

**ENTREVISTA**

“Temos lutado e vencido algumas batalhas”, resume Célio Eustáquio de Moura, presidente do Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Fieg. Num balanço dos últimos quatro anos de sua gestão à frente do conselho, ele detalha as atividades desenvolvidas no período e a interlocução promovida pelo órgão em busca de soluções para os principais gargalos na área de infraestrutura no Estado.

ENERGIA

INVESTIMENTOS E QUALIDADE, MAS COM TARIFAS MÓDICAS

FERROVIA

CONCESSÃO VERTICAL PODE LIMITAR CONCORRÊNCIA E ENCARECER SERVIÇO

**RODOVIAS**

ESTADO GERAL RUIM DAS ESTRADAS AINDA PREOCUPA SETOR PRODUTIVO

Goiás Industrial

REVISTA DO SISTEMA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE GOIÁS

BALANÇO / COINFRA

O esforço para reerguer A INFRAESTRUTURA

O BAIXO NÍVEL DOS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELOS SETORES PÚBLICO E PRIVADO NAS ÚLTIMAS DÉCADAS PERMITIU QUE A DEPRECIAÇÃO CONSUMISSE PRATICAMENTE 40% DO VALOR DOS ATIVOS NO SETOR. SERIA PRECISO MULTIPLICAR O INVESTIMENTO EM DUAS VEZES E MEIA E MANTER ESSE NÍVEL POR DUAS DÉCADAS PARA RECUPERAR E AMPLIAR A INFRAESTRUTURA, CRIANDO CONDIÇÕES PARA O CRESCIMENTO MAIS ACELERADO DA ECONOMIA.

SANEAMENTO

MOBILIZAÇÃO CONTRA OS GARGALOS NAS ÁREAS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E ESGOTO



A saúde de sua empresa é o nosso foco.

Isso é Sesi-Saúde e Segurança no Trabalho

A saúde de sua equipe revela como vai seu negócio. Por isso, o SESI oferece soluções destinadas a proporcionar um ambiente de trabalho mais seguro e produtivo, promovendo qualidade de vida e cumprindo as exigências legais. A ação reduz afastamentos do trabalho e garante mais saúde e bem-estar aos trabalhadores.

O trabalho da equipe multidisciplinar do SESI confere tranquilidade à sua empresa e confiança junto aos órgãos fiscalizadores. É disso que sua empresa precisa para sair bem na foto.

Serviços:

- ✓ Programas Legais (PPRA, PCMSO, PCMAT)
- ✓ Consultas Ocupacionais com Emissão de ASO (Atestado de Saúde Ocupacional)
- ✓ Exames Laboratoriais

- ✓ Laudos Técnicos
- ✓ Avaliação de Agentes Físicos e Químicos
- ✓ Cursos e Palestras sobre Segurança e Saúde do Trabalho
- ✓ Gestão do Absenteísmo/FAP/NTEAP

www.sesigo.org.br

Goiânia:

4002 6213

Demais Localidades:

0800 642 1313



FIEG SESI

Goiás Industrial

REVISTA DO SISTEMA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE GOIÁS

EDIÇÃO EXTRA / SETEMBRO 2018



FERROVIAS

24 / Modelo escolhido pela ANTT para a subconcessão da Ferrovia Norte-Sul pode reduzir concorrência e encarecer os custos do frete

RODOVIAS

31 / Em oito anos, Estado investiu quase R\$ 6,0 bilhões nas estradas estaduais, mas qualidade das vias ainda deixa a desejar e preocupa setor produtivo

MOBILIDADE URBANA

34 / Com espaços amplos, avenidas largas e topografia favorável, soluções para o setor em Goiânia exigem custos mais baixos e planejamento

SANEAMENTO

38 / Mobilização para aperfeiçoar a gestão de recursos hídricos no Estado e evitar a ocorrência de crises no abastecimento de água na capital



HIDROVIA

42 / O papel desempenhado pelo Coinfra para assegurar a operação de transporte de cargas ao longo da Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná



O esforço para reerguer A INFRAESTRUTURA

Alex Malheiros

CAPA

Trabalhadores da Enel Goiás em ação em Goiânia: gargalos na distribuição de energia no Estado ocupam espaço central na agenda do Coinfra/Fieg, que atuou ao longo de todo o processo de privatização da Celg Distribuição e continua articulando ações para melhoria do serviço.

ENTREVISTA

6 / Ao longo de quatro anos, o Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Fieg, segundo seu presidente, Célio Eustáquio de Moura, desenvolveu esforços para buscar soluções para as questões mais graves relacionadas ao setor no Estado, a começar pelo baixo investimento em infraestrutura, a qualidade pouco desejável da energia elétrica, o incremento do modal ferroviário, a retomada da Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná, as crises recorrentes de escassez hídrica e os gargalos nas rodovias e na mobilidade urbana.



Alex Malheiros



INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

15 / Investimentos no setor despencam para 1,69% do PIB, menos da metade dos 4,15% indicados para sua recuperação e expansão



OPINIÃO

5 No editorial Por que investir em infraestrutura, o presidente da Fieg, Pedro Alves de Oliveira, avalia o desafio hercúleo de modernizar o setor.

AGENDA E MISSÃO

12 / Coinfra atua estrategicamente em áreas que interferem em todas as dimensões da vida econômica no Estado

ENERGIA

20 / Conselho cobra os investimentos prometidos para melhora do serviço no Estado e questiona novo aumento da tarifa



SISTEMA FIEG

Federação das Indústrias
do Estado de Goiás

Presidente: Pedro Alves de Oliveira

FIEG REGIONAL ANÁPOLIS

Presidente: Wilson de Oliveira

Av. Engº Roberto Mange, nº 239-A, Bairro
Jundiá, CEP 75113-630, Anápolis-GO
Fone/Fax (62) 3324-5768 / 3311-5565
E-mail: fieg.regional@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 Nunes

Superintendente: Humberto Oliveira

ICQ BRASIL

Instituto de Certificação Qualidade Brasil

Diretora: Sônia Rezende (interina)

Superintendente: Almir Blesio (interino)

Diretores

Sandro da Mabel Antônio Scodro

Otávio Lage de Siqueira Filho

José Nivaldo de Oliveira

Jaime Canedo

Pedro Silvério Pereira

Joaquim Guilherme Barbosa de Souza

João Essado

Elvis Roberson Pinto

Silvio Inácio da Silva

Eliton Rodrigues Fernandes

Olympio José Abrão

Carlos Roberto Viana

Luiz Gonzaga de Almeida

Luiz Ledra

José Antônio Vitti

José Luiz Martin Abuli

Wellington Soares Carrijo

Álvaro Otávio Dantas Maia

Jair Rizzi

Robson Peixoto Braga

Edilson Borges de Souza

José Divino Arruda

Domingos Sávio Gomes de Oliveira

Eduardo Cunha Zuppani

Mário Renato Guimarães de Azeredo

Emílio Carlos Bittar

Antônio Benedito dos Santos

Leopoldo Moreira Neto

Conselho fiscal

Célio Eustáquio de Moura

Jerry Alexandre de Oliveira Paula

Orizomar Araújo Siqueira

Conselho de representantes junto à CNI

Pedro Alves de Oliveira

Paulo Afonso Ferreira

Conselho de Representantes junto à Fieg

Abílio Pereira Soares Júnior

Ailton Aires Mesquita

Alexandre Baldy de Sant'anna Braga

Álvaro Otávio Dantas Maia

Alyson José Nogueira

André Lavor Pagels Barbosa

André Luiz Baptista Lins Rocha

Antônio Alves de Deus

Antônio Benedito dos Santos

Antônio Humberto Alves de Sousa

Bruno Franco Beraldi Coelho

Carlos Alberto Vieira Soares

Carlos Roberto Viana

Célio Eustáquio de Moura

Daniel Viana

Domingos Sávio G. de Oliveira

Edilson Borges de Sousa

Eduardo Bilemjan Filho

Eliton Rodrigues Fernandes

Elvis Roberson Pinto

Emílio Carlos Bittar

Enoque Pimentel do Nascimento

Eurípedes Felizardo Nunes

Fábio Rassi

Flávio Santana Rassi

Gilberto Martins da Costa

Heitor de Oliveira Neto

Hélio Nunes

Heribaldo Egídio

Ian Moreira Silva

Jaime Canedo

Jair José de Alcântara

Jair Rizzi

Jaques Jamil Silvério

Jerônimo David de Sousa

Jerry Alexandre de Oliveira Paula

Joana D'Arc da Silva

João Essado

Joaquim Cordeiro de Lima

Joaquim Guilherme Barbosa de Souza

José Alves Pereira

José Antônio Vitti

José Carlos Garrote de Sousa

José Divino Arruda

José Luiz Martin Abuli

José Nivaldo de Oliveira

Laerte Simão

Leopoldo Moreira Neto

Lúcio Monteiro dos Santos

Luiz Antônio Gonçalves Fidelis

Luiz Gonzaga de Almeida

Marcelo de Freitas Barbosa

Marcos André R. de Siqueira

Marley Antônio Rocha

Olavo Martins Barros

Osnei Valadão Marques

Otávio Lage de Siqueira Filho

Paulo Lobo de Araújo Júnior

Pedro de Souza Cunha Júnior

Plínio Boechat Lopes

Robson Peixoto Braga

Rodolfo Luiz Xavier Virgílio

Sandro da Mabel Antônio Scodro

Ubiratan da Silva Lopes

Valdenício Rodrigues de Andrade

Wilson de Oliveira

CONSELHOS TEMÁTICOS

**Conselho Temático de Desenvolvimento
Tecnológico e Inovação**

Presidente: Heribaldo Egídio

Conselho Temático de Meio Ambiente

Presidente: Bruno Beraldi

Conselho Temático de Infraestrutura

Presidente: Célio Eustáquio de Moura

Conselho Temático de Relações do Trabalho

Presidente: Eduardo Bilemjan Filho

**Conselho Temático de Micro
e Pequena Empresa**

Presidente: Jaime Canedo

Conselho Temático de Responsabilidade Social

Presidente:

Antônio de Sousa Almeida

Conselho Temático de Agronegócios

Presidente:

Joaquim Guilherme Barbosa de Souza

Conselho Temático de Comércio

Exterior e Negócios Internacionais

Presidente: Emílio Bittar

Conselho Temático Fieg Jovem

Presidente: Thais Aparecida Santos

Câmara Setorial de Mineração

Presidente: Wilson Borges

Câmara Setorial da Indústria da Construção

Presidente: Sarkis Nabi Curi

Câmara Setorial de Alimentos e Bebidas (Casa)

Presidente:

Sandro da Mabel Antônio Scodro

Rede Metrológica

Presidente: Melquiades da Cunha Neto

DIRETORIA DA FIEG (2015-2018)

Presidente: Pedro Alves de Oliveira

1º Vice-presidente: Wilson de Oliveira

2º Vice-presidente:

Antônio de Sousa Almeida

3º Vice-presidente:

Gilberto Martins da Costa

1º Diretor Secretário:

Carlos Alberto de Paula Moura Júnior

2º Diretor Secretário: Heribaldo Egídio

1º Diretor Financeiro:

André Luiz Baptista Lins Rocha

2º Diretor Financeiro: Hélio Nunes

EXPEDIENTE

Goias Industrial
REVISTA DO SISTEMA FEDERAÇÃO DAS
INDÚSTRIAS DO ESTADO DE GOIÁS

Direção

José Eduardo de Andrade Neto

Coordenação de jornalismo

Geraldo Neto

Edição

Lauro Veiga Filho e Dehovan Lima

Reportagem

Lauro Veiga Filho

Colaboração

Nelson Anibal Lesme Oruê

Adriana Moreno

Fotografia

Alex Malheiros

Projeto gráfico

Jorge Del Bianco

Capa, ilustrações e diagramação

Jorge Del Bianco

Impressão

Gráfica Kelps

Departamento Comercial

(62) 3219-1720

Redação e correspondência

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: ascom@sistemafieg.org.br

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



Por que investir em infraestrutura

“Enfrentamos batalha crucial para o desfecho da federalização da Celg, com a consequente aquisição da estatal pela Enel Distribuição. E a luta continua, na perspectiva de investimentos e melhoria da qualidade dos serviços prestados, assim como na questão dos transportes.”

PEDRO ALVES DE OLIVEIRA, presidente da Fieg

A recente greve dos caminhoneiros, de triste lembrança pelo quase colapso que trouxe ao País, evidencia a importância da infraestrutura e os males que a falta de investimentos em uma área estratégica causa para todos – economia, negócios e qualidade de vida da sociedade. Mais de três meses depois da paralisação, cujos efeitos mais percebidos pela população foram o desabastecimento e a ameaça

ao direito de ir e vir, a indústria e o setor produtivo em geral ainda não se recuperaram do que pode ser considerado um duro golpe no já modesto crescimento da economia.

Se não fosse a absurda dependência do modal rodoviário, que responde pelo transporte de mais de 60% de todas as cargas movimentadas no País, chegando a 80% com a exclusão do transporte de minério de ferro, certamente sentiríamos menos os efeitos de um movimento grevista que parou o Brasil. A dependência em relação aos caminhões deriva especialmente do baixo investimento em infraestrutura, gerando ineficiências em cadeia, elevando os custos logísticos e reduzindo a competitividade. Nesse cenário, a modernização do setor de infraestrutura demanda esforço hercúleo, de cerca de duas décadas, o que exigirá mais do que dobrar os investimentos atuais, com mobilização de recursos públicos e privados, segundo estima o gerente executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso.

Infraestrutura é agenda constante da indústria e pauta frequente da **Goiás Industrial**, a exemplo da edição anterior, quando foi matéria de capa, e desta edição

extra, que faz um balanço da atuação do Conselho Temático de Infraestrutura da Fieg, um dos 13 organismos de assessoramento técnico (9 conselhos, 3 câmaras setoriais e a Rede Metrológica) da estrutura da federação.

Bem conduzido pelo empresário Célio Eustáquio de Moura, nosso Coinfra tem “vencido algumas batalhas”, como ele diz em entrevista, destacando os setores de energia e transportes.

Realmente, enfrentamos batalha crucial para o desfecho da federalização da Celg, desde gestões junto ao governo federal e ao Ministério das Minas e Energia, com a consequente aquisição da estatal pela Enel Distribuição. E a luta continua, na perspectiva de investimentos e melhoria da qualidade dos serviços prestados, assim como, na questão dos transportes, em busca da efetiva operação da Ferrovia Norte-Sul e sua integração com outras ferrovias, além da melhoria de nossas estradas, consequentemente potencializando a infraestrutura logística, fator de competitividade de nossa indústria.

Enfim, travamos o bom combate! ♦

Ainda na TRINCHEIRA

Ao longo dos últimos quatro anos, o Conselho Temático de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (Fieg) construiu ou ajudou a construir, propôs e negociou ou intermediou soluções para os setores de transporte ferroviário e hidroviário, para o saneamento e a energia e, ainda, na área de mobilidade urbana. Em entrevista à **Goiás Industrial**, seu presidente, Célio Eustáquio de Moura, faz um balanço desse trabalho e detalha as várias frentes de atuação do conselho. “Temos lutado e vencido algumas batalhas”, resume ele.

Goiás Industrial – Como surgiu a proposta de criação do Coinfra e quando o conselho foi criado?

Célio Eustáquio de Moura – O Coinfra nasceu na gestão anterior à do presidente Pedro Alves de Oliveira e sua criação, bastante importante, porque o conselho aborda e tenta contribuir com vários tópicos que são muito importantes para a indústria como um todo. Tudo o que se relaciona com a infraestrutura tem importância estratégica para o setor industrial, por exemplo, quando discutimos água, energia, sistema viário, a questão da mobilidade, a questão das comunicações. Todos esses temas,

entre outros, estão englobados na questão da infraestrutura. Temos abordado assuntos que poderiam ter melhor solução se houvesse o envolvimento da alta administração do Estado e dos órgãos dos vários poderes. Tomando como exemplo a Ferrovia Norte-Sul, essa é uma questão crucial para o futuro de Goiás, é uma matéria de interesse de Estado e não apenas de um governo, assim como praticamente todas as matérias relacionadas à infraestrutura, e merece toda a atenção do conselho, mas ainda não teve solução adequada.

Goiás Industrial – Quando o sr. assumiu a presidência do Coinfra e qual balanço faz sobre as ações do conselho e os avanços realizados?

Moura – Assumi no segundo mandato do presidente Pedro Alves de Oliveira e estou completando quatro anos de gestão. Acredito que entre os tópicos abordados por nós, os mais importantes foram aqueles relacionados aos transportes e à energia. Nesse último setor, estávamos com um gargalo muito grande, num impasse na questão da federalização da Celg. Fizemos gestão junto ao governo federal, ao Ministério de Minas e Energia, e conseguimos fazer com que as tratativas sofressem um desenvolvimento favorável a Goiás diante das dificuldades que a Celg tinha de investimento, inclusive para fazer com que o sistema energético ficasse em pé. No segmento de transporte, demos ênfase muito relevante à questão ferroviária para que o modelo de concessão seja o mais adequado, apesar de, no momento, não estarmos sendo vitoriosos nesse ponto. Acreditamos que o modelo mais adequado seja o horizontal, em que o concessionário pode operar e realizar todo seu trabalho na ferrovia, mas haveria a possibilidade de todos os demais operadores logísticos atuarem ►

A middle-aged man with thinning grey hair is seated in a black office chair. He is wearing a dark blue button-down shirt with a small white pattern and a small green crocodile logo on the left chest. He is looking slightly to his left with a serious expression. In the foreground, a large, out-of-focus glass globe is visible on the left, and a pen holder with several pens is on the right. The background shows a blurred office environment with framed pictures on the wall.

**“FIZEMOS GESTÃO JUNTO
AO GOVERNO FEDERAL, AO
MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA,
E CONSEGUIMOS FAZER COM
QUE AS TRATATIVAS SOFRESSEM
UM DESENVOLVIMENTO
FAVORÁVEL A GOIÁS DIANTE
DAS DIFICULDADES QUE A CELG
TINHA DE INVESTIMENTO”**

com igualdade de chances. Seria um sistema parecido com o pedágio nas rodovias concessionadas ao setor privado, em que a concessionária é dona da estrutura, mas não a opera integralmente, dando a oportunidade de empresas constituírem operadoras ferroviárias independentes ou a outras empresas concessionárias para operar no trecho de Goiás. Isso implicaria maior modicidade tarifária, porque a competição seria mais ampla.

Goiás Industrial – O modelo que está sendo desenhado para a Ferrovia Norte-Sul (FNS) e demais ferrovias previstas para o Centro-Oeste não obedece essa horizontalidade?

Moura – Não. O sistema que vem sendo desenhado é vertical. Na verdade, no caso da FNS não se trata de uma concessão, que hoje pertence à Valec. O trecho de Palmas (TO) a Anápolis e de Ouro Verde a Estrela D'Oeste (SP) será licitado em regime de subconcessão. O modelo em definição está sendo o vertical, em que a subconcessionária será também a operadora. Há, nesse modelo, a permissão de passagem, porém, ainda não se sabe a que nível e nem a que custos. A ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) garantiu-nos que as tarifas seriam razoáveis e dentro da operacionalidade. Mas gostaríamos que o modelo assegurasse a competição e que as tarifas fossem competitivas, gerando um fluxo maior de cargas e, portanto, o desenvolvimento do Estado. Não podemos prescindir da ferrovia, uma vez que toda a mercadoria produzida em Goiás tem como componente a questão da logística, o custo de transporte, diante das distâncias em relação aos mercados. Somos produtores de grãos. Na medida em que Mato Grosso se torne mais eficiente na logística, é claro que haverá uma migração dessa produção, porque a soja, o milho, os grãos em geral e mesmo as proteínas animais, produzidas lá, terão fator competitivo melhor, diante do custo menor de transporte.

