos será investida ainda na construção de um centro de distribuição no mesmo local, o que deverá dar suporte para o crescimento pretendido. “As novas tecnologias contribuem para o lançamento de produtos mais inovadores e sempre voltados para promover soluções inteligentes de exposição”, afirma Paula.

*A todo vapor:
empresa
atende desde
supermercados e
drogarias, além
dos segmentos
de móveis e
eletrodomésticos,
a grandes lojas de
departamento*



UMA CARTEIRA DE R\$ 300 MILHÕES



Consciente preserva investimentos na capacitação de pessoal e nos projetos de responsabilidade social e ambiental que ajudaram a consolidar sua marca

Com seis projetos em carteira, três deles de grande porte, com duas torres de apartamentos cada, mais de mil empregados e uma previsão de entregar neste ano empreendimentos com valor geral de vendas na faixa de R\$ 300 milhões, praticamente o mesmo volume realizado nos últimos dois anos, a Consciente Construtora consolidou sua presença no mercado goiano e tem planos para explorar novos nichos fora do Estado.

Mas a situação nem sempre foi assim favorável para a empresa, que completou 31 anos no dia 15 de março. Atual presidente da construtora, Ilézio Inácio Ferreira deixou a Brascon Construtora (ex-Provale), onde havia exercido o cargo de gerente técnico, em 1982 para criar a Consciente, em sociedade com o empresário Paulo Roberto de Melo, da PRM, e com a Reis Tintas, da família Barbosa Reis. “Foi um período difícil. Só conseguimos nossa primeira obra um ano depois”, relata.

Neste começo, a empresa tinha apenas três funcionários em sua folha e a estreia veio por encomenda da antiga Superintendência de Planejamento e Obras (Suplan). Tratava-se da reforma da cerca da Chácara da Governadoria, no Parque das Laranjeiras, em Goiânia. Nesta mesma época, a parceria com a PRM e Reis Tintas foi desfeita e Ferreira seguiu sozinho à frente da Consciente. Na década seguinte, a construtora direcionou suas operações para obras de empreitada, incluindo projetos no setor público e para o Sistema “S” – Senac, Sesc, Senai, entre outras entidades.

Como esse tipo de contrato não tinha continuidade, a empresa não conseguia montar uma equipe permanente, com maior carga de trei-



Ilézio Ferreira: foco na qualidade construtiva faz o diferencial da empresa

namento e capacitação. “O foco da Consciente sempre foi a qualidade e a excelência construtiva, o que a tornou uma empresa diferenciada, com investimentos em seleção, qualificação e retenção de colaboradores. Foi por isso que decidimos voltar para a área de incorporação”, descreve Ferreira.

O primeiro empreendimento desta nova fase – o Residencial Renascença, no Setor Aeroporto – começou a ser erguido em junho de 1992 e foi entregue em maio de 1994. A empresa continuou apostando na qualidade de seus projetos e na capacitação de seus funcionários. Em parceria com o Sesi e Senai, desenvolve um programa de educação formal e capacitação nos canteiros de obra e dedica atenção especial a seus projetos de responsabilidade social e ambiental, que contribuíram para consolidar imagem da construtora no mercado. Entre outros, Ferreira destaca os projetos “Calçada Consciente” e “Praça Consciente”. Hoje, a construtora analisa oportunidades de investimentos em Brasília. “A empresa sempre foi bastante aberta a parcerias e a novos mercados”, resume Ferreira.



» Cidadania

O presidente da Fieg, Pedro Alves de Oliveira (*foto*), exhibe título de Cidadão Goiano, concedido pela Assembleia Legislativa, ao lado do deputado Bruno Peixoto, autor da iniciativa, que reconhece relevantes serviços prestados ao Estado de Goiás. Na sessão, no dia 27 de maio, também receberam a distinção Gilmar Luiz Coelho, presidente da Associação dos Magistrados do Estado de Goiás (Asmego) e Joaquim Rosa Fonseca e José Adel de Abreu Torres, diretores da Associação Comercial e Industrial do Estado de Goiás (Acieg).