Goiás Industrial – Como está o diálogo com a ANTT para a montagem do edital de licitação da subconcessão da FNS? O sr. tem percebido alguma receptividade às propostas do conselho?

Moura – Na verdade, como estamos diante de um governo federal que está se mostrando com certa fragilidade política, isso

não tem sido colocado de maneira firme e determinada. Acredito, inclusive, que foi mais importante para nós gerar alguma influência durante as audiências públicas das quais participamos e demos nossa contribuição para que o modelo pudesse ser alterado. O problema que torna difícil alterar esse ponto é que, neste momento, o governo federal está precisando de caixa. E uma das formas de fazer com que a licitação tenha uma valorização maior é pelo modelo que prevê a verticalização. Por que? Porque ele permite um payback, um retorno do investimento mais rápido na medida em que a empresa subconcessionada poderá também ser operadora da ferrovia e estabelecer margens um pouco mais elevadas, fazendo com que o retorno seja mais rápido. Só que isso causa um desserviço ao Estado e à própria Nação, porque reduz a atividade econômica na medida em que esse sistema encarece a produção pelo custo mais alto de transporte.

Goiás Industrial – O Coinfra teve atuação também nessa área de concessões de rodovias federais. Qual o cenário hoje e qual foi a atuação do Coinfra?

Moura – Na verdade, estamos vivendo um momento atípico e não muito favorável ao setor da engenharia no Brasil. Tivemos licitações de concessões de rodovias e algumas delas não obtiveram êxito devido ao envolvimento em ocorrências de forma inadequada, o que fez com que o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) não liberasse as parcelas dos financiamentos contratados e que estavam previstos no momento da licitação. Isso gerou a impossibilidade dessas empresas de tocarem seu negócio. Uma delas é a Galvão, que foi vencedora da licitação, mas não conseguiu captar os recursos para fazer os investimentos que eram necessários. [O Grupo Galvão teve decretada a caducidade do contrato de concessão do trecho de 624 quilômetros da BR-153 entre Anápolis (GO) e Aliança do Tocantins (TO) em agosto do ano passado]. Isso gerou um processo que nós tentamos colaborar para que houvesse uma celeridade na realização de outra licitação para que outro investidor pudesse assumir essa concessão. Ocorre que isso não aconteceu, pela morosidade que há no Brasil devido à burocracia e à participação

muito ativa do Judiciário, de maneira a meu ver nem sempre muito adequada porque tem havido um entendimento antecipado dos fatos. Deveríamos responsabilizar as empresas e os empresários quando do erro, mas não antecipar uma condenação. Por isso os processos licitatórios não têm uma desenvoltura



“**ACREDITAMOS QUE O MODELO MAIS ADEQUADO (PARA A FERROVIA NORTE-SUL) SEJA O HORIZONTAL, EM QUE O CONCESSIONÁRIO PODE OPERAR E REALIZAR TODO SEU TRABALHO NA FERROVIA, MAS HAVERIA A POSSIBILIDADE DE TODOS OS DEMAIS OPERADORES LOGÍSTICOS ATUAREM COM IGUALDADE DE CHANCES**”



“**NA VERDADE, ESTAMOS VIVENDO UM MOMENTO ATÍPICO E NÃO MUITO FAVORÁVEL AO SETOR DA ENGENHARIA NO BRASIL. TIVEMOS LICITAÇÕES DE CONCESSÕES DE RODOVIAS E ALGUMAS DELAS NÃO OBTIVERAM ÊXITO DEVIDO AO ENVOLVIMENTO EM OCORRÊNCIAS DE FORMA INADEQUADA, O QUE FEZ COM QUE O BNDES NÃO LIBERASSE AS PARCELAS DOS FINANCIAMENTOS CONTRATADOS**”

melhor. Tanto que até hoje essa concessão não foi dada a outro. O processo licitatório ainda não ocorreu, causando prejuízos enormes na BR-153, que é uma rodovia de integração nacional.

Goiás Industrial – Qual a situação da concessão da BR-060 em Goiás?

Moura – Procuramos o Ministério dos Transportes, bem como o BNDES, para verificar a situação da rodovia e infelizmente observamos que a empresa concessionária, a Triunfo Concebra, tem declarado que não há sustentabilidade nessa concessão. Isso nos preocupa sobremaneira, uma vez que a via é muito importante para o Estado e onde há movimentação intensa tanto de cargas como de pessoas. Quando foi proposta uma lei que flexibilizava as concessões, uma antecipação ou prorrogação dos contratos, trabalhamos no sentido de despertar o interesse dos senadores para que a lei fosse aprovada. Ocorre que, como não foi dado andamento no governo, ela não entrou em vigor. Isso gerou certa dificuldade. Não tivemos a flexibilização das exigências incluídas nos contratos dessas concessões, o que seria salutar, uma vez que são concessões extremamente importantes e precisam ter continuidade. Há problemas nas demais concessões de rodovias federais em Goiás, na que liga Cristalina a Minas, assim como na que liga Brasília a Catalão e Minas.

Goiás Industrial – Ainda na área rodoviária, o Estado apresentou os planos para concessão das rodovias que foram duplicadas. Como o sr. avalia essa proposta?

Moura – Vemos a licitação com muito bons olhos, inclusive o modelo escolhido. No modelo proposto pelo governo estadual, uma rodovia mais rentável sustenta a outra menos rentável. Isso faz com que tenhamos uma malha (rodoviária) em boas condições. É um sistema misto, em que as rodovias de grande fluxo ajudam a financiar a manutenção daquelas com menor fluxo de veículos. Inclusive, sendo bem-sucedida a licitação, acredito que alguns trechos nem deverão ter cobrança de pedágio, já que o fluxo de veículos seria tão pequeno que a cobrança não se justificaria.

Porém, ela tem de ser mantida com a mesma qualidade das outras rodovias. Nos trechos com grande fluxo, a renda da empresa ou do consórcio vencedor deverá ser suficiente para cuidar de toda a malha concessionada. Esperamos que haja êxito, que o vencedor (dos

leilões de concessão) possa ser bem-sucedido no investimento e, principalmente, oferecer modicidade tarifária, permitindo que os usuários possam se deslocar com custo razoável e que as empresas de transporte e logística possam utilizar essas vias sem sofrer impactos muito grandes nos custos de seus produtos.

Goiás Industrial – O fluxo de transporte de cargas na Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná continua normalizado? Qual foi o papel desempenhado pelo Coinfra quando a hidrovia teve de paralisar sua operação durante 20 meses, até março de 2016?

Moura – Na verdade, houve participação importante do conselho nesse processo, na medida em que conseguimos introduzir uma exigência de cota mínima para o canal Pereira Barreto (que interliga os reservatórios das hidrelétricas de Três Irmãos, no Rio Paraná, e de Ilha Solteira, no Rio Tietê) na nova licitação da hidrelétrica de Ilha Solteira (vencida em 2016 pela chinesa CTG Brasil). A cota prevê um volume adequado de água para permitir o transporte hidroviário. Esse é um modal muito importante para Goiás, que oferece custos mais baixos e permite que a produção goiana possa chegar aos mercados interno e externo em condições de competitividade. A hidrovia permite a ligação do Paranaíba ao Tietê e de lá, por via férrea, ao porto de Santos. Há uma integração bastante importante e que reforça o quanto é interessante termos diversos modais à disposição do setor produtivo em Goiás. Precisamos integrar todos os modais, que são complementares. No transporte de mercadorias a longa distância e de valor agregado não tão alto, por exemplo, a ferrovia é ideal porque ela transporta volumes maiores por distâncias maiores, sem demandar a manipulação das cargas, o que reduz bastante os custos. A hidrovia, integrada a outros modais, também é uma opção relevante. E a rodovia é ideal para pequenas distâncias e no Brasil há uma inversão, com uso do modal para transporte de cargas de baixo valor em grandes volumes e longas distâncias e isso não é razoável.

Goiás Industrial – Os projetos da plataforma multimodal de ►



“**NO MODELO PROPOSTO PELO GOVERNO ESTADUAL, UMA RODOVIA MAIS RENTÁVEL SUSTENTA A OUTRA MENOS RENTÁVEL. ISSO FAZ COM QUE TENHAMOS UMA MALHA (RODOVIÁRIA) EM BOAS CONDIÇÕES. É UM SISTEMA MISTO, EM QUE AS RODOVIAS DE GRANDE FLUXO AJUDAM A FINANCIAR A MANUTENÇÃO DAQUELAS COM MENOR FLUXO DE VEÍCULOS**”

Anápolis e do aeroporto de cargas continuam relacionados como prioridades pelo governo estadual. O Coinfra tem acompanhado esses processos?

Moura – Infelizmente, no quesito da plataforma, não somos tão otimistas. Há a necessidade de se fazer a concessão para o setor privado, mas o modelo de concessão tem sofrido diversas alterações, o que não tem permitido uma continuidade no processo. Gostaríamos que a plataforma fosse operada por empresas que tivessem conhecimento muito profundo do segmento. A plataforma visa integrar os vários modais e permitiria um avanço muito grande na logística em Goiás, porque ela está localizada em uma região estrategicamente favorável à logística. Ela fica no entroncamento do Brasil, a uma distância razoável de todo o centro de consumo do País e poderia ser uma plataforma para receber, preparar e distribuir a produção de várias regiões. E também seria um grande estímulo para que as indústrias montassem unidades em áreas próximas à plataforma, o que favoreceria seus custos operacionais.

Goiás Industrial – Em relação ao aeroporto de cargas, o sr. também está menos otimista?

Moura – Também estou. Não temos capacidade, por enquanto, para termos um aeroporto exclusivamente de cargas. Ou seja, não há produção para garantir voos regulares. Na visão nossa, o que há é a possibilidade de um aeroporto que operasse no transporte de passageiros e de cargas de porão, o que seria razoável. Mas o aeroporto de Goiânia oferece possibilidades grandes para transporte de cargas de porão. Anápolis poderia ter inicialmente um aeroporto misto, que, ao longo do tempo, com a agregação de novas plantas industriais e de maior demanda, poderia tornar-se um aeroporto exclusivo para cargas. A plataforma pode contribuir muito para isso.

Goiás Industrial – O sr. mencionou a necessidade de integração entre diferentes modais. No caso da Ferrovia Norte-Sul (FNS), argumenta-se que há dificuldades para fazer com que as cargas cheguem até a ferrovia, o que exigiria a criação de formas de integração, assim

como a construção de novas ferrovias, a exemplo das ferrovias de Integração Oeste-Leste (Fiol) e de Integração Centro-Oeste (Fico). Qual a expectativa do Coinfra?

Moura – A possibilidade mais favorável nesse sentido talvez não esteja no poder público. Acreditamos que construir a Fiol e a Fico em toda sua extensão exigirá um investimento muito alto

e talvez não se consiga viabilizar isso. Porém, na medida em que houver a concessão das vias para o setor privado, com a concessão horizontal e bem-sucedida da Ferrovia Norte-Sul, acredito que esse investimento se dê de forma diferente. No caso da Fiol, em vez de o investimento prever a construção desde Ilhéus (BA), a ferrovia poderia sair de Luiz Eduardo Magalhães, no oeste baiano, até o entroncamento com a FNS em Figueirópolis (TO). Poderíamos ter o investimento também do leste de Mato Grosso até Campinorte (GO), no caso da Fico. Isso geraria demanda para a FNS. Entendemos que o investimento nos dois casos não precisa ser dado em sua totalidade, mas pode se dar em uma região grandemente produtora, que é o leste de Mato Grosso e o oeste da Bahia, onde a produção pode ser canalizada para a FNS, gerando economia para os produtores daquelas regiões, ou seja, gerando eficiência, que é a palavra de ordem. É preciso ter eficiência para que nossa produção aumente, traga mais empregos, mais impostos e melhor qualidade de vida para as pessoas. Temos de lutar para que toda a infraestrutura seja melhorada, permitindo a ampliação dos investimentos na nossa região.

Goiás Industrial – O saneamento básico e o abastecimento de água estão igualmente entre as preocupações do Coinfra. Qual sua avaliação sobre a situação atual do setor no Estado?

Moura – Nossa preocupação, nesse momento, está focada na questão da água, por causa dos impactos da escassez hídrica sobre o setor produtivo, na medida em que a captação no período de seca no sistema do Rio Meia Ponte foi limitada a 50%. Estamos estimando que, proximamente, pode ser decretada a captação zero na bacia do Meia Ponte. Essa é uma questão bastante importante, significativa, e que causa impactos no setor produtivo. E por que essa captação está sendo limitada? Porque investimentos precisam ser feitos para interligar a represa do João Leite com todo o sistema da Grande Goiânia para que a população possa ser atendida. Então, precisamos desses investimentos, dessas adutoras. Agora, precisamos também de uma mudança de comportamento. A água é uma das maiores riquezas e ela é finita. Temos de trabalhar de maneira muito responsável e por isso precisamos que haja

não só a coleta simples do esgoto, mas também seu tratamento. Precisamos de mais ETEs (Estações de Tratamento de Esgoto) para que as águas sejam devolvidas aos rios tratadas. Não temos o direito de destruir nossos mananciais. Poderíamos aprender com a experiência de outros países, a exemplo de Israel, e preocupar em fazer um planejamento de longo prazo para tratar a questão hídrica e evitar crises de abastecimento. Temos água, mas é preciso aprender a lidar com ela e aprender a lidar com a sazonalidade em Goiás, onde há seis meses sem chuvas. A implantação de barramentos pode ser uma solução, mas precisamos ter uma regulação para que esses reservatórios não possam ser vertidos a qualquer momento e de qualquer forma. Esses barramentos devem prever o aproveitamento racional da água. Não queremos que a nossa água desça pelos rios e se perca no oceano. Queremos que haja uma utilização dessa água ao longo do caminho dela. Se cada vez que esse recurso for utilizado e devolvido tratado para o rio, ele poderá ser usado mais abaixo novamente. É preciso tratar esse esgoto e esse efluente.

Goiás Industrial – Como o Coinfra tem participado das discussões em busca de soluções para a questão da mobilidade urbana?

Moura – O conselho tem participado junto com o Code-se (Conselho de Desenvolvimento Econômico, Sustentável e Estratégico de Goiânia), contribuindo com sugestões, discutindo alternativas junto com arquitetos e grandes projetistas do sistema viário urbano. Na nossa visão, não podemos mais ficar preocupados só em aumentar vias físicas. Precisamos melhorar o transporte público e fazer com que haja um grande investimento do setor público no setor. Essa seria a única forma de mitigar as dificuldades que claramente vão se avolumar ao longo do tempo, na medida em que haverá maior concentração de pessoas, maior volume de veículos na Região Metropolitana e a mobilidade não poderá ser resolvida com a abertura de mais ruas, avenidas e pistas. Fazer um transporte de qualidade significará melhoria também na qualidade de vida das pessoas. É preciso criar estímulos para que as pessoas deixem o carro em casa e utilizem ônibus, trem

ou metrô, mas que seja um transporte seguro, confortável, com a frequência necessária. Precisamos fazer estudos de fluxo, de origem e destino dessas pessoas. O investimento em transporte público tem de ser planejado para que seja adequado e atenda à demanda da população. É importante, por isso, programar investimentos de longo prazo no setor. O Brasil, por exemplo, carece de projetos. Muitas vezes temos o dinheiro, a capacidade de investimento, mas faltam projetos. E os projetos disponíveis nem sempre são exequíveis, o que gera tanta coisa não muito adequada, como os famosos aditivos contratuais. Porque o projeto não é bem-feito, não tem especificações de todas as necessidades. Precisamos começar a trabalhar para que o poder público possa entregar projetos executivos, projetos que venham com todos os estudos e dados necessários para a execução da obra, sabendo que não será necessário nem um parafuso além do que se especificou no projeto. Além disso, temos de ter projetos de prateleira que prevejam o futuro. Você pode não ter o recurso (para execução da obra) naquele momento, mas o projeto você tem condições de ter. Então, precisa de planejamento, que defina prioridades e projetos para o longo prazo.

Goiás Industrial – Qual a estrutura do Coinfra hoje, como ele opera, quais são seus propósitos?

Moura – O Coinfra funciona sob estímulo. Quando há alguma demanda de algum setor produtivo da indústria, o conselho faz um estudo dessa matéria e define um planejamento para sua atuação. Por exemplo, podemos, quando há necessidade de estudos específicos, ter a CNI (Confederação Nacional da Indústria) como parceira. Buscamos e algumas vezes conseguimos soluções para parte dos problemas que nos são apresentados. Quando há necessidade de interagir com parlamentares, vamos ao Congresso. Muitas vezes buscamos representação junto aos parlamentares de Goiás. Temos uma comissão de assuntos parlamentares na CNI, que colabora com o conselho na aproximação com deputados e senadores. Também procuramos os vários órgãos do Poder Executivo, ministérios, secretarias, agências de regulação, para encaminhar demandas. Há uma verdadeira dificuldade, mas estamos sempre lutando para que a contribuição seja positiva. Temos lutado e vencido algumas batalhas. ♦



“**NÃO TEMOS CAPACIDADE, POR ENQUANTO, PARA TERMOS UM AEROPORTO EXCLUSIVAMENTE DE CARGAS. OU SEJA, NÃO HÁ PRODUÇÃO PARA GARANTIR VOOS REGULARES. NA VISÃO NOSSA, O QUE HÁ É A POSSIBILIDADE DE UM AEROPORTO QUE OPERASSE NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGAS DE PORÃO, O QUE SERIA RAZOÁVEL**”



● **Energia:** diante do salto de 60% na tarifa para a indústria entre 2014 e 2015, Coinfra convoca especialistas, em novembro de 2015, para discutir alternativas para amenizar o impacto da alta

DIALÓGO NO CAMINHO DA LOGÍSTICA

Coinfra incrementa sua participação em fóruns e organismos ligados à infraestrutura e programa novas rodadas de debates sobre o setor até o final de ano

O Conselho Temático de Infraestrutura da Fieg (Coinfra) opera em uma área estratégica e suficientemente ampla para interferir em todas as dimensões da vida econômica do Estado, englobando setores vitais para todos os negócios e, de forma mais ampla, para a qualidade de vida do conjunto da sociedade, sustenta o presidente da entidade, Célio Eustáquio de Moura. Estão no centro de sua atuação os segmentos de transporte e logística, mobilidade urbana, saneamento básico, energia, telecomunicações e habitação.

Participando ativamente de diversos fóruns e entidades envolvidas direta ou indiretamente com infraestrutura, o

Coinfra mantém em sua agenda como temas permanentes questões relacionadas à logística de cargas, à mobilidade urbana e aos desafios colocados nessa área, especialmente na Região Metropolitana de Goiânia. Entre as prioridades tratadas pelo conselho da Fieg incluem-se ainda o suprimento de energia elétrica para os setores produtivos, o saneamento, a habitação e as telecomunicações. A proposta, ressaltava Moura, é contribuir no desenho de soluções para os gargalos enfrentados pela indústria e pela sociedade em geral em cada uma daquelas áreas.

Em parceria com outros organismos, a exemplo da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o conselho busca de for-



● **Ferrovia Norte-Sul:** Pedro Alves discursa durante fórum promovido pelo Coinfra em julho de 2016 sobre a ferrovia como vetor de desenvolvimento para Goiás e Tocantins

ma recorrente estabelecer diálogo com os governos federal, estadual e municipal, Assembleia Legislativa e com a representação goiana no Congresso Nacional. A interlocução direta, reforça Moura, tem sido um dos principais instrumentos adotados pelo Coinfra para tratar dos temas de sua agenda, sob a assessoria executiva do engenheiro civil e economista Leandro

Gondim Silva, técnico executivo da Fieg. Pós-graduado em gestão empresarial, como representante do Coinfra/Fieg, Gondim participa do Conselho de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria Coinfra/CNI, do Conselho de Desenvolvimento Econômico, Sustentável e Estratégico de Goiânia (Codese), do Fórum Energético de Goiás e do Conselho Superior do IF Goiano, além de responder pelo Relatório de Infraestrutura de Goiás e trabalhar como assessor executivo também da Câmara da Indústria da Construção da Fieg.

A ofensiva desenvolvida nos últimos quatro anos teve como objetivos, entre outros, melhorar as condições das rodovias estaduais e federais que cruzam o Estado, seja na defesa de investimentos em manutenção, seja na construção de novas estradas, a conclusão e operação das ferrovias Norte-Sul (FNS), atualmente em fase de preparação para concessão, e de Integração Oeste-Leste (Fiol), ainda em construção, além de ter atuado para acelerar a instalação do novo aeroporto de Goiânia, em operação desde maio de 2016.

O conselho da Fieg tem trabalhado ainda para a implantação da hidrovía Tocantins-Araguaia e no projeto de expansão da hidrovía Paranaíba-Tietê-Paraná, em que atuou de forma decisiva para estabelecer um fluxo mínimo de água no canal Pereira Barreto, o que permitiu a retomada em 2016 das operações na hidrovía, depois de uma paralisação de quase dois anos. No setor elétrico, além de participar da Goiás Solar e do Fórum Energético de Goiás, o Coinfra operou como um dos interlocutores do setor produtivo, no processo de privatização da Celg e consequente recuperação da capacidade de investimentos no setor de distribuição de energia no Estado.

Além desses pontos, têm merecido a atenção do Coinfra a necessidade de investimentos, já anunciados pela Saneamento de Goiás (Saneago), na expansão da rede de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto no Estado, a me-



● A campo: em uma das visitas regulares a empresas, Coinfra foi à Caramuru em abril. Na foto, Célio Eustáquio, presidente do conselho, entre Alberto Borges e Antônio Ismael Ballan, presidente e diretor de logística da empresa

lhoria do transporte coletivo urbano em Goiânia e em toda a Região Metropolitana, medidas para reduzir o déficit de moradias no Estado, melhoria e redução dos custos dos serviços de transmissão de dados por banda larga. Diante da evolução do setor

industrial no Estado nos últimos anos, o conselho tem sustentado a necessidade de adequação, pelo governo estadual, dos mais de 30 distritos industriais instalados em Goiás, a partir de um padrão previamente definido. ►

Missão

- Representar o setor industrial no debate e na implementação de políticas e de ações referentes à infraestrutura, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico de Goiás e do Brasil

Objetivos

- Representar a indústria goiana no encaminhamento das questões relacionadas com infraestrutura
- Assessorar as diretorias executiva e plena da Fieg nas questões relativas à infraestrutura
- Promover a implementação e adequações das ações governamentais e da iniciativa privada, relacionadas com transportes, logística, energia, saneamento, comunicações e habitação
- Contribuir para o constante aperfeiçoamento da legislação específica e sua respectiva regulamentação
- Defender os interesses da indústria, em parceria com outros conselhos temáticos e instituições empresariais
- Manter o setor industrial informado sobre a situação de infraestrutura no Estado e no País e sobre as ações e decisões encaminhadas para solução dos problemas

Atividades

- Acompanhamento dos indicadores de infraestrutura de Goiás
- Preparação e lançamento do Relatório de Infraestrutura de Goiás semestralmente
- Reuniões constantes com Enel, Saneago, Triunfo/Concebra, Agetop e demais entidades e empresas do setor de infraestrutura
- Atendimento das demandas das indústrias em busca de informações sobre infraestrutura do Estado
- Reuniões mensais do Codese, Fórum Energético de Goiás e do Coinfra/CNI
- Acompanhamento das questões sobre a Ferrovia Norte-Sul, saneamento e energia em Goiás
- Discussões gerais sobre infraestrutura no Crea, Faeg, Porto Seco e outros.

RODADAS DE DEBATES

Até o início deste ano, a agenda do Coinfra contemplava encontros mensais com diversos setores e organismos que participam do debate e da definição de ações, políticas e projetos para o setor de infraestrutura. Numa readequação mais recente, as reuniões passaram a ter periodicidade bimensal. A programação para o restante de 2018 contempla, entre outros, encontros com a Secretaria de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos (Secima), com a VLI Multimodal, ligada à Vale e operadora das ferrovias Norte-Sul, em seu trecho norte, e da Centro Atlântica, com o Porto Central, complexo industrial portuário instalado em Presidente Kenedy (ES), e com a Triunfo Concebra, detentora da concessão das rodovias BR-060/153/262.

Nas últimas rodadas, participaram de debates promovidos pelo Coinfra e pela Fieg os órgãos e empresas a seguir:

CONVIDADOS	PAUTA
▶ Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero)	Obras de conclusão do novo aeroporto de Goiânia
▶ Porto Seco Centro-Oeste	Transporte de carga e logística
▶ Valec	Ferrovia Norte-Sul
▶ Fórum Energético de Goiás	Situação do suprimento de energia elétrica no Estado
▶ Ferrovia Centro Atlântica (FCA)	Operação da ferrovia no Estado
▶ Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Superintendência Regional em Goiás e no Distrito Federal	Obras do viaduto do Distrito Agroindustrial de Anápolis e outros projetos
▶ Celg Distribuição	Investimentos em melhoria no sistema energético no Estado
▶ Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop)	Programa Rodovia, investimentos e perspectivas
▶ Saneago	Investimentos em saneamento
▶ Via 040	Concessão do trecho de 936,8 quilômetros da BR-040 entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG)
▶ MGO Rodovias	Concessão do trecho de 436,6 quilômetros entre o entroncamento da BR-040, em Cristalina (GO), e Delta (MG), na divisa de Minas Gerais e São Paulo
▶ Conselho Temático de Infraestrutura da CNI	Nova Lei dos Portos
▶ Macrologística	Projeto Centro-Oeste Competitivo
▶ Condur	Desvio na BR-153
▶ Diversos	Palestras sobre mercado livre de energia
▶ Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (Abrace)	Melhorias no sistema elétrico
▶ Banco do Brasil	Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO), orçamento e perspectivas
▶ Senadora Lúcia Vânia	Ferrovia Norte-Sul e outros temas
▶ Triunfo Concebra	Investimentos e melhorias na BR-153
▶ Brado Logística	Operação de transporte de contêineres na Ferrovia Norte-Sul
▶ Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)	Concessões de rodovias goianas e da Ferrovia Norte-Sul
▶ Ministério dos Transportes	Situação das rodovias em Goiás
▶ Poly Terminais	Concessão do terminal antigo do Aeroporto Santa Genova
▶ Enel Goiás	Investimentos e melhorias no sistema de distribuição de energia
▶ Fórum Energético de Goiás	Desenvolvimento de fontes de energia sustentável em Goiás
▶ VLI Multimodal	Retomada do transporte de contêineres pela Ferrovia Centro Atlântica no Estado

MUITO ABAIXO DO IDEAL

● De costas para o futuro: problemas na infraestrutura rodoviária impedem que a economia retome a trajetória de crescimento

Valores investidos pelos setores público e privado na infraestrutura do País representam perto de 41% do mínimo necessário e atingem níveis recordes de baixa na crise

O baixo investimento realizado pelo País ao longo das últimas décadas e o crescimento da demanda consumiram praticamente 40% dos ativos de infraestrutura. Isso reduziu os estoques de capital no setor para 35,9% do Produto Interno Bruto (PIB) no ano passado, saindo de 58,2% em 1983, quando o País investia fortemente na instalação de sua indústria de base e na construção de rodovias e ferrovias, assim como em telefonia e energia. “Na realidade, o estoque diminuiu em 2017 na medida em que o investimento foi insuficiente para compensar a depreciação do capital fixo, estimada em 2,38% do PIB”, afirma Cláudio Frischtak, sócio da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios e ex-economista do Banco Mundial.

Seria preciso multiplicar o tamanho do

investimento destinado ao setor em praticamente duas vezes e meia, mantendo esse nível ao longo de duas décadas para que o estoque de capital público (ou seja, o valor do capital investido pelos setores público e privado em infraestrutura) atinja algo como 60,4% do PIB, acima dos níveis observados no começo da década de 1980, estima Frischtak. Mantido o ritmo atual de investimentos e mesmo que projetos já anunciados sejam concluídos até 2025, ressalta o especialista Paulo Resende, coordenador do Núcleo de Logística, Infraestrutura e Supply Chain da Fundação Dom Cabral (FDC), o cenário tende a se agravar na área de transporte de cargas.

No estudo Projeções para a Infraestrutura de Logística de Transportes no Brasil, divulgado em agosto pela FDC, o espaço ►



● **Cláudio Frischtak:** investimentos em queda não compensam sequer a depreciação dos ativos no setor de infraestrutura

atualmente ocupado pelas rodovias tende a manter-se praticamente inalterado, com um agravante: perspectiva de piora sensível no nível dos serviços logísticos no modal. A produção de transporte de cargas deverá registrar avanço de 42,3% entre 2015 – data-base para as projeções construídas pela FDC – e 2035, saindo de 1,373 trilhão para 1,949 trilhão de toneladas por quilômetro útil (TKU) – resultado da multiplicação dos volumes transportados pelas distâncias efetivamente percorridas. A participação das rodovias tende a sair de 52,7% para 50,3%. Há algum avanço para o modal ferroviário, de 27,2% para 30,5% em duas décadas, enquanto hidrovias e navegação de cabotagem, em conjunto, devem recuar de 16,9% para 16,1%. As redes de duto praticamente manterão uma fatia pouco acima de 3%.

A complicação vem mesmo com a queda projetada para a qualidade do nível dos serviços logísticos oferecidos pelo modal rodoviário. De acordo com Resende, em torno de 45,3% do serviço já era considerado ruim, péssimo ou inaceitável em 2015 e essa classificação deverá atingir 50,0% em 2025, subindo para 57,5% em 2035. Apenas 21,4% dos serviços rodo-

viários de carga estarão classificados na faixa “ótimo” e “bom” em 2035, nove pontos abaixo dos 30,4% anotados em 2015 e que já eram ruins.

Resende dirige ainda a Plataforma de Infraestrutura em Logística de Transportes – Centro de Estudos Avançados (PILT/FDC), desenvolvida ao longo de mais de um ano pela fundação, sob o conceito de big data analytics, interligando bases de dados primários sobre logística de transporte de empresas e institutos diversos, como Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Ministério dos Transportes.

As projeções consideram a inclusão de novos projetos a partir de 2025, a exemplo das ferrovias Transnordestina e Norte-Sul, no trecho entre Palmas (TO) e Estrela D'Oeste (SP), a construção da Ferrogrão, ligando Mato Grosso ao Pará, e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). Além dessas, as projeções incluem a conclusão da pavimentação das BRs 163 (MT e PA), 230 (PA) e 235 (BA), a duplicação dos trechos da BR-101 em Alagoas, Santa Catarina e na Bahia e da BR-116 na



● **Paulo Resende:** no cenário mais realista, mais de 57% das rodovias tendem a oferecer serviços logísticos de qualidade deplorável até 2035

Bahia e no Rio Grande do Sul, da BR-280 (SC) e de parte da BR-381 (MG). Na área de portos e hidrovias, o estudo considera a instalação do Porto de Ilhéus, do novo berço de atracação em Itaqui, assim como a construção de novos terminais em Belém (PA) e Itacoatiara (AM) e melhorias na Hidrovia do Madeira.

Sem planejamento de longo prazo e um plano nacional de infraestrutura de transporte, “com projetos estruturantes inseridos numa agenda de Estado para a infraestrutura, suficientemente forte e ousado para não só melhorar a qualidade das rodovias, como para ampliar o potencial das ferrovias, hidrovias e transporte de cabotagem”, diz Resende, permanecerá a dependência das rodovias. A recomposição e expansão da infraestrutura, sustenta o professor, dependerá também da construção de “um ambiente seguro e confiável para o investimento privado em parceria com o setor público”.

Na situação atual, prossegue ele, o modelo logístico escolhido pelo País vai perpetuar a baixa competitividade da economia brasileira e a situação torna-se mais preocupante na medida em que o mercado doméstico tende a expandir-se em direção ao interior. Os caminhões, acrescenta Resende, já percorrem no Brasil distâncias muito acima da média

mundial no transporte de cargas gerais, que respondem por mais de um terço das cargas totais. A plataforma identifica pela primeira vez uma “questão crucial para os caminhões, que andam em média 1.114 quilômetros por viagem no País, carregando cargas gerais, diante de 400 quilômetros em países desenvolvidos igualmente de dimensões continentais”.

MENOR PODER DE BARGANHA

“Os custos logísticos crescentes vêm consumindo as margens das cadeias produtivas e, consequentemente, sua competitividade ou seu potencial de investimento”, avalia Paulo Resende. No ano passado, o custo logístico passou a representar **12,37%** do faturamento bruto dos embarcadores de cargas, diante de **11,73%** em 2015. Essa variação significou acréscimo de **R\$ 15,5 bilhões** nos custos, a valores de 2017.

O encarecimento decorreu principalmente da maior incidência de custos de transporte de longa distância, respondendo por **42%** daquela alta, e do custo nos centros urbanos, com participação entre **22% e 23%** no aumento, estima Resende. “Isso significa que o custo do transporte teve influência de quase 65% na elevação dos custos logísticos, o que é um sintoma claro de deficiência nessa área. Nos países mais desenvolvidos, o custo que mais sobe é o de armazenagem, o que significa maior capacidade de gerar receitas e lucros para produtores e donos de carga, que podem negociar bens e mercadorias em condições melhores”, resume o especialista.

Carga pesada

(Custo adicional para embarcadores de cargas, em porcentual sobre o faturamento bruto)

Ano	Custo logístico
2015	11,73%
2017	12,37%
Diferença (em R\$ bilhões)	15,50

Fonte: Fundação Dom Cabral

Arquivo/Agência Brasil



● **Esgoto a céu aberto: no ritmo atual, o saneamento só vai atender a toda a população por volta de 2076**

Quase seis décadas para universalizar saneamento

O investimento em infraestrutura no País, somando aportes dos setores público e privado, caiu no ano passado a um de seus níveis mais baixos na série histórica levantada regularmente pela Inter.B, mais de 20% abaixo da média registrada entre 2001 e 2012, como proporção do Produto Interno Bruto (PIB). Pior ainda, o indicador não demonstra tendência de qualquer recuperação mais representativa ao longo de 2018, nas projeções da mesma consultoria, por conta das incertezas na área política, do baixo crescimento da economia e das dificuldades fiscais dos governos, o que tem levado a cortes reiterados no investimento público.

O desempenho brasileiro nessa área, inferior aos seus principais concorrentes no mercado internacional, tem sido um dos obstáculos à competitividade da economia já há décadas ao encarecer os custos de escoamento da produção, penalizando especialmente regiões menos desenvolvidas e mais distantes dos portos e dos principais centros de consumo. Como consequência desse cenário, acaba-se desa-

celerando o processo de desconcentração na economia e, no limite, agrava-se a própria concentração de riquezas e da renda em favor daquelas regiões mais ricas.

Na avaliação da 17ª edição da Carta de Infraestrutura, elaborada pela consultoria e publicada no começo de agosto, a infraestrutura recebeu investimentos de R\$ 110,7 bilhões no ano passado, numa queda de 9,6% em valores nominais, o que correspondeu a um tombo de 12,4% em termos reais (quer dizer, depois de descontada a inflação). Como proporção do PIB, os investimentos nessa área encolheram de 1,95% para 1,69% – o que se compara, por sua vez, a uma fatia de 2,14% do PIB na média dos investimentos observados entre 2001 e 2012. Para este ano, considerando como base um PIB nominal de R\$ 6,935 trilhões, estima o economista Cláudio Frischtak, sócio da Inter.B, os investimentos devem atingir 1,70%, “uma diferença marginal em relação a 2017”.

Os níveis atuais são nitidamente insuficientes sequer para compensar a depreciação sofrida pelo capital fixo instalado no setor, segundo Frischtak. Mais claramente, os recursos investidos não conseguem recompor as condições iniciais e nem mesmo ►

impedir a degradação de rodovias e ferrovias, das instalações em geral de usinas e das redes de energia elétrica, dos sistemas de água e esgoto e de telecomunicações. De acordo com trabalhos realizados para o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), haveria necessidade de se investir 4,15% do PIB por aproximadamente duas décadas para modernizar a infraestrutura do País, cita o consultor. Isso representa praticamente duas vezes e meia a mais do que o valor do investimento realizado no ano passado e esperado para 2018, quando se espera o desembolso de R\$ 117,8 bilhões no setor, algo em torno de 1,70% do PIB e 41% do volume considerado ideal, num aumento nominal de 6,4% frente ao ano passado. “A queda acentuada em 2017 – com toda a probabilidade – não será compensada em 2018, seja em termos nominais ou reais”, prevê Frischtak.

Ainda de acordo com o consultor, “estima-se que no ritmo que vimos investindo, levará ao menos 58 anos para universalizar os serviços de saneamento e 32 anos para provermos transporte público de qualidade”.

Ele considera que o Brasil está “claramente distante da trajetória seguida por países de renda média, que fizeram esforço considerável nas últimas duas décadas para prover uma nova governança aos investimentos em infraestrutura para ampliá-los de forma eficiente, na correta crença de serem essenciais tanto para a competitividade desses países como o bem-estar da sociedade”. Será necessário, acrescenta ele, não apenas aumentar o investimento, mas igualmente melhorar sua qualidade.

Custo recua durante recessão

O custo da logística de transporte no Brasil corresponde aproximadamente a 6,6% do Produto Interno Bruto (PIB), o que se compara com 4,8% nos Estados Unidos, segundo Maurício Lima, sócio-diretor

Queda na crise

(Investimentos em infraestrutura no Brasil, em % sobre o PIB)

Ano	Público	Privado	Total
2009	1,29	1,02	2,31
2010	1,26	1,01	2,27
2011	1,06	1,11	2,17
2012	0,95	1,27	2,22
2013	1,08	1,23	2,31
2014	1,02	1,29	2,31
2015	0,94	1,16	2,10
2016	0,88	1,07	1,95
2017	0,62	1,07	1,69
2018*	0,68	1,02	1,70

(*) Previsão
Fonte: Inter.B Consultoria Internacional de Negócio



do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). “Três ou quatro décadas atrás, ainda nos EUA, esse custo era de 10%, muito superior ao de hoje. Eles foram reduzindo esse custo dentro de um processo de desregulamentação do transporte e aqui no Brasil estamos indo num movimento inverso, como demonstra o tabelamento do frete rodoviário”, observa.