» Cosméticos

Empresária Neila Gonçalves (Wydet) viajou recentemente à Itália, onde participou da Cosmoprof, considerada uma das maiores feiras de cosméticos do mundo. Ela comemora a aprovação de projeto no Edital Senai Sesi de Inovação, empreitada na qual concorreu com seu Rhenovy, produto de hidratação intensiva. Para este ano, além da expansão com um novo laboratório, Neila Gonçalves prepara sua empresa – criada há 31 anos, em Aparecida de Goiânia – para exportação, como participante ativa do Projeto de Extensão Industrial Exportadora (Peiex), da Apex-Brasil.

» Jardins

André Craveiro, presidente da FGR Urbanismo, durante festa de entrega do empreendimento Jardins Munique. O 11º condomínio horizontal da marca Jardins em Goiânia inova como o primeiro a contar com serviços de locomoção interna com veículos elétricos. Lançado em 2010, teve seus 239 lotes vendidos rapidamente.



» Casa Cor

Priscila Rassi, na festa de lançamento da Casa Cor 2013, ao lado do marido André Luiz Baptista Lins Rocha. A arquiteta impressionou com sua sala de estar (*palco da foto*). Urbanidade e aconchego são traços do ambiente moderno tomado por cinza, tendência forte que ganhou toques de azul e preto nos detalhes, além de madeira “para aquecer”.

» Noivas

Com sua confecção de vestidos de noivas, Fernando Peixoto, que se reveza entre a indústria em Goiânia e o showroom em Brasília, lançou, no fim de abril, coleção de inverno 2013, no Espaço Imperial, para 400 convidados seletos. Ele apresentou a linha Diamond, concebida para “transformar noiva em rainha”. Suas criações chegam em rendas francesas com desenhos delicados (Chantilly, Omblin e Soutache) feitas de seda pura, tafetás, organzas e gazares em branco e off-white.



» Fábrica de brinquedos

A alemã Dagmar Brigitt montou sua indústria de brinquedos e jogos pedagógicos há quase 50 anos em Goiânia, incentivada por um catálogo europeu com imagens de produtos de madeira. Do Setor Bueno, a fábrica foi transferida para sede maior, no Jardim Guanabara, de onde saem remessas para várias regiões do Brasil.

>> Baco

Denner Justino (Opus) e o sommelier Eugênio Jardim, em jantar embalado por músicos da Orquestra Filarmônica de Goiás. Radicado há anos na Califórnia, onde dirige a adega do charmoso restaurante Le Jardiniere, em São Francisco, Jardim apresentou vinhos californianos produzidos nos Vales de Napa e Sonoma. Dias depois, o sommelier foi atração da 2ª Festa da Uva, durante o 8º Festival Gastronômico de Pirenópolis, realizado no final de maio. Nas degustações, ele comparou vinhos dos EUA com brasileiros e aprovou vedetes genuinamente goianas, como os vinhos Intrépido e Bandeiras, produzidos na Adega Pirineus.



>> Requite

O empresário André Viana (Rio Granito Mineração e Indústria) impressionou em mostras de decoração da capital, como a Casa Cor 2013, com seu mais novo lançamento: aurora crema. Empregado como piso em salas e banheiro, além de bancadas, o mármore diferenciado no tom gelo perolado surge como opção ao crema marfil, mármore importado. Detalhe: sua origem é pedreira no interior goiano.

>> Água mineral

Os empresários Ronaldo Miranda Machado e Osvaldo Cesar Cecílio (Nativa) lançaram a Água Mineral Cristal do Cerrado, nova marca do grupo, que surgiu em 1999. Agora, além de Hidrolândia, a dupla reveza-se também no comando da nova fonte, que fica em Aparecida de Goiânia e entrou em funcionamento este ano. Ronaldo Machado preside a Associação Brasileira de Indústrias de Água Mineral (Abinam).

>> Tênis

Nas horas de folga de sua indústria de confecção (Lasso), Edgar Yabumoto é atleta. Ele coordenou o 7º Torneio Centenário de Duplas, que movimentou o Clube Kaikan, de 30 de maio a 2 de junho. Depois, a empreitada seria o 52º Jantar Típico, também no clube Kaikan, no Setor Itatiaia, dia 4 de junho.

>> Sinuca

Mesas e tacos de sinuca produzidos na indústria do empresário Rogério Coelho Rios (Só-Snooker), em Aparecida de Goiânia, podem ser vistos em atrações da TV Globo e eventos da Confederação Brasileira de Bilhar e Sinuca. Além de cenário de bar na novela Avenida Brasil e filmes, suas mesas invadiram ambientes descontraídos e arrojados em mostras de decoração locais.