A grande diferença entre os dois países está na qualidade da infraestrutura, o que permite que os EUA façam escolhas mais racionais diante das opções logísticas existentes. “Como não temos a infraestrutura mais adequada, mesmo quando comparado a países como China, que tem crescido muito nessa área, Índia e Rússia, acabamos fazendo o transporte de uma forma que não é a mais eficiente, utilizando a rodovia para a movimentação de cargas de baixo valor agregado em longas distâncias”, afirma Lima.

O especialista nota ainda que a redução no custo da logística de transporte nos EUA ocorreu ao mesmo tempo em que houve ganhos de produtividade. “Para se ter uma ideia, um motorista de caminhão naquele país ganha em média US\$ 80 mil por ano, o que é quase a mesma coisa que

um professor universitário. Aqui, foi criada uma tabela mínima que não tem nenhum parâmetro de produtividade”, compara mais uma vez.

De acordo com Lima, nos países que investem mais no setor, a infraestrutura consegue acompanhar o crescimento da economia, o que permite acomodar aumentos no custo logístico e alavancar a competitividade. “Esses países conseguem aumentar o custo numa proporção menor do que o crescimento do PIB”, reforça ele.

No Brasil, o custo do transporte e da logística em geral vinha reduzindo-se como proporção do PIB até 2010, cenário revertido a partir dali. “O Brasil até se desenvolveu, mas a infraestrutura não avançou e, a partir de 2010, passamos a observar o movimento inverso, como se o transporte, a logística comessem a frear a economia”, prossegue Lima. Com o aumento da demanda por cargas e uma concentração crescente no modal rodoviário, “que bem ou mal conseguiu suportar o crescimento econômico”, pondera ele, a matriz de transporte “foi piorando e o custo de transporte, se tornando mais caro em relação ao PIB até 2015, quando o custo logístico atingiu 12,2% do PIB e



● **Longos percursos e baixa qualidade no piso: distorções tornam custos logísticos no País muito mais caros, afetando a competitividade da economia**



● **José Vicente Caixeta Filho, da Esalq-Log: agronegócio enfrentou gastos de R\$ 120,0 bilhões com a logística na safra passada**

o de transporte perto de 6,9%, saindo de 10,6% e de 6,3% em 2010, respectivamente”.

Com a crise instalada, o custo de transporte chegou a apresentar redução para 6,6% em 2016, mas absolutamente enganosa, conforme Lima. “Quando considero de 2015 para cá, houve uma queda da demanda e o modal onde houve a maior queda foi no rodoviário, aumentando a proporção dos outros modais na matriz, que são mais baratos. Diante de um cenário de recessão, a infraestrutura não se torna relativamente tão ruim. Quando a economia está em expansão, o problema da infraestrutura aparece muito mais”, analisa.

Nos cálculos do professor José Vicente Caixeta Filho, coordenador geral do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (Esalq-Log), da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq/USP), o custo logístico do agronegócio aproximou-se de R\$ 120,0 bilhões no ano safra 2017/18, envolvendo as atividades de transporte de cargas e armazenagem para movimentar um pouco mais de 1,0 bilhão de toneladas de carga.

“Nessa linha, projeta Caixeta, é interessante destacar que a expectativa para os próximos anos é de que, caso a produ-

ção do agronegócio cresça para algo em torno de 1,33 bilhão de toneladas (num aumento de quase 24%), o custo logístico correspondente poderá chegar a R\$ 145,0

bilhões (crescendo aproximadamente 21%), imaginando-se que as condições vigentes de nossa infraestrutura logística não tenham sua qualidade incrementada”.

Impacto maior no agronegócio

(Custo do transporte sobre a receita líquida, setores selecionados)

Agronegócio	41%
Cimento	28%
Papel e celulose	7%
Químicos e petroquímicos	6%
Bebidas	5%
Eletroeletrônicos	4%
Mineração	4%
Telecom	4%
Comércio varejista	4%
Material de construção	4%
Farmacêutico	1%

Fonte: Ilos



Crise havia reduzido custo

(Evolução do custo do transporte sobre o PIB brasileiro, em %)

2004	7,5
2006	6,8
2008	6,6
2010	6,3
2012	7,1
2014	6,8
2015	6,9
2016	6,6

Fonte: Ilos

Maior fatia do PIB

(Custo do transporte sobre o Produto Interno Bruto, em %)

Brasil	6,6%
EUA	4,8%

Fonte: Ilos

A LUTA PELA MELHORIA NA QUALIDADE

Conselho acompanha de perto processo de privatização da Celg Distribuição e cobra mais investimentos no setor para destravar o crescimento no Estado

Os gargalos na distribuição de energia em Goiás ocupam espaço central na agenda do Conselho Temático de Infraestrutura da Fieg (Coinfra), que atuou ao longo de todo o processo de privatização da Celg Distribuição e continua articulando ações para melhoria do serviço no Estado. Numa iniciativa recente, o conselho participou de audiência pública realizada na Assembleia Legislativa de Goiás para discutir a proposta de revisão tarifária elaborada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que poderá elevar o custo médio da energia para o consumidor em 15,72% neste ano.

A preocupação do conselho, lembra seu presidente, Célio Eustáquio de Moura, sempre foi assegurar modicidade tarifária e investimentos para a melhoria na qualidade da energia hidroelétrica em Goiás, além de estimular fontes alternativas e renováveis de geração elétrica, já que o setor é estratégico para que a economia goiana mantenha o ritmo de crescimento observado nos últimos anos. Entre outras iniciativas, o Coinfra promoveu palestras e seminários sobre tecnologias para o setor

de geração de energia fotovoltaica, sobre o mercado livre de energia e o segmento de geração distribuída.

Ainda como parte das ações definidas para incrementar o acesso e a qualidade dos serviços de distribuição de energia no Estado, o Coinfra recebeu em junho deste ano, na Casa da Indústria, a diretoria da Enel Distribuição Goiás, nova denominação da Celg Distribuição, arrematada em leilão de privatização realizado em novembro de 2016 pela Enel Brasil por R\$ 2,187 bilhões, um ágio de 28% em relação ao preço mínimo de R\$ 1,708 bilhão, o que já embutia desconto de aproximadamente 36% em relação ao valor estabelecido para o primeiro certame, próximo a R\$ 2,672 bilhões.

Além do desembolso, a empresa italiana assumiu obrigações estimadas a valores à época em R\$ 2,656 bilhões, referentes à dívida líquida da distribuidora goiana. A operação foi homologada em dezembro do mesmo ano pela diretoria do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que atuou na coordenação e no apoio técnico ao

Jean Schweitzer/Photoxpress



processo de privatização da companhia, conduzido pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

A operação foi assumida efetivamente pelo braço brasileiro do grupo italiano em fevereiro do ano passado. O plano de negócios desenvolvido para a Enel Distribuição Goiás, segundo apresentação do diretor presidente da empresa, Abel Rochinha, à direção do Coinfra, durante a reunião ocorrida em junho passado, prevê investimentos de R\$ 4,188 bilhões, entre este ano e 2022, em expansão do sistema e adequação de carga, modernização e automação da rede, adoção de novas tecnologias e instalação de novas subestações e sistemas alimentadores. Isso significará multiplicar em três vezes e meia o investimento anual médio realizado entre 2010 e 2016, saindo de R\$ 230,14 milhões, o que totalizou R\$



● **Digitalização:** investimentos em sistemas de controle e mais gestão para reduzir a frequência e duração das quedas de energia

1,674 bilhão no acumulado daqueles sete anos, para algo próximo a R\$ 837,6 milhões ao ano até o início da próxima década. Durante o encontro, Moura reforçou a necessidade de assegurar energia elétrica em volume e qualidade exigidos para promover o crescimento do setor industrial e da economia goiana como um todo.

Rochinha destacou, por sua vez, que a concessionária já está investindo em obras, argumentando que os resultados em termos de melhoria da qualidade da energia oferecida ao mercado não virão em menos de dois anos. No ano passado, a Enel Goiás investiu perto de R\$ 837,12 milhões (dos quais em torno de R\$ 38,0 milhões foram realizados em janeiro pela antiga Celg Distribuição). Esse valor representou salto de 167,6% frente aos R\$ 312,81 milhões em 2016. Neste ano, até

junho, a companhia havia investido em torno de R\$ 450,0 milhões e espera atingir alguma coisa próxima a R\$ 800,0 milhões no fechamento do exercício. “Estamos concluindo neste ano em torno de 140 obras e os efeitos deverão ser percebidos em 2019”, acrescentou Rochinha.

No plano de investimentos e expansão da companhia, perto de um terço dos recursos, num total projetado em R\$ 1,363 bilhão, deverá ser destinado à melhoria da qualidade, o que envolverá o uso em larga escala de automação e digitalização, pontos considerados como um diferencial a ser oferecido ao mercado pela distribuidora. A tecnologia contribui para reduzir os custos por cliente e “melhora a qualidade em quase 80%”, disse Rochinha, já que permite aprimorar a gestão de riscos e reduzir eventos negativos na

Alex Malheiros



● **Abel Rochinha, com Pedro Alves e Célio Eustáquio:** “Estamos concluindo neste ano em torno de 140 obras e os efeitos deverão ser percebidos em 2019”

distribuição. O grupo reserva ainda R\$ 1,081 bilhão para adequação da carga de energia, outros R\$ 920,0 milhões para a instalação de novas conexões, com foco em 20 mil novas ligações no meio rural, e mais R\$ 824,0 milhões em áreas diversas, incluindo medidas para redução de perdas técnicas e comerciais (combate aos chamados “gatos”, por exemplo) e manutenção corretiva, entre outros.

No total, a empresa prevê a instalação de 7 mil telecontroles em redes de baixa tensão (chaves externas comandadas virtualmente), dos quais pouco mais de 1,0 mil deverão ser implantadas até o final deste ano, além de 6 mil monitores de ramais, 37 novas subestações, mais 2 mil quilômetros de novas linhas e alimentadores, com revitalização das subestações já existentes e de linhas de alta tensão.

O plano de investimentos estima que, até 2022, mais 1,9 mil megawatts deverão ser acrescentados ao sistema. Rochinha disse acreditar que será possível reduzir os índices de duração (DEC) e frequência das quedas de energia (FEC) em 65% e 52%, respectivamente, nos próximos cinco anos. ►

No fechamento do exercício de 2017, a Enel Goiás anotava 32,29 horas de interrupção no fornecimento ao longo de 12 meses e 19,20 eventos de queda de energia no mesmo período.

Em maio deste ano, segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a duração na interrupção havia crescido 2,8% em relação a dezembro, atingindo 33,21 horas. Isso significa um índice 142,6% mais alto do que o limite aceito pela agência reguladora (13,69 horas), justificando pela empresa em função da necessidade de desligamento programado da rede para a realização dos investimentos em curso, entre outros motivos. Em contrapartida, a frequência na interrupção no fornecimento havia registrado baixa de 7,8% na mesma comparação, caindo para 17,70 – ainda assim, 60,47% maior do que o limite fixado pela Aneel (11,03 eventos por ano). Tomando esses números mais recentes, as metas definidas no plano de investimento reduziriam o DEC e FEC para 11,62 horas, aproximadamente, e para 8,50 vezes até o final de 2022, abaixo, portanto, dos limites estabelecidos pela agência atualmente.

Lucro cresce cinco vezes

Os primeiros resultados apresentados pela Enel Distribuição Goiás têm sido positivos, o que permitiu acelerar os investimentos, ainda que a qualidade da energia fornecida deixasse a desejar. Uma reestruturação realizada em setembro do ano passado (veja box) levou o patrimônio líquido da companhia de volta ao azul e o diferimento de Imposto de Renda (IR) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) contribuiu para que a companhia multiplicasse seu resultado líquido em pouco mais de cinco vezes na comparação com 2016, fechando o ano passado com ganhos de R\$ 110,328 milhões, depois de lucrar R\$ 21,221 milhões na temporada anterior.

Programação para 2018-2020

(Investimentos previstos para o período pela Enel Goiás, em R\$ milhões)

Projetos	Valor
Adequação de carga	1.081
Novas conexões	920
Plano de qualidade	1.363
Outros investimentos	824
Total	4.188

Fonte: Enel Goiás



Fotos: Alex Malheiros



● Reunião do Coinfra com a direção da Enel Goiás: até 2022, mais 1,9 mil megawatts deverão ser acrescentados ao sistema, segundo a distribuidora

A Enel mais que dobrou seu investimento na comparação com o exercício anterior, mas não conseguiu alcançar a pretendida melhoria na qualidade da energia fornecida aos clientes. Pelo contrário, houve piora nos indicadores de duração e frequência de quedas de energia na média do Estado, o que manteve a empresa na 33ª e última colocação no ranking da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Na apresentação do balanço, a empresa atribuiu a piora no indicador de duração da interrupção no fornecimento ao baixo investimento realizado no passado pela

companhia, às dificuldades enfrentadas por prestadores de serviços para adequação aos novos padrões estabelecidos pela Enel e ao aumento das chuvas.

A Celg/Enel investiu R\$ 837,116 milhões em 2017, num salto de 167,6% diante dos R\$ 312,812 milhões investidos em 2016. Do total, 55,5% foram investidos em novas conexões, que receberam R\$ 464,443 milhões (150% a mais). O investimento na rede elétrica saltou 467%, para R\$ 138,476 milhões. Outros R\$ 113,102 milhões foram destinados à melhoria na qualidade do sistema (363% mais do que em 2016) e R\$



● Subestação da Enel em Goiás: venda de 13,3 mil gigawatts/hora no ano passado em todo o Estado

25,374 milhões no combate a perdas (item que não havia sido contemplado com recursos em 2016).

Os números do balanço de 2017 mostram melhoras nos principais indicadores econômicos e contábeis da distribuidora. A receita líquida registrou alta de 22,3% frente a 2016, saindo de R\$ 4,009 bilhões para R\$ 4,902 bilhões, refletindo a elevação modesta de 2,4% no total de consumidores, para 3,053 milhões, e crescimento de 3,7% na venda e transporte de energia (de 12,832 mil para 13,313 mil gigawatts/hora). A alta, neste caso, foi sustentada pelo salto de 106% no volume de energia transportada para clientes que operam no ambiente de livre contratação, já que o mercado cativo da companhia encolheu 6,6%.

Como o custo do serviço experimentou variação de 16,4%, inferior àquela acumulada pelas receitas, depois de deduzidos impostos e encargos setoriais, o lucro operacional bruto atingiu R\$ 608,453 milhões, subindo 84,8% no ano passado.

Como as despesas operacionais recuaram de R\$ 457,135 milhões para R\$ 355,442 milhões, caindo 22,3%, o resultado antes das despesas financeiras líquidas (ou seja, descontadas as receitas financeiras) saiu do vermelho (prejuízo de R\$ 127,917 milhões) para o azul, com lucro de R\$ 253,011 milhões.

A conta financeira, no entanto, indicou perdas de R\$ 261,381 milhões, o que se compara com um resultado positivo de R\$ 110,841 milhões em 2016. Por causa do impacto negativo, explicado pelo salto de 38,7% nas despesas financeiras (para R\$ 415,577 milhões) e queda de 62,4% nas receitas (reduzidas para R\$ 154,196 milhões), a distribuidora registrou prejuízo de R\$ 8,370 milhões antes do IR e da CSLL. Para recordar, no ano anterior, a perda havia sido de R\$ 17,076 milhões. O lucro na linha final da conta de resultados veio, afinal, do diferimento de R\$ 146,303 milhões de IR e CSLL (quase quatro vezes mais do que em 2016).

PATRIMÔNIO NO AZUL

A reestruturação patrimonial ocorrida em setembro de 2017, envolvendo a Enel Investimentos S.A., controladora até então da Celg Distribuição, permitiu à distribuidora incorporar a seu ativo **R\$ 3,216** bilhões. Como resultado, a companhia eliminou seu rombo patrimonial, passando a registrar patrimônio líquido positivo de **R\$ 3,516** bilhões. Em dezembro de 2016, o número estava negativo em **R\$ 1,318** bilhão, o que representava **31,4%** dos ativos totais. Com a operação, o valor total do ativo aumentou **124,8%**, para quase **R\$ 9,440** bilhões.

A geração de caixa medida pelo resultado antes de impostos, juros, depreciação e amortizações (Ebitda) aumentou nada menos do que 151 vezes, de **R\$ 2,840** milhões para **R\$ 429,437** milhões. Isso melhorou substancialmente a relação entre dívida líquida e Ebitda, que era de **372,39** vezes e baixou para **2,62**. A dívida líquida cresceu **4,6%**, chegando a **R\$ 1,027** bilhão.





MODELO IDEAL, PORÉM DESCARTADO

ANTT escolhe sistema que poderá reduzir a concorrência e dificultar a movimentação de cargas por terceiros na subconcessão da Ferrovia Norte-Sul

O modelo aberto ou horizontal seria o ideal para as concessões ferroviárias e deveria ser aplicado também à subconcessão da Estrada de Ferro 151, mais conhecida como Ferrovia Norte-Sul (FNS), no trecho entre Porto Nacional, no Tocantins, e Estrela D'Oeste, em São Paulo, com praticamente 1.537 quilômetros. Essa é a posição do Conselho Temático de Infraestrutura da Fieg (Coinfra), defendida ao longo de todo o processo de discussão para montagem do edital da subconcessão, envolvendo cinco audiências realizadas entre 27 de junho e 11 de agosto do ano passado, em Palmas, Uberlândia, Goiânia, São Paulo e Brasília.

Num segmento central para toda a infraestrutura logística que o País tenta construir, segundo o presidente do conselho, Célio

Eustáquio de Moura, a concessão horizontal favoreceria a concorrência, além de facilitar o acesso de terceiros à rede ferroviária, barateando os custos logísticos, mas reduziria o valor da outorga. No edital da subconcessão da FNS, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) escolheu o modelo vertical e decidiu incluir o direito de passagem por meio de aditivo nos contratos firmados com as atuais concessionárias da malha ferroviária que se conecta à FNS. Durante as audiências, havia sido estabelecida ainda a inclusão, nos termos aditivos aos contratos de concessão em vigor, a tarifa de compartilhamento da infraestrutura ferroviária e dos recursos operacionais, assim como as regras de acesso.

O ajuste foi facilitado pela perspectiva de prorrogação antecipada de concessões de



Carlos Cesar Barcellos Neto

● **Ferrovia Norte-Sul:** aditivo em contrato prevê direito de passagem, mas há dúvidas na subconcessão da via, que permanece paralisada quatro anos após inaugurada



● **Célio Eustáquio e José Osvaldo Cruz:** presidente do Coinfra defende modelo aberto e diretor VLI afirma que direito de passagem soluciona movimentação de cargas de terceiros

ferrovias (e rodovias, igualmente), prevista pela Medida Provisória 752/2016 e convertida na Lei 13.448 em 2017, atualmente questionada pela Procuradoria-Geral da República por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) número 5684. No setor ferroviário, a prorrogação deverá beneficiar as concessões da Estrada de Ferro Carajás (EFC), Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), MRS Logística (MRS) e ALL Malha Paulista (ALLMP). As três primeiras malhas são operadas pela VLI, empresa de logística que tem seu capital controlado pela Vale (38%), pelo grupo japonês Mitsui (20%), pelo Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FI-FGTS), com participação de 16%, e pelo Brookfield Asset Management, fundo canadense de investimento, que detém participação de 26% na operadora.

Durante reunião da diretoria do Coinfra, realizada em 14 de agosto deste ano na sede da Fieg, o diretor da VLI, José Osvaldo Cruz, afirmou que o direito de passagem assegura o trânsito de com-

posições de terceiros pelas linhas que se conectam à FNS, permitindo o acesso aos portos. Segundo ele, descontando-se o minério de ferro, de acordo com dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), em torno de 70,5 milhões de toneladas utilizaram o direito de passagem no ano passado ou quase 58% de um total de total de 122,4 milhões de toneladas transportadas pelas ferrovias no período, permitindo a interação entre as malhas. Para comparação, em 2006, esse percentual havia sido de apenas 36,5%, ainda de acordo com a ANTF.

A subconcessão da Norte-Sul, na verdade, engloba dois trechos, que serão leiloados em conjunto de forma a, supostamente, elevar os valores a serem pagos pela outorga. A primeira etapa, a mais longa do tramo central da FNS, entre Porto Nacional (TO) e Anápolis, com aproximadamente 855 quilômetros, operada pela estatal Valec, foi concluída e entregue em maio de 2014, mas continua virtualmente inoperante, depois de consumir investimentos de R\$ 4,6 bilhões.

O trecho seguinte, entre Ouro Verde

(GO) e Estrela D'Oeste (SP), cobrindo 684 quilômetros e ligando-se, já em território paulista, à Ferrovia EF - 364, operada pela Rumo Logística (antiga ALL), com acesso ao Porto de Santos e ao mercado de São Paulo, vem sendo executado também pela Valec e deveria ter sido entregue no semestre passado, segundo previsão antecipada pela empresa em 2017. A lentidão das obras pode ser avaliada pelos números da própria Valec. Com investimentos totais previstos em R\$ 5,5 bilhões, até junho do ano passado 92,9% das obras haviam sido executadas, percentual que atingiu 93,4% em junho deste ano – o que significa dizer que apenas 0,5% foram realizados em 12 meses, como reflexo das notórias restrições fiscais enfrentadas pela União.

Preço de concessão cai quase um terço

O plano de outorga para a concessão da FNS, divulgado em 16 de março pela ANTT, reduziu em quase um terço o valor estabelecido para a subconcessão, fixando ►

o valor mínimo de todo o trecho em R\$ 1,097 bilhão, num corte de R\$ 534,93 milhões em relação ao valor antecipado em julho de 2017, na faixa de R\$ 1,632 bilhão. Oficialmente, o ajuste ocorreu para acomodar os investimentos que o vencedor do leilão terá de fazer para completar o trecho sul da subconcessão, completando a ligação entre Ouro Verde (GO) e a cidade paulista.

Restariam em torno de R\$ 363,0 milhões em obras remanescentes, algo como 13% de todo o investimento que a nova concessionária se obrigará a fazer na via durante os 30 anos da concessão, valor fixado em R\$ 2,789 bilhões no plano de outorga, dos quais 74,2% referem-se a compra de material rodante (locomotivas, vagões e outros), prevista em R\$ 2,069 bilhões. O valor do investimento soma benefícios e despesas indiretas (BDI), o que inclui impostos e lucros, entre outros itens; e desconta a isenção de contribuição ao PIS/Pasep e ao Cofins, prevista no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) na data-base de dezembro de 2017.

A conta do investimento a ser realizada pela futura operadora manteve-se praticamente nos mesmos níveis antecipados pela agência em julho do ano passado (R\$ 2,761 bilhões), mesmo com o acréscimo de obras que a Valec não irá concluir, o que parece tornar desproporcional a redução aplicada ao valor da outorga. A comparação pode sugerir a possibilidade de um retorno mais rápido e a taxas maiores do que aquela embutida no projeto, que considera uma taxa interna de retorno de 11,04%.

Da mesma forma, depois de receber 117 manifestações durante a fase de audiência pública, que originaram 863 contribuições catalogadas e analisadas por sua área técnica, a ANTT reduziu o volume de cargas projetado para a subconcessão, ao contrário do que esperava o setor produtivo em Goiás. Em 2050, tomando o



● Construção da ponte da FNS sobre o Rio Preto, em Rio Verde: vencedor de leilão teria que investir na conclusão de obras pendentes

Fotos: Tina Coelho/Terra Imagem

cenário conservador considerado pela agência em julho de 2017 para definir a outorga, o trecho entre Ouro Verde e Estrela D'Oeste deveria movimentar 24,4 milhões de toneladas, volume reduzido em 11,6%, para 21,56 milhões de toneladas, menos da metade das 45,8 milhões de toneladas previstas no cenário base.

A pressão dos governadores

Assim como a questão do direito de passagem e da subconcessão dos tramos central e sul da FNS, o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias gerou controvérsias e uma disputa política envolvendo os governos do Pará, do Espírito Santo e de Minas Gerais, além de manifestação do Ministério Público Fe-

deral, que questiona a constitucionalidade da medida por dispensar a realização de novos leilões. A polêmica foi aberta pelo anúncio de que o governo federal, em troca da renovação dos contratos de concessão por mais 30 anos, exigirá que as empresas concessionárias invistam na construção de ferrovias consideradas estratégicas para o País.

No início de julho, o governo havia definido dois trechos prioritários para receber os investimentos das empresas beneficiadas pela prorrogação das concessões. O primeiro trecho incluiu uma etapa menor da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), num trajeto de 383 quilômetros entre Água Boa (MT) e o entroncamento com a FNS, na altura de Campinorte (GO), de um total de 1,6



● **Trecho da Ferrovia Norte-Sul na conexão com a Malha Paulista: briga entre Estados pelos recursos da renovação antecipada de concessões ferroviárias**

mil quilômetros entre Goiás e Rondônia previstos no projeto original. O segundo contempla o Ferroanel de São Paulo, num trajeto de 53 quilômetros entre as estações de Perus, na capital paulista, e de Manoel Feio, em Itaquaquecetuba, na região de Mogi das Cruzes (SP), com traçado paralelo ao trecho norte do Rodoanel. A obra permitirá desviar o fluxo ferroviário da região urbana da capital, eliminando um gargalo no caminho até o porto de Santos e reduzindo os riscos de acidentes.

Num investimento inicialmente estimado em R\$ 4,0 bilhões, a Fico deverá ser construída, caso o plano do governo vá adiante, pela Vale, como uma espécie de compensação pela renovação, até 2057, das concessões das ferrovias Vitória-Minas e de Carajás, que liga o sudeste do Pará ao porto de Ponta da Madeira, no Maranhão. Os gastos da mineradora com a duplicação de 575 de um total de 892 quilômetros da Estrada de Ferro Carajás (EFC), concluída em 17 de agosto deste ano, num desembolso estimado em R\$ 15,0 bilhões, já estão descontados do valor previsto para a Fico.

No caso do Ferroanel paulista, as

obras ficarão a cargo da MRS Logística, igualmente em troca da renovação da concessão da chamada Malha Regional Sudeste da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. (Refesa). Depois de concluído o anel ferroviário, os trens de carga com destino a Santos não precisarão mais compartilhar os trilhos das linhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que operam no transporte de passageiros na Grande São Paulo.

Os governos do Pará, do Espírito Santo e de Minas Gerais reagiram fortemente contra os planos antecipados pelo governo federal, exigindo que os recursos da renovação antecipada das concessões fossem aplicados em seus respectivos Estados. Sitiado e politicamente enfraquecido, o governo editou a Medida Provisória (MP) 845/18, numa tentativa de serenar os ânimos, especialmente da bancada política paraense.

A MP cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário (FNDF), que funcionará por cinco anos, contados a partir de 20 julho deste ano – data de publicação da MP – e terá como objetivo

ampliar a capacidade logística do Sistema Ferroviário Nacional. Os recursos previstos para o fundo virão do orçamento da União, de doações e especialmente da subconcessão da Ferrovia Norte-Sul no tramo que liga Porto Nacional (TO) a Estrela D'Oeste (SP), e serão aplicados prioritariamente na construção da ligação ferroviária entre o complexo portuário de Vila do Conde, no Pará, e a FNS, em Açailândia (TO), somando 477 quilômetros de trilhos.

Investimentos subestimados

O formato definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a subconcessão da FNS e a antecipação das renovações das concessões ferroviárias em vigor têm sido criticados por especialistas e estão sob o crivo tanto do Tribunal de Contas da União (TCU) quanto da Procuradoria-Geral da República (PGR). Em todo esse processo, há riscos de reduzir a concorrência, gerar uma logística muito mais cara e de agravar a concentração no setor de transporte de cargas ferroviárias, na visão do engenheiro ►

e presidente da Frente Nacional da Defesa das Ferrovias (FerroFrente), José Manoel Ferreira Gonçalves, e do economista Bernardo Figueiredo, ex-presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

O modelo vertical, sem uma definição transparente e sólida do direito de passagem, poderá afastar futuros investidores no caso da FNS e concentrar o controle dos ativos ferroviários nas mãos de poucos grupos, impedindo a concorrência, entendem os dois especialistas, na mesma linha sustentada pelo Coinfra. Gonçalves lembra, a propósito, que quando ocorreu a privatização das ferrovias, por volta de meados dos anos 1990, chegou-se a proibir que um acionista pudesse ter mais de 20% do controle total de cada concessionária, como forma de evitar a concentração e o abuso de poder econômico no setor. O limite, no entanto, foi revogado nos anos seguintes e, atualmente, afirma ele, o mercado é dominado por um “duopólio”, formado pela Vale e pela Cosan, controladora da Rumo, que juntas “detêm o controle de 99% das concessões ferroviárias brasileiras”.

Na visão de Figueiredo, além de uma definição mais firme do direito de passagem, a regulação das novas concessões deveria considerar mecanismos para fortalecer os operadores ferroviários independentes, que prestam serviço de transporte de cargas com vagões próprios, embora não sejam donos dos trilhos, e ainda incluir a obrigatoriedade de reativação de trechos ferroviários inativos na malha concedida. Atualmente, conforme números do mercado, para um total de 32,0 mil quilômetros de trilhos instalados no País, apenas 14,0 mil quilômetros estariam sendo utilizados, o que corresponde a algo em torno de 44% da malha.

Gonçalves e Figueiredo consideram subestimados os valores anunciados pelo governo para a contrapartida das concessionárias pela renovação antecipada

Marco Cardelino

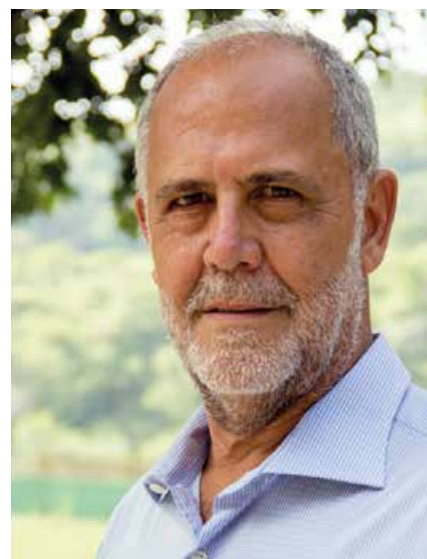


● **José Manoel Ferreira Gonçalves:** mercado ferroviário é dominado hoje por um duopólio formado pelos grupos Cosan e Vale

das concessões, que expiram entre 2026 e 2028. Na proposta desenhada pelo governo, os contratos seriam renovados agora e prorrogados até 2057. “Usando os valores de R\$ 45 bilhões para a Estrada de Ferro Carajás e R\$ 20 bilhões para a Malha Paulista, podemos estimar que o conjunto das prorrogações de todas as concessões ferroviárias brasileiras pode vir a valer algo próximo de R\$ 100 bilhões”, estima Gonçalves em trabalho recente.

Nas contas de Figueiredo, apenas nas renovações dos contratos da Vale (Estrada de Ferro Carajás) e da MRS Logística (Malha Sudeste Paulista), seria possível pensar em valores próximos a R\$ 30,0 bilhões, o que representaria investimento entre quatro ou cinco vezes mais alto do que o definido. Esses recursos deverão ter como destino a construção da Fico entre Água Boa (MT) e Campinorte e ainda do Ferroanel em São Paulo. O economista acredita que haveria potencial para arrecadar recursos suficientes para realizar todo o projeto original da Fico, até Rondônia, concluir os 1.527 quilômetros da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), ligando Ilhéus (BA) a Figueirópolis (TO), no entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul, e ainda reativar a linha entre São Paulo e Porto Alegre.

Ele considera igualmente irrealistas os preços estabelecidos para as ferrovias



● **Bernardo Figueiredo:** ex-presidente da Empresa de Planejamento e Logística considera irrealistas preços das ferrovias Norte-Sul e Carajás

Norte-Sul e Carajás. No primeiro caso, aponta Figueiredo, a FNS teve seu valor mínimo fixado em quase R\$ 1,1 bilhão e transporta, no trecho norte, 1% da carga do complexo mineral de Carajás, que passará a produzir, em 2020, em torno de 90 milhões de toneladas de minério de ferro. Numa conta aproximada, supondo uma cotação de US\$ 50 por tonelada de minério, a ferrovia poderá movimentar, em 38 anos de concessão, algo como US\$ 1,7 bilhão – apenas com minério, sem considerar cargas de outros setores da economia.



● **Visita técnica:** Célio Eustáquio leva grupo de empresários para conhecer obras no Polo de Cargas do Sudoeste de Goiás, perto de Santa Helena

Alex Malheiros

AS RECOMENDAÇÕES DO MINISTÉRIO PÚBLICO

No final de julho, o Ministério Público Federal (MPF) recomendou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que adote medidas necessárias para assegurar a preservação do interesse público e o cumprimento da Constituição nos processos de renovação antecipada de concessões ferroviárias. Será preciso demonstrar as vantagens concretas com a prorrogação dos contratos, promover a integração efetiva da malha ferroviária e outros modais e cobrar a quitação de eventuais passivos acumulados pelas concessionárias atuais, sustenta o MPF.

O ministério cobra ainda a realização de audiências públicas para cada uma das concessões a serem prorrogadas, com estudos que “comproven, a partir de parâmetros objetivos e transparentes, a vantagem da medida para a população e para a qualidade dos serviços ofertados”. Os termos aditivos aos contratos de concessão, prossegue o MPF, devem prever a garantia de acesso às ferrovias a terceiros, “com aumento da competitividade no preço dos fretes e a abertura para escoamento de produtos diferentes pela malha ferroviária”.

Polo Sudoeste em obras

A Fieg, com a participação do Coinfra, e Valec Engenharia, Construções e Ferrovias realizaram em fevereiro visita técnica ao Polo de Cargas do Sudoeste de Goiás, próximo a Santa Helena, com participação de empresários de Goiânia, Itumbiara, Rio Verde. O terminal, ainda em fase de construção pela empresa, terá área total de 94 hectares, num investimento previsto em R\$ 78,2 milhões. As obras deverão estar concluídas em setembro, conforme o diretor de operações da Valec, Marcus Expedito Felipe de Almeida. A área será dividida em cinco ou seis lotes que serão licitados para operadoras logísticas, tradings e indústrias.

A instalação do pátio permitirá a conexão da ferrovia com toda as principais rodovias que cortam o Sudoeste goiano, região que responde por 56% da produção agrícola estadual, segundo Almeida, que veio a Goiânia a convite do Coinfra no final de 2017. O Polo Sudoeste, segundo ele, será o maior de toda a ferrovia, incluindo o trecho já concedido entre Açailândia e Palmas, no Tocantins. Com capacidade para movimentar graneis agrícolas, eta-

nol, açúcar, fertilizantes e combustíveis, entre outras cargas, terá acesso à GO-201 e está sendo construído estrategicamente a 5 quilômetros de Santa Helena, a apenas 26 quilômetros de Rio Verde, a 30 quilômetros da BR-060, que corta a região a partir de Brasília, seguindo até Mato Grosso do Sul, e a 23 da BR-452, que sai de Rio Verde em direção a Minas Gerais.

Foi necessário desapropriar em torno de 300 hectares, dos quais 94 serão ocupados pelo pátio propriamente, que terá as características de uma “pera ferroviária”, somando 11,2 mil metros de linhas. As obras estão a cargo do Consórcio Pavotec-KM-Prumo, formado pela Pavotec Pavimentação e Terraplanagem S/A, KM Construções e Equipamentos Ltda. e Prumo Engenharia Ltda. Mais adiante, conforme a Valec, o pátio será “objeto de concorrência pública para a concessão de uso mediante condições especiais”.

Além do Polo Sudoeste, a Norte-Sul terá em Goiás os pátios de Uruaçu e Anápolis, ambos com toda a infraestrutura e superestrutura ferroviária concluídas, e de São Simão, em área próxima ao distrito agroindustrial local, conforme Almeida. ►

“Estamos ouvindo o mercado e, no caso específico de São Simão, temos conversado principalmente com a Caramuru e ainda com a Louis Dreyfus Company (LDC)”, disse Almeida. A ideia é que uma delas ou ambas empresas possam operar o pátio.

Transporte de contêineres ainda parado

No final de fevereiro deste ano, o Coinfra e a Fieg reuniram-se com representantes da VLI, do Porto Seco Centro-Oeste e do governo goiano, com participação ainda da senadora Lúcia Vânia (PSB-GO), para discutir a retomada dos serviços de transportes de contêineres entre Anápolis e Sumaré, na região metropolitana de Campinas (SP), interrompido pela VLI em novembro do ano passado.

O encontro na Fieg colocou frente a frente representantes da VLI e empresários, além da senadora. Participaram os presidentes da Fieg, Pedro Alves de Oliveira, e do Coinfra, Célio Eustáquio de Moura, o diretor da VLI, José Osvaldo Cruz, e o gerente geral comercial da empresa, Diego Zanela, o diretor de operações do Porto Seco Centro-Oeste, Everaldo Fiatkoski, o assessor técnico do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Goiás (Crea-GO), Antônio de Pádua Teixeira, o assessor da Federação da Agricultura e Pecuária de Goiás (Faeg), Pedro Arantes, e representantes dos setores industrial e do agronegócio.

Segundo Cruz e Zanela, a operadora já estaria com “tudo pronto, operacionalmente”, para retomar o transporte de contêineres ainda em março. Durante a reunião ocorrida na Casa da Indústria, em

22 de fevereiro, Zanela acrescentou que o passo seguinte seria estabelecer um acordo com donos das cargas, com o “desenho de uma solução que seja mais atrativa para o mercado”. A formatação anterior, completou Cruz, “não permitiria ter sucesso nessa questão”.