>> Infraestrutura

Presidente da Fieg Regional Anápolis, Ubiratan Lopes (Vibracon) comemora 27 anos da fundação de sua indústria de pré-moldados e artefatos de cimento, tempos depois ramificada com filial em Aparecida de Goiânia.

giro pelos sindicatos»

» SINDIREPA

Dia das Mães – 1

Numa parceria com o Sebrae Goiás e a Aprobeleza, o Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de Goiás (Sindirepa-GO) realizou um dia especial dedicado às mães motoristas no dia 11 de maio, no sábado que antecedeu o Dia das Mães. A iniciativa, parte do Projeto Empreender, teve como objetivos, entre outros, dar visibilidade às empresas que participam do programa, atrair novos participantes e divulgar as ações dos núcleos Beleza e Bem Estar e Centros Automotivos e Reparação Veicular.

Dia das Mães – 2

As mães receberam tratamento especial, entre 8 e 13 horas, no Menno Centro Automotivo, no Setor Aeroporto, em Goiânia, atendidas por mecânicos treinados e especialistas, que realizaram gratuitamente a inspeção dos veículos. Enquanto aguardavam a conclusão do serviço, as mães motoristas puderam desfrutar de um café da manhã especial e foram atendidas, na sequência, por profissionais de maquiagem e cabeleireiros, além de participarem de um bate-papo com a consultora de imagem Clau Oliveira.

» SINDMÓVEIS

Gestão de resíduos

Depois de participar da edição 2013 da Feira Internacional de Máquinas, Matérias-Primas e Acessórios para a Indústria Moveleira (Fimma Brasil), em Bento Gonçalves (RS), e conhecer o aterro industrial da cidade, o Sindicato das Indústrias de Móveis do Estado de Goiás (Sindmóveis-GO) desenha projeto que pretende reeditar, no Estado, a experiência da Fundação Proamb na área de resíduos industriais. Criada em 1991, por iniciativa de um grupo de empresários da indústria moveleira da região de Bento Gonçalves, que buscava alternativas para destinação correta de resíduos, a fundação oferece soluções ambientais seguras a partir de suas quatro unidades de negócio, incluindo um aterro industrial, assessoria técnica, coprocessamento e feira ambiental. “A ideia é trazer para Goiás a experiência da Proamb para a realização de um trabalho comum”, afirma Pedro Silvério Pereira, presidente do Sindmóveis-GO.

Visita técnica

O polo da indústria moveleira em construção na cidade de Senador Canedo, resultado dos esforços e da coordenação do Sindmóveis-GO, recebeu em abril a visita de um grupo de empreendedores individuais de Anápolis, organizada pelo Sebrae com o objetivo de apresentar a trajetória dos empresários do setor no Estado.



Capacitação

Como parte do Projeto Empreender, o Sindirepa realizou, em abril, a palestra Entendendo Custos, Despesas e Preço de Venda, dentro da estratégia adotada pelo sindicato para promover a capacitação de seus associados. As reuniões do projeto ocorrem duas vezes por mês, sempre às quintas-feiras.

» SIAA

Fórum da Indústria de Alimentação

O presidente do Sindicato das Indústrias de Alimentação de Anápolis (Siaa), Wilson de Oliveira (foto), participou do 1º Fórum Brasileiro da Indústria de Alimentos, uma iniciativa do Grupo de Líderes Empresariais (Lide) e da Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação (Abia). De acordo com Oliveira, foi bastante destacada a presença do ex-ministro da Agricultura, o mineiro Allyson Paolinelli que, na década de 70, no governo do ex-presidente Ernesto Geisel, foi um dos idealizadores e criadores da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), considerada marco para a expansão do agronegócio no País. “Agora, outro mineiro, o nosso presidente da Confederação Nacional das Indústrias (CNI), Robson Braga, acaba de criar a Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (Embrapii), que será também um marco para a indústria nacional”, observou.



» SINDUSCON-GO

Utilidade pública

A direção do Sindicato da Indústria da Construção no Estado de Goiás (Sinduscon-GO) recebeu, em abril, o deputado estadual Francisco Júnior para a entrega oficial do Título de Utilidade Pública à entidade. O documento, publicado na edição de 21 de março deste ano do Diário Oficial, amplia as possibilidades de o sindicato firmar convênios e parcerias com órgãos públicos para a realização de ações em benefício de toda a sociedade.