Mas como o serviço continuava paralisado até meados de agosto, o diretor da VLI retornou à Casa da Indústria, novamente atendendo a convite do Coinfra, para discutir o mesmo assunto. Cruz adiantou que a VLI já havia identificado 13 possíveis clientes em Goiás, entre os quais quatro já se encontravam em fase mais avançada de negociação, incluindo uma empresa do setor de bebidas. “Estamos buscando os arranjos possíveis e tentando fechar uma equação que permita contemplar nossos custos variáveis e atender ao mercado”, disse o executivo. ♦

Paulo Machado



● Movimentação de contêineres no pátio do Porto Seco Centro-Oeste: VLI ainda não retomou serviço de transportes interrompido em novembro de 2017

ATENÇÃO, VIAS COM PROBLEMAS À FRENTE

● Na lista: rodovia GO-020, parcialmente duplicada pelo governo estadual, também será levada a leilão para concessão ao setor privado

Estado investiu quase R\$ 6,0 bilhões, abre licitação para conceder sete trechos de rodovias ao setor privado, enquanto concessões federais enfrentam dificuldades

Acompanhada com regularidade e atenção pelo Coinfra, a infraestrutura rodoviária em Goiás preocupa o setor produtivo, não apenas em função dos custos pesados impostos pela logística desfavorável, mas também pelo impacto gerado pelo estado geral das estradas, o que tende igualmente a elevar as despesas e encarecer a produção. Em sua iniciativa mais recente nessa área, entre outros encontros e palestras, o conselho temático da Fieg realizou, em abril deste ano, reunião com o então presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop), Jayme

Rincón, para fazer um balanço dos recursos direcionados pelo governo estadual para construção, duplicação, recuperação, manutenção e reconstrução de rodovias.

Nos dados apresentados por Rincón, entre 2011 e este ano, o Estado deverá concluir investimentos ligeiramente acima de R\$ 5,911 bilhões, envolvendo a construção e reconstrução de rodovias estaduais e a manutenção de quase 21,6 mil quilômetros de estradas, cobrindo toda a malha rodoviária sob controle estadual. Uma parte relevante dos recursos, correspondendo a 53,2% do total investido, foi direcionada

para a construção de rodovias, somando praticamente R\$ 3,146 bilhões, dos quais R\$ 2,191 bilhões foram realizados entre 2011 e 2014. Mais R\$ 954,517 milhões estão previstos para o período de 2015 a 2018. No total, o Estado implantou 3,2 mil quilômetros de vias novas.

Nos mesmos oito anos, foram reconstruídos 6,241 mil quilômetros de rodovias em todo o Estado, num investimento de R\$ 1,776 bilhão. Os serviços de manutenção, que registraram valores mais elevados em 2014 (R\$ 169,23 milhões), 2016 (R\$ 208,40 milhões) e 2017 (R\$ 255,39 milhões, nível mais elevado em termos nominais), deverão consumir R\$ 989,66 milhões.

Rincón detalhou ainda os planos para a concessão à iniciativa privada de sete trechos de rodovias estaduais, somando 895,6 quilômetros, na maioria dos casos ►

● **Jayme Ricon e Célio Eustáquio:** reunião do Coinfra discute concessões e plano de investimentos do Estado para rodovias



já duplicados com recursos públicos. O edital para a licitação daqueles trechos, que seguirá o modelo de concorrência pública internacional, foi publicado em julho, com previsão para a realização do leilão ainda em setembro deste ano. A ideia é que investidores privados assumam as obras de conclusão de duplicações em andamento, assim como os serviços de preservação, manutenção e recuperação das vias concedidas.

A modelagem escolhida, a partir de extenso trabalho realizado pela FGV Projetos, unidade de assessoria técnica e pesquisa aplicada da Fundação Getúlio Vargas (FGV), privilegiou a oferta do menor valor de pedágio para definir a empresa ou consórcio vencedor. Acredita-se, no governo estadual, que assim será possível estimular a concorrência e elevar o valor final da outorga. O edital fixa ainda prazo de 35 anos para a concessão e um teto de R\$ 7,87 para o pedágio médio a ser cobrado naqueles trechos.

O presidente do Coinfra, Célio Eustáquio de Moura, avalia positivamente o processo de concessão, sobretudo a modelagem definida. “No modelo proposto pelo governo estadual, uma rodovia mais rentável deverá sustentar a outra menos rentável. Isso faz com que tenhamos uma malha (rodoviária) em boas condições. É um sistema misto, em que as rodovias de grande fluxo ajudam a financiar a manutenção daquelas com menor fluxo de veículos”, comenta ele.

Conforme o edital, serão levados a leilão os trechos das rodovias GO-010, entre Goiás e o entroncamento com a GO-330, na altura de Leopoldo de Bulhões, com 45 quilômetros; GO-020 e GO-330 desde Goiânia a Catalão, passando por Cristianópolis e Pires do Rio, com 240,6 km; da GO-060, saindo de Goiânia até Piranhas, cruzando São Luís de Montes de Melos e Iporá, num total de 302,5 km; todo o trecho de 131 km da GO-070, entre Goiânia e a cidade de Goiás, a ser entregue duplicado ao futuro concessionário; GO-080, nos 90,4 km entre Goiás e São Francisco de Goiás, no entroncamento com a BR-153; GO-123, entre Morrinhos e Caldas Novas, com extensão de 46,2 quilômetros; e, na GO-139, o trecho de 40 km ligando os entroncamentos da GO-123 e GO-217, entre Caldas Novas e o povoado de Nossa Senhora de Fátima.

O vencedor terá de depositar à vista 10% do valor da outorga e poderá financiar o restante em 240 parcelas mensais (20 anos de prazo, portanto), obrigando-se a investir pelo menos R\$ 1,5 bilhão, valor previsto no edital para as intervenções necessárias naquelas vias, desde construção de anéis viários, contornos e duplicações, passarelas e praças de pedágio.

No detalhamento apresentado por Rincón ao Coinfra, o consórcio que arrematar o pacote de concessões terá de providenciar a duplicação do trecho de Bela Vista de Goiás a Cristianópolis, no GO-020, em três anos, prevendo-se cinco



anos para a conclusão da duplicação da via desde Cristianópolis a Pires do Rio e oito anos dali a Catalão, a contar da data de assinatura do contrato. Na GO-060, a duplicação de Trindade a São Luís de Montes Belos deverá ocorrer em três anos, com seis anos para a conclusão da duplicação até Iporá. Já na GO-213, a duplicação entre Morrinhos e Caldas Novas está prevista em dois anos.

Concessões federais sob risco

A série de escândalos e denúncias envolvendo as maiores empreiteiras do País, não por coincidência detentoras dos principais trechos das concessões de rodovias federais no Estado, e a crise na economia criaram uma situação atípica e pouco favorável ao setor de engenharia no País, avalia o presidente do Coinfra, Célio Eustáquio de Moura. O envolvimento em irregularidades complicou o acesso a créditos, incluindo operações já contratadas ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que segurou



● **Mais problemas:** desequilíbrios no arranjo firmado para bancar as concessões de rodovias federais, como a BR-153, ameaçam investimentos no setor

a liberação de parcelas dos financiamentos acertados com algumas concessionárias.

Um desses casos envolveu o Grupo Galvão, que teve decretada, em agosto do ano passado, a caducidade do contrato de concessão do trecho de 624 quilômetros da BR-153 entre Anápolis (GO) e Aliança do Tocantins (TO). O Coinfra cobrou celeridade no processo de definição do novo concessionário, mas a nova licitação sequer chegou a ser agendada ainda, “causando prejuízos enormes na BR-153, que é uma rodovia de integração nacional, assim como para a Ferrovia Norte-Sul, uma vez que ela liga o Norte ao Sul e as regiões Leste e Oeste, com pontos de integração com outras rodovias”, observa Moura.

O cenário da concessão da BR-060 em Goiás também não é tranquilo. “Procuramos o Ministério dos Transportes, bem como o BNDES, para verificar a situação da rodovia e infelizmente observamos que a empresa concessionária, a Triunfo Concebra, tem declarado que não há sustentabilidade nessa concessão”, afirma o presidente do Coinfra. Moura identifica

dificuldades ainda nas concessões de rodovias federais que ligam Cristalina a Minas Gerais, assim como entre Brasília a Catalão e Minas. “Estamos tendo problemas com as concessões todas e vemos que cada uma delas está com dificuldades de continuidade. Isso preocupa e não gostaríamos que fosse decretada a caducidade dessas concessões ou que houvesse interrupção dos projetos”, comenta.

MELHORIAS NAS ESTRADAS

As condições das rodovias goianas, incluindo as malhas federal e estadual, têm registrado melhoras nos últimos anos, mostra a Pesquisa CNT de Rodovias, realizada anualmente pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). No entanto, o percentual das estradas consideradas ruins e péssimas ainda supera a média registrada para todo o País. Segundo a mais recente edição da pesquisa, com dados de 2017, em torno de **34,6%** da malha rodoviária apresentavam boas e ótimas condições de tráfego, o que se compara com apenas **25,7%** em 2005. Mas houve piora relativa frente a 2016, quando o índice havia sido de **37,7%**. A avaliação ruim e péssima atingiu **26,0%** das rodovias em Goiás no ano passado, saindo de **27,5%** em 2016 e de praticamente **30,0%** em 2005.

Exclusivamente nas rodovias estaduais, a pesquisa aponta avanços relevantes. Para comparação, em 2013, quase **62%** das vias sob gestão estadual apresentavam condições ruins e péssimas e apenas **0,6%** foram consideradas em ótimo e bom estado geral de conservação. No ano passado, as vias em condições ótimas e boas representaram **14,3%** do total (frente à média de **38,2%** em todo o País). O percentual de estradas em estado ruim e péssimo despencou para **39,3%**, o que significou queda de **22,6** pontos de porcentagem em quatro anos. Comparada à média brasileira, com **28,2%** de estradas ruins e péssimas, o cenário goiano ainda deixa a desejar. ♦

Condições das rodovias em Goiás



Período	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Ótimo	5,9%	7,0%	1,4%	6,7%	13,8%	5,5%	7,7%
Bom	19,8%	27,3%	26,2%	30,2%	21,2%	32,3%	26,9%
Regular	44,4%	35,5%	38,8%	44,5%	37,6%	34,7%	30,3%
Ruim	22,2%	22,8%	25,8%	12,9%	20,0%	21,6%	18,7%
Péssimo	7,6%	7,4%	7,8%	5,7%	7,4%	5,9%	7,4%

Fonte: CNT

AS SOLUÇÕES ESTÃO À MÃO

● **Crescimento vertical:** a despeito dos gargalos atuais, Goiânia ainda dispõe de avenidas amplas e espaço para projetos estruturais

Diferentemente do que supõe o senso comum, as soluções para o transporte na Região Metropolitana de Goiânia não exigem grandes mágicas e soluções mirabolantes

Se alguém afirmasse que os problemas de trânsito em Goiânia são fáceis de resolver, qual seria a reação? Pois é exatamente o que afirma o engenheiro Antônio Alberto Basílio, formado pela Politécnica de São Paulo, dono da Basictec Projetos e Construções e membro da Câmara de Transportes e Mobilidade do Conselho de Desenvolvimento Econômico, Sustentável e Estratégico de Goiânia (Codese), um dos organismos dos quais

participa ativamente o Coinfra da Fieg. Com assento no conselho geral do Code-se, Célio Eustáquio de Moura, presidente do Coinfra, também participa da mesma Câmara de Transportes e Mobilidade.

A capital do Estado dispõe de avenidas amplas e espaços para projetos estruturais, o que permite vislumbrar soluções para a mobilidade urbana num horizonte de longo prazo, sem os custos mais elevados exigidos, por exemplo, pela instalação de

um metrô. “Curitiba tem o dobro da população de Goiânia e usa linhas de BRT (Bus Rapid Transit) com eficiência”, afirma. A questão, lembra Basílio, é que as oportunidades têm sido desperdiçadas pelas administrações municipal e estadual, ora por falta de planejamento e bons projetos, ora por falta de recursos e, em geral, pela ausência de todos esses componentes. Mais importante, acrescenta o engenheiro, é que ainda há tempo e espaço para correções de rumo.

Na verdade, aponta Basílio, a mobilidade urbana, com todos seus desafios, tornou-se um problema sério para os grandes centros urbanos e capitais em todo o País. O cenário começou a se complicar



Alex Malheiros



● **Antônio Alberto Basílio: planejamento de longo prazo e projetos bem desenhados poderiam desatar o nó da mobilidade na capital do Estado**

a partir dos anos 1990, ainda no governo Collor, com a extinção da antiga Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU), uma espécie de centro pensante do setor, responsável pela elaboração de projetos estruturais na área de mobilidade urbana e ainda pela provisão de fundos para a execução de obras nessa área, atuando como intermediário na captação de recursos de longo prazo para Estados e prefeituras.

Um dos projetos financiados com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), por meio da EBTU, lembra Basílio, foi o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) de Goiânia, coordenado por ele entre 1984 e 1987. “A EBTU cedia técnicos, especialistas e bons consultores, sem ônus para as prefeituras, que hoje enfrentam dificuldades fiscais enormes”, comenta. As pesquisas de origem e destino patrocinadas pelo PDTU permitiram redesenhar o coração do transporte coletivo da capital na época e redirecionar o fluxo de ônibus para os novos eixos criados então, desafogando as

avenidas Araguaia, Tocantins e Paranaíba, por onde circulavam 44 linhas do transporte coletivo, que praticamente entravam em pane nos momentos de pico. “A cobra mordia o próprio rabo nesses horários”, rememora Basílio.

Com pesquisas feitas residência a residência e dentro dos ônibus, foi possível identificar os fluxos de pessoas, de onde elas viam e para onde se destinavam. Com toda essa base de dados em mãos, foram criados os eixos das avenidas T-7, 85, T-9 e Anhanguera, esta sob novo conceito e ampliada até os terminais Padre Pelágio e Novo Mundo, cortando a cidade no sentido Leste-Oeste. Na época, Goiânia não tinha dinheiro para bancar todo o projeto, o que só foi possível graças aos esforços conjuntos desenvolvidos entre a administração municipal e a equipe da EBTU. O fim da estatal, descreve Basílio, “foi uma das tragédias” experimentadas pelo setor de transportes.

Num projeto de 1995, inaugurado em outubro de 1998 e financiado com

recursos da venda da usina de Cachoeira Dourada pela Celg, a Avenida Anhanguera transformou-se no primeiro eixo de transporte da cidade sob o conceito de BRT, com terminais fechados e plataformas elevadas, atendendo a mais de 200 mil pessoas por dia atualmente e com potencial para ampliar sua capacidade em 50%, nas contas de Basílio. Na sua avaliação, o grande gargalo do sistema Anhanguera está nos terminais de passageiros, que não permitem a ultrapassagem de ônibus, o que ajuda a congestionar todo o sistema nos momentos de maior fluxo.

O modelo adotado pelo BRT Norte-Sul, ainda em obras e avançando a duras penas, permitirá ultrapassagens em todos os seis terminais e 39 plataformas de embarque e desembarque e, num primeiro momento, não contemplará linhas ponta a ponta, afirma Basílio. A opção favorece a integração do BRT com o restante do sistema, com tarifa única no trajeto de ida e de volta.

“UM GRANDE METRÔ SOBRE RODAS”

O corredor exclusivo do BRT Norte-Sul, numa extensão de **21,8** quilômetros entre os terminais Recanto do Borque e Veiga Jardim, atenderá **120** mil usuários por dia, em seu planejamento original, com capacidade para transportar **15** mil pessoas em média nos horários de pico, com **93** ônibus rodando em quatro linhas integradas, cobrindo **148** bairros de Goiânia e municípios vizinhos. A primeira fase, ligando o terminal Recanto do Bosque à Praça do Trabalhador, deverá ser entregue ainda neste ano, numa previsão mais otimista.



Em março, foi assinada a ordem de serviço para a retomada das obras da segunda etapa do BRT Norte-Sul, paralisadas por 16 meses, num investimento ao redor de **R\$ 192,6** milhões, dos quais **R\$ 140,0** milhões virão do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e **R\$ 52,6** milhões da contrapartida da Prefeitura de Goiânia. No total, o BRT deverá exigir investimentos acima de **R\$ 270,0** milhões até sua conclusão, estimada para o final de outubro de 2020.

Depois de pronto, o sistema vai se integrar ao BRT Leste-Oeste e aos demais eixos de transporte coletivo da capital, a partir da Praça Cívica, transformando-se no que o especialista Antônio Alberto Basílio classifica como “uma grande rede de metrô sobre rodas”.

Em um dos projetos defendidos pelo Codese, com apoio do Coinfra, o eixo Anhanguera deverá ser estendido, na ponta oeste, até Trindade e Goianira, trechos na verdade já explorados de forma ainda pouco planejada pelo sistema de transporte coletivo. Na outra extremidade, em direção ao leste, o eixo seria estendido até o Jardim das Oliveiras e dali até Senador Canedo. No desenho pensado pelo conselho, a ampliação contribuiria para desafogar os terminais Padre Pelágio e da Praça da Bíblia, principalmente, adotando o conceito de BRT (ou seja, com plataformas elevadas e terminais fechados, para embarque e desembarque rápido).



Soluções para o transporte individual

Na avaliação do engenheiro Antônio Alberto Basílio, quando analisado detidamente, o transporte individual exigiria intervenções pontuais para aliviar as pressões sobre o trânsito em Goiânia. Uma das primeiras providências sugeridas por ele inclui a extensão da Avenida Leste-Oeste desde a intersecção com a Avenida Castelo Branco até o Conjunto Vera Cruz, continuando em seguida rumo ao Jardim do Cerrado. No tramo leste, numa extensão aproximada de 8,5 quilômetros, a avenida ligaria a Praça do Trabalhador à GO-403, em Senador Canedo. “Teríamos um eixo de 54 quilômetros de Trindade a Senador Canedo, provavelmente a maior via urbana contínua do Brasil”, declara Basílio.

Na verdade, seria um pouco mais do que isso. A ampliação da Avenida Leste-Oeste criaria um eixo alternativo ao da Avenida Anhanguera, talvez numa das úl-

timas opções para a cidade de construir um “eixo multidisciplinar de transporte misto, com 30 metros de caixa em via dupla e canteiros de quatro metros”, descreve Basílio. Mais adiante, com demanda consolidada, o canteiro poderá ainda ser aproveitado para abrigar um novo BRT, como alternativa ao eixo Anhanguera. A licitação para a construção do tramo leste da Leste-Oeste, prossegue o especialista, prevê um custo ao redor de R\$ 70,0 milhões, incluindo R\$ 10,0 milhões reservados para a revitalização da praça da Feira Hippie, divididos meio a meio entre o governo do Estado e a Prefeitura de Goiânia.

Numa proposta alternativa desenhada pelo engenheiro, o trecho atual da BR-153, desde os limites entre Hidrolândia e Aparecida de Goiânia até o viaduto que permite o acesso à condomínio fechado Aldeia do Vale, poderia ser ocupado por um novíssimo sistema de BRT, operando como contraparte do sistema em fase de



● **Obras na linha Norte-Sul do BRT em Goiânia:** sistema ligará os terminais Recanto do Bosque e Veiga Jardim, num total de 21,8 quilômetros

construção entre os terminais Recanto do Bosque e Veiga Jardim. O projeto deriva dos planos de instalação de um desvio em igual trajeto da BR-153, numa extensão de 42 quilômetros, fora das áreas urbanas de Aparecida e Goiânia, desafogando o trânsito no trecho atual da rodovia, que exige custos elevados de manutenção e assistência aos usuários, comprometendo a rentabilidade e o retorno da empresa concessionária da rodovia.

O BRT, no trajeto proposto por Basílio, deverá operar basicamente como linha de integração entre as diversas linhas de transporte coletivo que cruzam o trecho atual da BR-153, ligando, entre outras, as avenidas Vera Cruz, Leste-Oeste, Anhanguera, Olinda, Parque Laranjeiras e vias centrais de Aparecida de Goiânia, com tarifa única. Por isso, a ideia é que o BRT opere apenas com estações de transferência de passageiros, assegurando um fluxo rápido e direto entre origem e destino.



● **Avenida Leste-Oeste:** na proposta de Basílio, um grande eixo rodoviário, com 54 quilômetros de extensão, ligaria Trindade a Senador Canedo

Basílio apoia também a proposta de instalação de corredores exclusivos para o transporte público coletivo nos principais eixos da capital. Mas não deixa de observar desvios relativamente importantes nas opções escolhidas pela cidade, especialmente em relação ao eixo da Avenida T-63. Na sua visão, a escolha mais racional deveria colocar as linhas exclusivas de ônibus à

esquerda da via, o que exigiria poucas intervenções, a custos relativamente baixos, sem interferir na vida econômica em toda a extensão do eixo, vale dizer, sem penalizar lojistas e comerciantes. Ele lembra que essa foi a opção escolhida lá atrás por Curitiba na reformulação de sua estratégia para o transporte de massas.

ALTERNATIVAS PARA O TRÂNSITO

Ainda na área de mobilidade e transporte público, o documento Goiânia 2033, elaborado pelo Codese e encaminhado aos gestores municipais, contempla ainda uma série de sugestões, incluindo a implantação de ligações entre os bairros, a conclusão da via ligando a Marginal do Córrego Botafogo à Avenida Leste-Oeste e o prosseguimento da marginal entre a Avenida Jamel Cecílio e a Avenida 2ª Radial, no Setor Pedro Ludovico. Na visão do Codese, as futuras gestões na capital deveriam centrar esforços também na expansão da Avenida Goiás Norte até Goianira e Inhumas, o que criaria uma via alternativa à GO-070, permitindo incrementar o transporte coletivo na região. O conselho sugere, finalmente, implantar sinalização de orientação vertical e horizontal na cidade, incluindo sinalização turística, solucionar os gargalos de tráfego, como nas imediações do Shopping Flamboyant e Avenida 85, e investir na consolidação dos corredores de transporte coletivo previstos no Plano Diretor. ♦





● Barragem no ribeirão João Leite: abastecimento de água caminha para universalização, situação inversa àquela observada na área de esgotamento sanitário

O DESAFIO DA UNIVERSALIZAÇÃO

Os sistemas de saneamento em Goiás receberam investimentos de quase R\$ 3,2 bilhões em uma década, mas falta levar a rede coletora de esgotos para 42,4% da população e tratar todo esse esgoto

Nos últimos quatro anos, os desafios e as necessidades do sistema de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgotos em todo o Estado também têm ocupado as atenções do Coinfra, que mantém sua estratégia de pensar soluções de curto, médio e longo prazo para o setor, em conjunto com organismos e gestores da área e com os diversos

segmentos do setor produtivo industrial. O conselho promoveu encontros e palestras para debater o assunto e participou ainda de visitas às principais unidades em operação e projetos em implantação da Saneamento de Goiás S.A. (Saneago), apoiando iniciativas para universalizar os serviços prestados pela estatal.

As dificuldades geradas por dois anos

de pluviometria desfavorável e escassez hídrica entraram no radar do Coinfra, que defende celeridade nos investimentos da Saneago, especialmente na Região Metropolitana de Goiânia, mais afetada pela crise de abastecimento. “Nossa preocupação, nesse momento, está focada na questão da água, por causa dos impactos da escassez hídrica sobre o setor produtivo”, afirma o presidente do Coinfra, Célio Eustáquio de Moura.

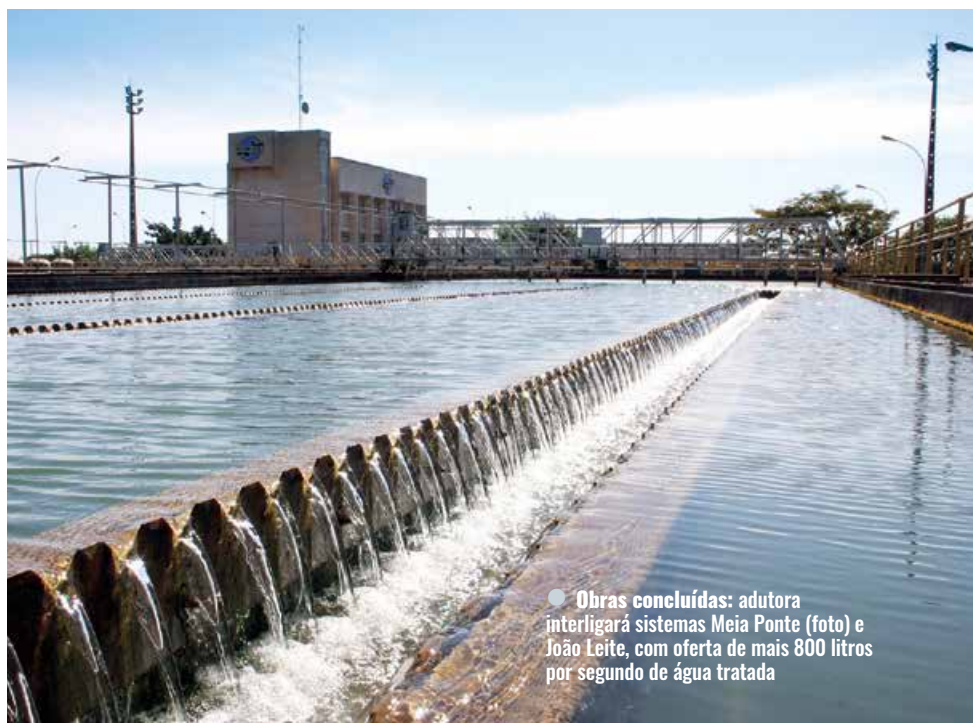
Ele cobra investimentos não apenas na rede de água, com instalação de adutoras e conclusão da interligação entre os sistemas

João Leite e Mauro Borges, que abastecem Goiânia, mas também na expansão dos sistemas de coleta e tratamento de esgoto. “Temos de trabalhar de maneira muito responsável e por isso precisamos que haja não só a coleta simples do esgoto, mas também seu tratamento. Precisamos de mais estações de tratamento para que as águas sejam devolvidas aos rios com qualidade. Não temos o direito de destruir nossos mananciais”, sustenta Moura.

Como serviços essenciais para toda a população, ressalta a Saneago, o abastecimento de água e o esgotamento sanitário exigem a participação de todos no planejamento e na formulação de soluções que conduzam à universalização da cobertura em todo o Estado. “Nesse sentido, o Coinfra, que tem por objetivo debater, realizar estudos e propor políticas na área de infraestrutura, entre outras demandas do setor, pode e deve contribuir na elaboração dos planos de saneamento básico, sugerindo estratégias e ações para melhorar a gestão desses serviços.

Ao longo de uma década, segundo números da Saneago, os sistemas de água e esgoto em Goiás receberam investimentos de praticamente R\$ 3,160 bilhões, o que corresponde a uma média anual de R\$ 315,95 milhões. Nos últimos três anos, foram investidos pela companhia R\$ 736,14 milhões, com recursos próprios, do Estado, do Orçamento Geral da União e de financiamentos com dinheiro do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Os recursos foram aplicados em obras de implantação, ampliação, melhoria e reestruturação de sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário em todo o Estado.

Entre os projetos mais significativos realizados nos últimos três anos, a Saneago destaca a ampliação, melhoria e reestruturação do sistema de esgotamento sanitário de Anápolis, do sistema de abastecimento de água de Goiânia – em especial a implantação do Sistema Produtor Mauro Borges e unidades do Sistema João Leite –, das redes



● **Obras concluídas:** adutora interligará sistemas Meia Ponte (foto) e João Leite, com oferta de mais 800 litros por segundo de água tratada

de esgoto de Goiânia e Iporá, dos sistemas de água de Palmeiras de Goiás, Cristalina e Valparaíso de Goiás e ainda melhorias nos sistemas sanitários de Planaltina e Porangatu. A carteira de obras da estatal incluiu ainda a construção do sistema de produção de água de Corumbá, que vai atender às cidades goianas no entorno sul do Distrito Federal.

Entre abril de 2015 e igual mês deste ano, a Saneago ampliou o sistema de abastecimento de água em pouco mais de 5,0% em todo o Estado, passando a atender mais de 5,605 milhões de pessoas, cobrindo 96,9% da população goiana, saindo de uma cobertura de 95,5% há três anos, e quase universalizando o atendimento. O sistema de esgotamento sanitário, embora anote os índices mais elevados no País, conforme destaca a empresa, atingiu em abril deste ano 57,6% da população, levando a rede a quase 3,332 milhões de pessoas, frente a 49,9% em 2015. Nos últimos três anos, observa a assessoria da empresa, quase 550 mil novos habitantes foram beneficiados com redes coletoras de esgoto.

Um reforço ao sistema do Rio Meia Ponte

Em setembro, a companhia estadual de saneamento concluiu as obras de integração entre os sistemas João Leite e Meia Ponte em Goiânia, com valor aproximado de R\$ 30 milhões, com a instalação de uma adutora com 12 quilômetros de extensão entre os dois sistemas. Caso a vazão do Rio Meia Ponte seja inferior à outorgada, a adutora terá capacidade de injetar mais 800 litros por segundo de água tratada no Sistema Meia Ponte, que abastece em torno de 52% da população de Goiânia, minimizando os impactos da escassez hídrica no período seco.

Segundo a empresa, “é importante lembrar que o abastecimento de água de Goiânia é realizado por dois sistemas principais: o Sistema Meia Ponte e o Sistema João Leite. Nesse contexto, em função do histórico apresentado pelo Rio Meia Ponte, caso as ações na bacia hidrográfica não alcancem os resultados esperados, esta obra emergencial reforçará a vazão necessária para o atendimento na região abrangida por esse sistema”. Conforme res- ►

salta ainda a Saneago, na região abastecida pelo Sistema João Leite não há risco de desabastecimento.

A companhia também retomou as obras para a implantação do tratamento secundário de esgoto na ETE Dr. Hélio de Seixo de Brito, a serem entregues em 18 meses. Até o final do ano deverá ser concluída a instalação do Sistema Produtor Corumbá em Luziânia, num investimento aproximado de R\$ 200,0 milhões.

Entre outros projetos de expansão das redes de água e esgoto em todo o Estado, a estatal destaca a ampliação das redes coletoras de esgoto de Goiânia, incluindo a construção do intermediário Meia Ponte, com recursos previstos em R\$ 32,0 milhões e execução em 24 meses; a ampliação do sistema de esgoto de Anápolis, incluindo redes de distribuição, interceptores e estação de tratamento, com previsão de finalização em 12 meses e investimento de R\$ 90 milhões; ampliação dos sistemas de esgoto de Formosa, Planaltina e Luziânia, com obras em andamento e previsão de finalização em até 18 meses, num investimento em R\$ 150 milhões; construção de adutora de água bruta em Goianésia, a ser concluída até março do próximo ano, exigindo desembolso de R\$ 15,0 milhões. Apenas em meia dúzia de obras, com conclusão prevista entre o segundo semestre deste ano e 2020, a Saneago deverá investir em torno de R\$ 517,0 milhões.

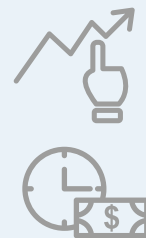
Esses valores não incluem, por exemplo, a instalação da adutora que interligará o Sistema Produtor Mauro Borges, em Goiânia, a Aparecida de Goiânia, o chamado “linhão”. A Saneago já havia concluído o projeto básico e boa parte do projeto executivo, além de ter assegurado o licenciamento ambiental e realizado as desapropriações necessárias. A expectativa da empresa era de realizar a licitação para a obra ainda neste semestre, prevendo 24 meses para sua conclusão.

Uma década de investimentos

(Recursos investidos pela Saneago nos sistemas de água e esgoto, em R\$ milhões)

Ano	Valor investido	Ano	Valor investido
2008	205,704	2013	432,878
2009	241,220	2014	533,117
2010	362,130	2015	320,710
2011	301,498	2016	289,712
2012	346,841	2017	125,717

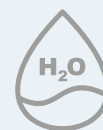
Fonte: Saneago/Demonstrações Financeiras Padronizadas



MAIOR COBERTURA

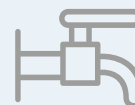
Sistema de abastecimento de água

Período	População atendida (milhões de pessoas)	Porcentual
Abril 2015	5,335	95,5%
Abril 2018	5,605	96,9%
Variação	5,07%	1,4 pontos percentuais



Sistema de esgotamento sanitário

Período	População atendida (milhões de pessoas)	Porcentual
Abril 2015	2,788	49,9%
Abril 2018	3,332	57,6%
Variação	19,50%	+7,7 pontos percentuais



Fonte: Saneago

INTERLIGAÇÃO EM ANÁPOLIS

A Saneago concluiu ainda a primeira etapa das obras de transposição das águas do Ribeirão Piancó, em Anápolis, com implantação de uma adutora de 4,0 quilômetros entre o Ribeirão Capivari e o Piancó II (Ribeirão Anicuns), no valor de R\$ 6 milhões. A segunda etapa, que prevê a construção de nova adutora e sua ligação com a primeira etapa, já instalada, e uma unidade de captação a 15,0 quilômetros do Piancó II, está em fase de desenvolvimento do projeto, que deverá ser terminado em janeiro próximo. A licitação das obras ocorrerá na sequência da conclusão do projeto, das desapropriações de áreas e da obtenção do licenciamento ambiental. Para a implantação da segunda etapa, os valores estimados são de R\$ 54 milhões e o prazo para conclusão é de 18 meses após iniciadas as obras.



● **Sistema Mauro Borges:** com reservatório no João Leite, complexo terá capacidade para atender população da Região Metropolitana de Goiânia até 2040

Um sistema de 1,0 bilhão de reais

Em operação desde setembro do ano passado, o Sistema Produtor Mauro Borges vai assegurar o abastecimento de água tratada a toda a população da Região Metropolitana de Goiânia até 2040. As três etapas de todo o projeto, envolvendo a construção da barragem no Ribeirão João Leite, uma estação elevatória de água bruta e de uma das mais modernas estações de tratamento de água da América Latina, segundo o presidente da Saneago, Jalles Fontoura de Siqueira, mobilizaram recursos da ordem de R\$ 1,0 bilhão, em grandes números.

De acordo com Fontoura, o sistema vai assegurar que situações de estresse hídrico, como o sofrido em 2017 e neste ano, deixem de afetar a capacidade de abastecimento da Região Metropolitana, que hoje abriga praticamente 2,5 milhões de habitantes e concentra em torno de 40% do Produto Interno Bruto (PIB) do Estado. “Em 2019 faremos a ligação à rede de água e esgoto da última casa em Aparecida de



Silvio Simões

Goiânia, consolidando a universalização do sistema na Grande Goiânia”, prevê ele.

O investimento no sistema Mauro Borges foi iniciado ainda no começo dos anos 2000, com a construção da barragem do João Leite, com capacidade para 130 bilhões de litros, primeira etapa do projeto, seguida pela instalação de uma estação elevatória de água bruta. A estação de tratamento de água bruta, concluída em 2017, tem capacidade inicial para entregar ao sistema 4,0 mil litros por segundo, suficientes para suprir as necessidades de 1,5 milhão de habitantes (mais de 60% de toda a população atual da Grande Goiânia). Sua capacidade final, a ser alcançada nas próximas décadas, de forma gradativa, está estimada em 8,0 mil metros por segundo,

● **Pedro Alves, Jalles Fontoura e Célio Eustáquio** a frente de grupo da Fieg em visita ao Sistema Mauro Borges

o que significaria, em números de hoje, atender a uma população de 3,0 milhões de pessoas.

O próximo desafio, retoma Fontoura, será enfrentar a poluição na bacia do Rio Meia Ponte, o que exigirá investimentos em tratamento de esgotos e resíduos da produção industrial e agrícola e um diálogo permanente com o setor produtivo, de forma a assegurar o multiuso das águas do manancial. “O diálogo será importante para harmonizar todos os usos e objetivos ambientais, visando à qualidade de vida da população”, afirma Fontoura. ♦

ADMINISTRAÇÃO DE CONFLITOS

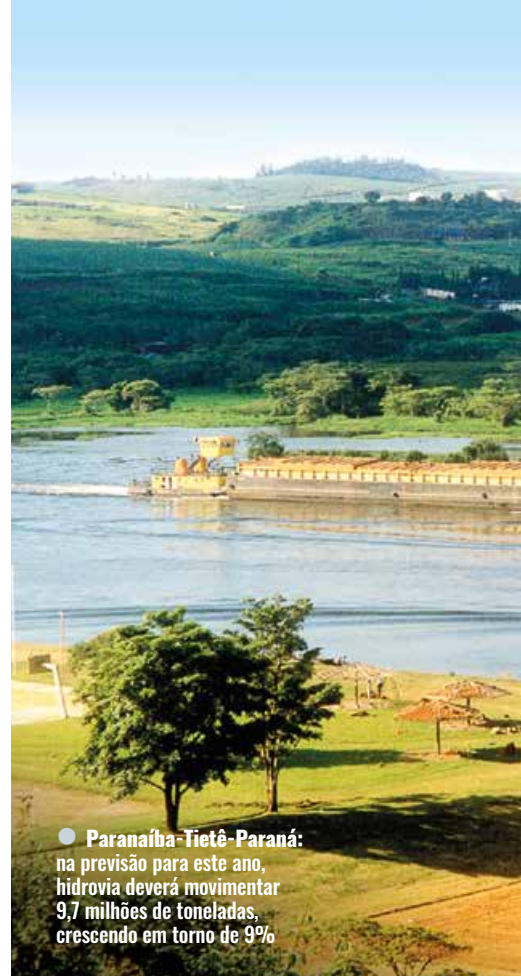
Comitê do Rio Paranaíba recomenda uso múltiplo para as águas da bacia, de forma a permitir a operação em todo o ano da Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná

Os conflitos entre a geração hidroelétrica e o transporte de cargas na Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná não foram inteiramente pacificados, mas o Conselho Temático de Infraestrutura da Fieg (Coinfra) identifica claros avanços, com a busca de melhor coordenação entre os protagonistas: a Agência Nacional de Águas (ANA), o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), concessionárias elétricas e operadoras do setor de cargas. Os esforços estão direcionados para evitar nova crise como a que levou à paralisação total da hidrovia durante 20 meses entre 2014 e 2016, causando prejuízos de R\$ 1 bilhão às empresas de navegação e perda de emprego para 1,6 mil pessoas aproximadamente, nas estimativas da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Num exemplo, no final de novembro, sob coordenação da ANA, representantes das áreas de geração elétrica, meio ambiente, transportes e agências reguladoras ligadas às mesmas reuniram-se para definir a manutenção da cota mínima de 325,4 metros acima do nível do mar para os reservatórios de Ilha Solteira, na divisa entre São Paulo e Mato Grosso do Sul, e

de Três Irmãos, concedida em setembro de 2014 à empresa Tijoá, em território paulista, ao longo do restante do ano. A exigência de cota mínima, segundo o presidente do Coinfra, Célio Eustáquio de Moura, foi negociada diretamente pelo conselho, em Brasília, com o Ministério de Minas e Energia (MME) e incluída no edital de concessão da usina de Ilha Solteira. Em janeiro de 2016, a concessão das usinas de Jupia e de Ilha Solteira, que pertenciam à Companhia Energética de São Paulo (Cesp), foi assumida pelo grupo China Three Gorges. Isso significa dizer que os reservatórios interligados de Ilha Solteira e Três Irmãos estão sob controle de dois grupos distintos, ressalta o Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Paranaíba (CBH Paranaíba).