Tecnologia da construção

Com apoio do Sinduscon-GO e organização da Cipa Fiera Milano Publicações e Eventos foram realizados, entre 21 e 23 de maio, no Centro de Convenções de Goiânia, a 1ª Feira Internacional da Tecnologia da Construção e o 86º Enic – Encontro Nacional da Indústria da Construção. A feira é uma exposição técnico-profissional de prestadores de serviços e fabricantes, revendedores, importadores e distribuidores de produtos e equipamentos dos diversos setores da construção civil. A intenção das entidades é manter a realização do evento anualmente em Goiânia, a partir de 2015.

Construção social

O Dia Nacional da Construção Social, maior evento do setor nesta área, promovido anualmente pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) em mais de 20 unidades da federação, será realizado neste ano no dia 17 de agosto. Em Goiás, numa parceria com o Sinduscon-GO e Serviço Social da Indústria da Construção (Seconci-GO), com participação ainda do Sesi e Senai, o evento ocorrerá na Unidade Integrada Sesi Senai Aparecida de Goiânia. O tema será Educação: Família/Atitudes, Formação/Qualificação, Educação para a Vida. Incluído na programação, será realizado ainda o torneio início dos Jogos da Construção.

» SINDTRIGO

Tendências globais

O Sindicato dos Moinhos de Trigo do Centro-Oeste, representado por seu presidente, André Lavor, também esteve presente no 1º Fórum Brasileiro da Indústria da Alimentação, realizado em abril no Castro's Park Hotel, em Goiânia. Na ocasião, foram debatidas tendências globais para o setor de alimentos, além de assuntos de interesse da cadeia. A organização do evento assumiu o compromisso de realizar a segunda edição do fórum no ano que vem, também na capital goiana. Na foto, André Lavor e o ex-ministro da Agricultura e embaixador da ONU, Roberto Rodrigues.



» SINPROCIMENTO

Feira internacional

O Sindicato das Indústrias de Cimento do Estado de Goiás (Sinprocimento) abriu inscrições para a caravana de empresários que visitará a 7ª edição da Concrete Show South America, programada para os dias 28 a 30 de agosto, no Centro de Exposições Imigrantes, em São Paulo (SP). Organizada pelo sindicato, a caravana sairá de Goiânia no dia 29 de agosto, retornando no dia 31. Mais informações pelos telefones (62) 3224-0456 e 8458-9648 ou pelo email siac@sistemafieg.org.br.

Qualificação

Como parte de sua política para qualificação e aprimoramento profissional e empresarial do setor, o Sinprocimento promoveu, em junho, cursos de capacitação de líderes de processo produtivo e para operadores de empilhadeira, em parceria com o Senai Goiás. Em maio, juntamente com a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP), o sindicato realizou o curso Produção Otimizada e com Qualidade de Blocos de Concreto.

Premoldados e norma de desempenho

Como parte do Programa de Apoio à Competitividade das Micro e Pequenas Indústrias (Procomp), resultado de parceria entre CNI, Sebrae, Fieg e sindicatos da indústria, o Sinprocimento foi sede do seminário de sensibilização para o Programa Goiano de Aceleração do Setor de Premoldados de Concreto, ocorrido em junho, no Palácio da Indústria, em Goiânia. No dia 3 de julho, no mesmo local, será realizada palestra com o especialista Daniel de Luccas sobre a norma de desempenho ABNT NBR 15575.

» SINROUPAS

Rumos da moda

O Sindicato das Indústrias de Confeções de Roupas em Geral de Goiânia (Sinroupas) e a i7 Publicidade, realizaram no final de maio, no Centro de Convenções de Goiânia, a palestra Rumos da Moda, com a empresária, consultora de moda e jornalista Glória Kalil. A iniciativa teve apoio do Sebrae, Fieg, Sindicato das Costureiras, Sinvest, do governo estadual e da Federação dos Trabalhadores na Indústria nos Estados de Goiás, Tocantins e Distrito Federal.



» FIEG REGIONAL

Títulos e homenagens

O presidente da Fieg Regional Anápolis, Ubiratan Lopes, e os presidentes de sindicatos das Indústrias de Alimentação de Anápolis (Siaa), das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Anápolis (Simmea) e das Indústrias da Construção e do Mobiliário de Anápolis (Sicma), Wilson de Oliveira, Robson Braga e Álvaro Maia, respectivamente, prestigiaram a sessão solene da Câmara Municipal, realizada no dia 12 de abril, para a entrega do título de Cidadania Anapolina ao presidente da Fieg, Pedro Alves de Oliveira, e para o diretor regional do Senai, Paulo Vargas. A propositura foi apresentada pelo vereador e presidente do Legislativo Luiz Lacerda. Na mesma sessão, foi também realizada homenagem especial aos 60 anos do Sesi Goiás.

» SINVEST

Crédito para confecções

O Sindicato das Indústrias do Vestuário do Estado de Goiás (Sinvest), lideranças e empresários do setor participaram, no dia 20 de maio, no Centro de Convenções de Goiânia, do lançamento de linhas de crédito da Agência de Fomento de Goiás S.A. (GoiásFomento) para a indústria de confecções, a juros favorecidos de 0,25% ao mês.

» SINDIFARGO

Desoneração de medicamentos

O presidente executivo do Sindicato das Indústrias Farmacêuticas no Estado de Goiás (Sindifargo), Marçal Henrique Soares, participou da solenidade de lançamento da Frente Parlamentar para a Desoneração de Medicamentos, realizada em abril, na Câmara dos Deputados. Segundo ele, a frente terá como principal foco a redução da elevada carga tributária dos remédios, o que acaba prejudicando o consumidor. O deputado Walter Ihoshi (PSD-SP) foi escolhido para presidir o grupo, que conta com cerca de 200 deputados. Para Soares, em diversos países, a carga de impostos incidente sobre os medicamentos é muito menor do que a do Brasil.



» SIVA

Parceria com Senai Goiás

A Faculdade de Tecnologia Senai Roberto Mange, em parceria com o Sindicato das Indústrias do Vestuário de Anápolis (Siva), oferece uma série de cursos gratuitos. Neste primeiro semestre, foram abertas vagas para costureiro industrial em tecido plano, costureiro industrial em malha e modelista cortador industrial, todos eles com duas turmas, sendo que as últimas iniciaram as atividades no dia 15 de abril e concluirão o curso em 18 de junho. O presidente do Siva, Jair Rizzi (foto), destaca que o setor absorve muita mão de obra, mas é necessário que haja capacitação adequada dos profissionais e, neste sentido, a programação de cursos terá continuidade no segundo semestre.



» SIMMEA

Ampliação da Caoa/Hyundai

O presidente do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Anápolis (Simmea), Robson Braga, vê com entusiasmo os recentes anúncios de novos investimentos na planta da Caoa/Hyundai, no Distrito Agroindustrial de Anápolis. Além de aproveitar mão de obra do próprio município, a empresa tem feito recrutamento de trabalhadores em locais próximos, como, por exemplo, Corumbá de Goiás e Silvânia. A Caoa, inclusive, foi parceira do Senai na implantação da oficina de mecânica (foto), inaugurada no final do ano passado, onde passou a funcionar uma mini-linha de produção de montagem de veículos, com aprimoramento dos cursos já existentes nas áreas de prevenção e de manutenção veicular e curso específico de montagem automotiva.



» SICMA

Apoio à indústria moveleira

O Sindicato das Indústrias da Construção e do Mobiliário de Anápolis (Sicma) apoia o Projeto Setorial da Indústria Moveleira, desenvolvido pelo Sebrae. A iniciativa tem por objetivo fortalecer o setor, por meio de consultorias e ações voltadas à melhoria da qualidade na produção e eficiência na gestão dos negócios. O diretor do Sicma, Marcos Vinícius Pereira de Carvalho, esteve recentemente com um grupo de empresários e o consultor do Sebrae, Arildo Costa, realizando visita ao polo moveleiro do município de Senador Canedo, que já possui estrutura bem avançada. Depois da reunião, houve encontro com o presidente da Companhia de Distritos Industriais de Goiás (Goiasindustrial), Ridoval Chiareloto, quando foi apresentada a sugestão de estudo para a criação de uma área que possa abrigar empresas do polo anapolino. Na foto, o presidente do Sicma, Álvaro Maia, na primeira reunião do Sebrae com os empresários do setor moveleiro de Anápolis.

» SINDICER/GO

Norma de desempenho

Em reunião de diretoria, o presidente do Sindicato das Indústrias Cerâmicas do Estado de Goiás (Sindicer/GO), Henrique Morg de Andrade, destacou a participação da entidade no Comitê de Tecnologia da Cadeia da Construção Civil do Sinduscon-GO, que apresentou sugestões para a Norma de Desempenho (ABNT NBR 15575) para edificações habitacionais, com previsão de entrar em vigor no País a partir de 19 de julho. Ele observou que a Norma de Desempenho trará muitas mudanças para a cadeia da construção civil e que é importante para o setor estar atento às mudanças para que possa melhor se adequar.





“Acredita-se que a mudança de comportamento e de paradigma seja a parte mais difícil do diálogo entre a responsabilidade social e a indústria”.

**Aline Andrade Ferreira, psicóloga, mestre em Gestão Executiva e especialista em Gestão de Pessoas, assessora da área de responsabilidade social*

O LONGO CAMINHO DA RESPONSABILIDADE SOCIAL

Falar de responsabilidade social é um bom debate, enriquecido pelo nobre objetivo de mostrar as muitas possibilidades de sua aplicação na gestão das indústrias.

Conceitualmente, o Instituto Ethos (2006) definiu responsabilidade social como a forma ética e transparente das empresas em gerir seus negócios, valorizando a relação com as partes interessadas (fornecedores, acionistas, público interno, consumidores e comunidade), promovendo o equilíbrio ambiental, social e econômico por meio do desenvolvimento sustentável, reduzindo as desigualdades sociais e respeitando a vida das futuras gerações.

Historicamente, a responsabilidade social surgiu a partir dos anos 90, por meio de um movimento de valorização da ação responsável no Brasil, quando entidades não governamentais, institutos de pesquisa e organizações começaram a atuar com a questão para além do ambiente interno da empresa, demonstrando não apenas o comprometimento da organização com a qualidade de vida de seu colaborador, mas também cumprindo seu papel social para com a comunidade onde está inserida.

Na pesquisa Responsabilidade Social: Uma Contribuição do Sesi para a Gestão da Indústria Brasileira – nossa monografia de mestrado profissional, desenvolvida no curso Gestão Executiva Internacional, no Instituto de Pós-Graduação (Ipog) –, a constatação é de que a instituição do Sistema Fieg reforça essa tendência de valorização da ação responsável, na medida em que ensina os gestores das indústrias a falar a linguagem da responsabilidade social.”

No estudo de caso, verificou-se como o Serviço Social da Indústria estimula a gestão socialmente responsável, à luz de sua missão, de “promover a qualidade de vida do trabalhador da indústria, na prestação de serviços em saúde, educação, lazer e estimulando a gestão socialmente responsável dentro das indústrias.”

Assim, quando a indústria utiliza os serviços do Sesi como ferramenta de gestão, gerando indicadores e buscando resultados concretos, automaticamente está fazendo responsabilidade social. Em consequência, esses benefícios permitem agregar valor à imagem e reputação da empresa para com seus públicos de interesse, além de ser uma estratégia de marketing social. Mas nem tudo são flores, há espinhos também. O caminho da responsabilidade social ainda é longo e o passo é curto, na medida em que o desenvolvimento de ações socialmente responsáveis está associado à inserção, ao trabalho e desempenho de todas as partes interessadas. Uma organização socialmente responsável, ao inserir esses valores e princípios, cria ambiente de camaradagem, diálogo, motivação e transformação concreta.

Acredita-se que a mudança de comportamento e de paradigma seja a parte mais difícil do diálogo entre a responsabilidade social e a indústria, mas a responsabilidade social é o grande diferencial competitivo e as indústrias com o apoio do Sesi estão caminhando aos poucos em sua direção.

() Artigo elaborado sob supervisão da Profa. Dra. Silvana de Brito Arrais Dias*



SE A EDUCAÇÃO É CAPAZ DE TRANSFORMAR UM PAÍS, IMAGINA O QUE ELA PODE FAZER COM A SUA EMPRESA.

Leve a Educação de Jovens e Adultos para sua empresa. Investir na educação de seus colaboradores é sempre um ótimo negócio.

Por meio do programa Educação de Jovens e Adultos do Sesi – EJA, você pode melhorar a qualidade de vida dos seus colaboradores e a produtividade da sua empresa. Com a EJA, seus funcionários podem concluir os estudos em menos tempo, além de contar com material didático de primeira, professores capacitados e um certificado no final do curso. Tudo isso, sem custos para o empresário e para o trabalhador. Os cursos podem ser realizados na própria empresa e em qualquer horário. Trabalhador qualificado e motivado é certeza de muito mais rendimento.

EDUCAÇÃO DE JOVENS E ADULTOS DO SESI – EJA

HORÁRIOS FLEXÍVEIS, DE ACORDO COM AS SUAS NECESSIDADES

Alfabetização – 240 horas – 6 meses

Ensino Médio – 1.200 horas

- 3 horas diárias (5 dias na semana) – 1 ano e 8 meses*
- 3 horas diárias (4 dias na semana) – 2 anos e 1 mês*
- 2 horas diárias (5 dias na semana) – 2 anos e 6 meses*
- 2 horas diárias (4 dias na semana) – 3 anos e 2 meses*

Ensino Fundamental 1º Segmento - 2º ao 5º ano – 800 horas

- 3 horas diárias (5 dias na semana) – 1 ano e 2 meses*
- 3 horas diárias (4 dias na semana) – 1 ano e 5 meses*
- 2 horas diárias (5 dias na semana) – 1 ano e 8 meses*

Ensino Fundamental 2º segmento – 6º ao 9º ano – 1600 horas

- 3 horas diárias (5 dias na semana) – 2 anos e 3 meses*
- 3 horas diárias (4 dias na semana) – 2 anos e 10 meses*
- 2 horas diárias (5 dias na semana) – 3 anos e 4 meses*

CONSULTE TAMBÉM OUTRAS OPÇÕES DE HORÁRIOS.

* O cálculo do tempo é feito como uma média de prazo, de acordo com os horários disponíveis da empresa. Os horários e prazos podem ser customizados com período mínimo de 2 horas por dia.

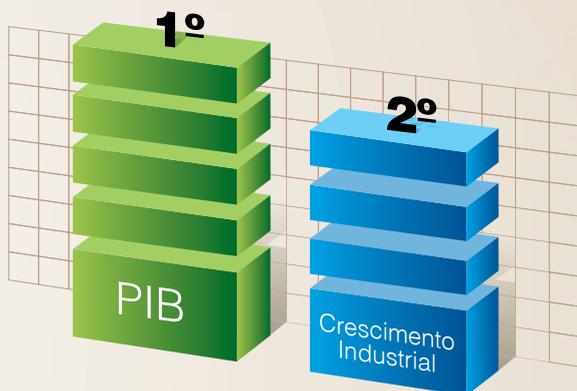
Informações: Goiânia - 4002-6213
Demais localidades - 0800-642-1313



COM UM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, GOIÁS É UM DOS ESTADOS **QUE MAIS CRESCE NO BRASIL.**



EM 2012 GOIÁS FOI O ESTADO QUE TEVE O MAIOR CRESCIMENTO DO PIB NO BRASIL. E O SEGUNDO MAIOR CRESCIMENTO INDUSTRIAL.



ISSO SÓ ACONTECE PORQUE O GOVERNO DE GOIÁS DEIXA O ESTADO CADA VEZ MAIS ATRAENTE PARA AS EMPRESAS INVESTIREM AQUI E PORQUE O GOIANO É UM POVO QUE TRABALHA.

COM A VINDA DAS GRANDES INDÚSTRIAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS, COM O INCENTIVO À CRIAÇÃO E EXPANSÃO DE PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS, COM O MAIOR CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA E PECUÁRIA, GOIÁS TEM DO QUE SE ORGULHAR EM TERMOS DE DESENVOLVIMENTO.

ISSO NÃO É POUCO. É MUITO SE A GENTE PENSAR QUE TODO ESSE ESFORÇO ESTÁ GERANDO **MAIS EMPREGOS, MAIS RENDA. E UMA VIDA MELHOR SE FAZ ASSIM.**

**Muito já foi feito e o Governo de Goiás
trabalha pra fazer muito mais.**



GOVERNO DE
GOIÁS
Fazendo o melhor pra você.