O atraso nas chuvas na região e a expectativa de precipitação abaixo da média no último trimestre de 2017 poderiam levar a nova interrupção da hidrovia. A medida permitiu preservar a navegabilidade entre as hidrelétricas de Nova Avanhandava e Três Irmãos, no Rio Tietê, onde há um pedregal. Segundo o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH), as obras de derrocamento do canal da usina de Nova Avanhandava, num investimento



● **Paranaíba-Tietê-Paraná:** na previsão para este ano, hidrovia deverá movimentar 9,7 milhões de toneladas, crescendo em torno de 9%

de R\$ 203,0 milhões, deverão estar concluídas até julho de 2019. O departamento conclui ainda as obras de desassoreamento e ampliação do canal, na região do município de Buritama, o que pode elevar o calado em 2,4 metros num trecho de 10 quilômetros da hidrovia, a jusante da Usina de Três Irmãos.

Em junho deste ano, com a participação do Coinfra, em reunião ordinária, o CBH Paranaíba, que já havia criado, em fevereiro deste ano, o Grupo Técnico Hidrovia do CBH Paranaíba, aprovou documento que recomenda o uso múltiplo para as águas da hidrovia, de forma a preservar a navegação durante todo o ano, sem interrupções. No mesmo encontro, acrescenta Moura, um dos participantes da reunião, “buscamos estabelecer um equilíbrio entre irrigantes e a Usina Hidrelétrica Batalha pelo uso da água”. A usina está localizada no Rio São Marcos, entre os municípios de Cristalina (GO) e Paracatu (MG), com capacidade instalada de 52,5 megawatts.

O documento lembra que cabe aos



● **Eclusa em Nova Avanhandava:** obras de derrocamento do canal da usina deverão estar concluídas até julho de 2019, num investimento de R\$ 203,0 milhões

comitês de bacia, nos termos do artigo 38 de Lei Federal 9433/97, entre outros pontos, arbitrar em primeira instância administrativa conflitos relacionados aos recursos hídricos. O comitê entende que a concessão de outorga para a hidrovia “seria um instrumento que viria dar maior segurança para o setor, garantindo as condições de navegabilidade”. Além disso, sugere que os órgãos de administração da hidrovia “são as entidades responsáveis pelos pedidos de outorga, pois têm papel estratégico na coordenação das discussões do setor hidroviário e no posicionamento definitivo sobre a questão”.

O assunto tem sido discutido desde 2015 entre a ANA e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), envolvendo a concessão de outorgas para as principais hidrovias do País, de forma a assegurar condições mínimas de navegabilidade. Depois de uma série de rodadas de discussões entre técnicos dos dois órgãos, ainda não se chegou a uma definição, diante da complexidade técnica do tema.

A paralisação intempestiva da navegação, aponta o CBH Paranaíba, “trouxe sérios prejuízos aos embarcadores, uma vez que após a celebração dos contratos de venda dos produtos, foram obrigados a utilizar o transporte rodoviário, de custo mais elevado”, o que “acarretou deficiências de receita aos transportadores fluviais e ferroviários, agricultores, exportadores, além de prejuízos sociais, econômicos e ambientais”.

Embora o risco de nova paralisação não esteja totalmente afastado, segundo organismos que acompanham a questão, os níveis dos reservatórios encontravam-se, em agosto, acima daqueles observados em igual período do ano passado. Conforme acompanhamento do ONS, os reservatórios das usinas de Três Irmãos e de Ilha Solteira estavam, respectivamente, com 83,33% e 82,02% de sua capacidade total, diante de 67,74% e 66,77% em agosto de 2017. ►

MAIOR EFICIÊNCIA ECONÔMICA E AMBIENTAL

Nos números apresentados pelo CBH Paranaíba, os cinco principais terminais do complexo portuário de São Simão, instalados numa área de **222,0** mil metros quadrados, com dez pontos de atracação, movimentaram no ano passado **1,199** milhão de toneladas de soja, **1,364** milhão de toneladas de milho e **324,0** mil toneladas de farelo de soja. Conforme o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH) e o Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial de São Paulo (Sindasp), os volumes totais movimentados pela hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná, que haviam desabado de **6,3** milhões para **4,5** milhões de toneladas entre 2013 e 2015, atingiram recorde de **8,93** milhões de toneladas em 2017 e tendem a alcançar perto de **9,7** milhões de toneladas na previsão para este ano, crescendo em torno de **9%**.

Para reforçar, novamente de acordo com o comitê do Paranaíba, o sistema hidroviário apresenta eficiência energética quase **35** vezes maior do que o modal rodoviário, emitindo **83%** menos dióxido de carbono (CO₂), **94%** menos poluentes, como os óxidos de nitrogênio, com consumo de combustíveis **84%** mais baixo. Com a predominância de rodovias, que respondem por **60%** do transporte de grãos, cabendo **7%** às hidrovias e **33%** às ferrovias, os custos de frete consomem 28% do valor médio dos grãos, diante de **13%** nos Estados Unidos, onde a participação das hidrovias chega a **61%**.

Rumo a novo recorde

(Movimentação de cargas na Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná, em milhões de toneladas)

Ano	Volume
2013	6,3
2014	4,6
2015	4,5
2016	8,7
2017	8,9
2018*	9,7

(*) Estimativa

Fontes: Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH) e Sindicato dos Armadores de Navegação Fluvial de São Paulo (Sindasp)



Investimentos estratégicos da Caramuru

A Caramuru, principal empresa de capital brasileiro no processamento de soja, milho, girassol e canola, foi igualmente pega de surpresa pela paralisação da hidrovia em 2014. “Foi um período muito difícil, a Caramuru não estava preparada para realizar uma operação de expedição 100% rodoviária em São Simão, pois essa unidade industrial nasceu com perfil hidroviário”, afirma Antônio Ismael Ballan, diretor de logística e portos da empresa. Os custos logísticos subiram, já que a Caramuru teve de “assumir fretes e investimentos de emergência para atender à demanda do carregamento rodoviário”, prossegue ele. Os volumes movimentados a partir do complexo industrial da empresa em São Simão foram reduzidos de 1,0 milhão de toneladas, entre soja em grão, farelo

de soja e milho, para 650,0 mil toneladas. “Essa interrupção foi muito negativa para a credibilidade da hidrovia, pois quebrou-se um ciclo virtuoso e de grande êxito na logística do Centro-Oeste e do Brasil”, comenta Ballan.

De acordo com ele, o Coinfra apoiou e tem apoiado a Caramuru não apenas na questão da hidrovia, mas em todos os assuntos relacionados à infraestrutura, “incluindo, por exemplo, energia elétrica, rodovias, entre outros. É um conselho diferenciado, que tem contribuído significativamente para Goiás, e o temos valorizado muito, tanto pela sua atuação, quanto pela integração promovida entre os diversos setores que compõem o setor produtivo do Estado”.

Desde sua origem, anota Ballan, o Grupo Caramuru buscou diferenciar-se em sua logística, instalando suas unidades próximas a eixos de transporte estraté-



● **Comboio da Caramuru:** sistema hidroviário movimenta em torno de 1,0 milhão de toneladas entre soja em grão, farelo de soja e milho



● **Antônio Ismael Ballan:** interrupção da hidrovia “um ciclo virtuoso e de grande êxito na logística do Centro-Oeste e do Brasil”

gicos. As unidades de processamento de soja e produção de biodiesel instaladas em Ipameri e São Simão, detalha o diretor, estão próximas, respectivamente, às linhas da Ferrovia Centro-Atlântica, da VLI, e da Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná. Já as plantas de soja e refino de óleo de soja, girassol, milho e canola, em Itumbiara, estão às margens da BR-153. Na chamada Saída Norte, o grupo implantou ainda fábricas de processamento de soja, de proteína concentrada de soja (SPC) e biodiesel. “Dessa maneira, a Caramuru se posiciona estrategicamente bem em cada unidade”, reforça Ballan.

Em cada corredor logístico, ressalta ainda, a Caramuru “firmou parcerias construtivas”, envolvendo a Torque, na Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná, e a MRS Logística, que completa o circuito, permitindo o transporte de cargas de Pederneiras, já em território paulista, ao Porto de Santos.

“Na Saída Norte, temos parcerias com a HP Logística e Navegação, operadores logísticos locais”, acrescenta Ballan.

Neste ano, a empresa pretende consolidar o Projeto Saída Norte para escoamento da produção de SPC da planta de Sorriso (MT) até Itaituba (PA), por caminhão, e dali ao Porto de Santana (AP), por hidrovia. “São dois terminais, um de transbordo rodo-hidroviário em Itaituba, com dois silos, capacidade estática de 14,0 mil toneladas, e outro no Porto de Santana, com três silos e capacidade para 21,0 mil toneladas, totalizando investimento de R\$ 50 milhões”, conforme o diretor da Caramuru. Os terminais têm capacidade para exportar anualmente 198,0 mil toneladas de farelo SPC.

O grupo pretende ainda reforçar sua presença em Santos e, para isso, desenvolve estudos, em conjunto com a sócia Rumo Logística, para ampliação do Terminal

XXXIX, atualmente com capacidade para 135,0 mil toneladas.

Nos últimos cinco anos, a empresa realizou investimentos próximos a R\$ 126,0 milhões, já incluindo o desembolso realizado no Projeto Saída Norte. Perto de R\$ 51,0 milhões foram destinados à instalação de unidade de cogeração de energia a partir do vapor da queima de bagaço de cana e cavaco de madeira em Sorriso (R\$ 23,0 milhões) e Itumbiara (R\$ 28,0 milhões). “Outro investimento importante foi na terceira fábrica de produção de biodiesel, em Sorriso, no valor de R\$ 25,0 milhões, com capacidade para processar 95,7 mil metros cúbicos de biodiesel por ano”, aponta Ballan, lembrando que os investimentos “contribuíram para redução de custos operacionais, bem como para agregar valor à cadeia produtiva da soja, gerando receitas que alcançam inclusive o produtor rural”.◆

SINDICATOS COM SEDE NO EDIFÍCIO PEDRO ALVES DE OLIVEIRA

Rua 200, Quadra 67-C, Lote 1/5, nº 1.121 – Setor Vila Nova, em frente à Casa da Indústria – Goiânia-GO, CEP: 74645-230

SINPROCIMENTO

Sindicato da Indústria de Produtos de Cimento do Estado de Goiás

Presidente: Olavo Martins Barros
Fone: (62) 3224-0456/Fax 3224-0338
sinprocimento@gmail.com

SINDIREPA

Sindicato da Indústria de Reparação de Veículos e Acessórios do Estado de Goiás

Presidente: Alyson Jose Nogueira
Telefone (62) 3224-0121/ 3224-0012
sindirepa@sistemafieg.org.br

SINDIAREIA

Sindicato das Empresas de Extração de Areia do Estado de Goiás

Presidente: Gilberto Martins da Costa
Fone/Fax: (62) 3224-8688
sindiareia@sistemafieg.org.br

SINDCEL

Sindicato das Indústrias 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

SIAEG

Sindicato das Indústrias de Alimentação no Estado de Goiás

Presidente: Sandro da Mabel Antônio Scodro
Fone/Fax: (62) 3224-9226
siaeg@terra.com.br

SINDICALCE

Sindicato das Indústrias de Calçados no Estado de Goiás

Presidente: Elvis Roberson Pinto
Fone/Fax: (62) 3225-6402
sindicalce@sistemafieg.org.br

SINCAL

Sindicato das Indústrias de Calcário, Cal e Derivados no Estado de Goiás, Tocantins e DF

Presidente: José Antônio Vitti
Fone/Fax: (62) 3223-6667
sininceg@sistemafieg.org.br

SINDICARNE

Sindicato das Indústrias de Carnes e Derivados no Estado de Goiás e Tocantins

Presidente: Leandro Stival
Fone/Fax: (62) 3229-1187 e 3212-1521
sindicarn@terra.com.br

SINDCURTUME

Sindicato das Indústrias de Curtumes e Correlatos do Estado de Goiás

Presidente: Emílio Carlos Bittar
Fone/Fax: (62) 3213-4900
sindcurtume@sistemafieg.org.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: Alcides Augusto da Fonseca
Fone (62) 3212-1135 / Fax 3212-8885
sinleite@terra.com.br

SIMPLAGO

Sindicato das Indústrias de Material Plástico no Estado de Goiás

Presidente: Bruno Franco Beraldi Coelho
Fone (62) 3224-5405
simplago@sistemafieg.org.br

SINDIPÃO

Sindicato das Indústrias de Panificação e Confeitaria no Estado de Goiás

Presidente: Marcos André Rodrigues de Siqueira
Presidente executivo: Luiz Gonzaga de Almeida
Fone: (62) 98422-4022
sindipao@sistemafieg.org.br

SIMAGRAN

Sindicato das Indústrias de Rochas Ornamentais do Estado de Goiás

Presidente: Eliton Rodrigues Fernandes
Telefone: (62) 3225-9889
simagran@sistemafieg.org.br

SINCAFE

Sindicato das Indústrias de Torrefação e Moagem de Café no Estado de Goiás

Presidente: Jaques Jamil Silvério
Fone (62) 3212-7473 - Fax 3212-5249
sincafe@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

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

SIEEG-DF

Sindicato das Indústrias Extrativas do Estado de Goiás e do Distrito Federal

Presidente: Domingos Sávio G. Oliveira
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

SIMELGO

Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Estado de Goiás

Presidente: Hélio Naves
simelgo@sistemafieg.org.br
Fone/Fax: (62) 3224-4462
contato@simelgo.org.br

SINDQUÍMICA-GO

Sindicato das Indústrias Químicas no Estado de Goiás

Presidente: Jair José de Alcântara
Fone (62) 3212-3794/Fax 3225-0074
sindquimica@sistemafieg.org.br

SINDMÓVEIS

Sindicato das Indústrias de Móveis e Artefatos de Madeira no Estado de Goiás

Presidente: Enoque Pimentel do Nascimento
Fone/Fax: (62) 3224-7296
sindmoveis@sistemafieg.org.br

SINDTRIGO

Sindicato dos Moinhos de Trigo da Região Centro-Oeste

Presidente: Sérgio Scodro
Presidente-Executivo: André Lavor P. Barbosa
Fone: (62) 3223-9703
sindtrigo@gmail.com

OUTROS ENDEREÇOS

SIFAÇÚCAR

Sindicato da Indústria de Fabricação de Açúcar do Estado de Goiás

Presidente: Marcelo de Freitas Barbosa
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

SIMESGO

Sindicato da Indústria Metalúrgica, Mecânica e de Material Elétrico do Sudoeste Goiano

Presidente: Heitor de Oliveira Nato Neto
Rua Costa Gomes, nº 143 Jardim Marconal
CEP 75901-550 - Rio Verde - GO
Fone/Fax: (64) 3623-0591
simesgo1@hotmail.com

SINDUSCON-GO

Sindicato das Indústrias da Construção no Estado de Goiás

Presidente: Eduardo Bilemjan Filho
Rua João de Abreu, 427 - St. Oeste
CEP 74120-110 - Goiânia - GO
Fone: (62) 3095-5155
contato@sinduscongoias.com.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

SIFAEG

Sindicato das Indústrias de Fabricação de Etanol no Estado de Goiás

Presidente: Marcelo de Freitas Barbosa
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

SIAGO

Sindicato das Indústrias do Arroz no Estado de Goiás

Presidente: Jerry Alexandre de Oliveira Paula
Rua T-45, nº 60 - Setor Bueno
CEP 74210-160 - Goiânia - GO
Fone/Fax (62) 3251-3691
siagoarroz@hotmail.com

SINDICATOS/ANÁPOLIS

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

SINDALIMENTOS

Sindicato das Indústrias da Alimentação de Anápolis

Presidente: Wilson de Oliveira
sindalimentos@sistemafieg.org.br

SINDUSCON ANÁPOLIS

Sindicato das Indústrias da Construção e do Mobiliário de Anápolis

Presidente: Anastácios Apostolos Dagios
www.sindusconanapolisgo.com.br

SINDICER-GO

Sindicato das Indústrias de Cerâmica no Estado de Goiás

Presidente: Laerte Simão
sindicergo@sistemafieg.org.br

SIVA

Sindicato das Indústrias do Vestuário de Anápolis

Presidente: Jair Rizzi
siva@sistemafieg.org.br

SINDIFARGO

Sindicato das Indústrias

Farmacêuticas no Estado de Goiás

Presidente eleito: Alexandre Baldy
Presidente em exercício: Heribaldo Egidio
Presidente-Executivo: Marçal Henrique Soares
sindifargo@sistemafieg.org.br

SIMMEA

Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Anápolis

Presidente: Robson Peixoto Braga
simmea@sistemafieg.org.br

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.

MENOS CUSTOS + FATURAMENTO PARA SUA EMPRESA

**CONHEÇA
NOSSAS SOLUÇÕES:**



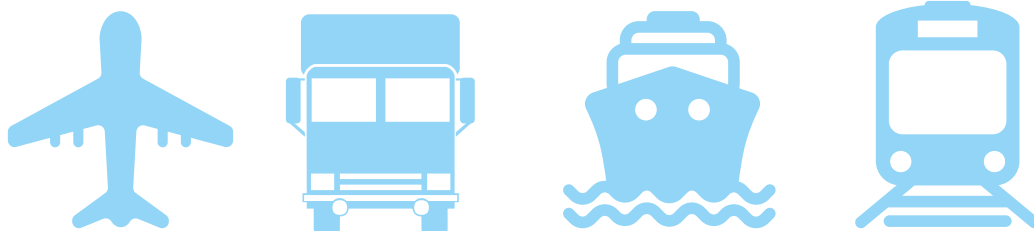
O Instituto SENAI de Tecnologia tem a qualidade e a confiabilidade de que sua empresa precisa.

ACESSE

www.senaigo.com.br/institutos

Certificado de Origem?

A FIEG tem!



A Federação das Indústrias do Estado de Goiás emite o Certificado de Origem, tornando seu produto ainda mais competitivo no mercado alvo. O documento é necessário para que as mercadorias se beneficiem do tratamento tarifário preferencial.

Aproveite!

- ▶ **Certificado de Origem 100% Digital para Argentina e Uruguai.**
- ▶ **Prazo de emissão médio de 30 minutos.**

Acesse www.sistemapieg.org.br e saiba mais.



CIN

Centro Internacional de Negócios
de Goiás

