

Indústria & Competitividade



Nº 17 > Novembro > 2018



NOVA POLÍTICA

Os planos do governador Carlos Moisés da Silva para a indústria

COMO DESTRAVAR

Licenciamento ambiental represa investimentos de R\$ 70 bilhões

INFRAESTRUTURA

Dossiê: BR-470, a estrada que não termina nunca

Por que **manter** os incentivos

Estratégia fiscal catarinense se reflete em economia dinâmica, mais empregos e elevação da arrecadação tributária. Revisá-los agora trará prejuízos para o Estado

ONDE O BRDE ESTÁ PRESENTE,
A INOVAÇÃO ACONTECE.

BRDE

Equipe de Atendimento
Agência Santa Catarina

[48] 3221-8000 | brdesc@brde.com.br
Av. Hercílio Luz, nº 617 - Florianópolis

Com os financiamentos do BRDE, projetos inovadores viram realidade. Aqui, empresas e empreendedores do sul do Brasil contam com a orientação de uma equipe especializada, que encontra a solução ideal para cada necessidade. Além disso, o BRDE possui linhas de crédito específicas para inovação em ambiente produtivo, como desenvolvimento de novos produtos, aprimoramento de serviços ou modernização de processos. Por ser cotista do fundo Criatec 3, o BRDE também disponibiliza a possibilidade de investimento em startups em todo o Brasil. Saiba mais, consulte o BRDE. O banco que liga você ao desenvolvimento.

CONHEÇA AS
LINHAS DE CRÉDITO
PARA INOVAÇÃO.

BRDE

Um novo ciclo para a indústria catarinense

O que a indústria espera dos novos governantes e legisladores? Nossa agenda foi detalhada na Carta da Indústria, que propõe um projeto de desenvolvimento para o Estado por meio da parceria entre os setores público e privado. O documento elaborado pela FIESC foi prontamente acolhido pelo governador eleito Carlos Moisés, que se comprometeu a não aumentar impostos durante sua gestão. Foi um primeiro passo positivo no relacionamento que se inicia. Alguns dos principais fatores de competitividade da indústria dependem do ambiente de negócios ao qual ela está submetida, e a sua conformação é razão direta das ações e posicionamentos do poder público. Além de uma agenda que respeite e incentive a livre iniciativa, contamos com a pacificação do País e a busca de objetivos comuns.

A disposição demonstrada para o ajuste fiscal e o enxugamento da máquina pública condiz com essas expectativas. Queremos que nossos impostos sejam bem utilizados e que se abra o horizonte para uma reforma tributária que alivie a carga da indústria. Santa Catarina é mal servida de infraestrutura logística, em boa parte porque o Governo Federal não realiza, há anos, os investimentos necessários em estradas, ferrovias e aeroportos. No plano estadual também há problemas. Tenho confiança de que avançaremos muito nesta agenda, pois há abertura dos novos governantes para ouvir e realizar parcerias com o setor privado. Foi nessa direção que criamos recentemente o Conselho Estratégico para Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense, reunindo as entidades do setor produtivo e da sociedade civil. Seus principais objetivos são identificar conjuntamente as necessidades e priorizá-las, para que as demandas tenham peso diante do setor público. Acredito que será possível construir pontes sólidas entre a indústria, a banca catarinense e os governos estadual e federal para que sejam destravados os gargalos históricos da nossa infraestrutura.

São muitos os assuntos urgentes para a melhoria do ambiente institucional. Esta edição traz reportagens sobre alguns deles, com sugestões para o aperfeiçoamento do licenciamento ambiental e da política de incentivos à economia catarinense. Também iniciamos a sessão Dossiê Infraestrutura, que detalhará um aspecto do tema a cada edição, em sintonia com os trabalhos do Conselho Estratégico. A revista tratará em profundidade dos temas de interesse da indústria neste novo ciclo político do Brasil e do Estado, que representa também um novo ciclo para a indústria catarinense.

MARCOS CAMPOS



Mario Cezar de Aguiar
Presidente da FIESC

6 ENTREVISTA

O governador eleito Carlos Moisés revela planos para infraestrutura, tributos e a intenção de intensificar as parcerias do Governo com o setor produtivo

10 INDÚSTRIA

Atrativos fiscais, logísticos e de qualificação profissional sustentaram o surgimento de um robusto setor de processamento de cobre em Santa Catarina

16 AGENDA DA INDÚSTRIA

A obtenção de licenças ambientais é mais demorada do que o necessário, mas é possível destravar o processo mantendo o rigor necessário à proteção ambiental

24 TRIBUTOS

A política de incentivos à economia existente em Santa Catarina ajudou a atrair investimentos, gerar empregos e elevar a arrecadação tributária. Mas uma avaliação errada de seus efeitos coloca em risco a continuidade do crescimento catarinense



44 LOGÍSTICA

Conselho Estratégico para Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense reúne entidades do setor produtivo e da sociedade civil para definir as prioridades do Estado

48 DOSSIÊ INFRAESTRUTURA

A interminável história da BR-470, que demorou 30 anos para ficar pronta e foi entregue já subdimensionada para o tráfego intenso do Vale do Itajaí. Agora é a sua duplicação que demora demais a sair do papel

56 NEGÓCIOS

ArcelorMittal confia na retomada de setores como o automobilístico, construção civil e linha branca e tira da gaveta projeto de investimento bilionário em São Francisco do Sul

60 QUALIDADE DE VIDA

Um grupo de trabalhadores da indústria conseguiu a proeza de perder um total de 232 metros de barriga adotando estilo de vida saudável com a ajuda do SESI

66 PERFIL

Desde muito jovem Carlos Budny desenvolvia produtos para melhorar a vida dos agricultores de sua região. Tornou-se um industrial, fabricante de tratores de pequeno porte conhecidos como fuscas do campo



70 ARTIGO

João Paulo Campos, presidente da Visiona Tecnologia Espacial



Presidente
Mario Cezar de Aguiar

1º Vice-Presidente
Gilberto Seleme

Diretor 1º Secretário
Edvaldo Ângelo

Diretor 2º Secretário
Ronaldo Baumgarten Junior

Diretor 1º Tesoureiro
Alexandre D'Ávila da Cunha

Diretora 2º Tesoureira
Rita Cássia Conti

Diretoria Executiva
Alfredo Piotrovski
Carlos Henrique Ramos Fonseca
Carlos José Kurtz
Fabrício Machado Pereira
Jefferson de Oliveira Gomes
Maria Teresa Bustamante

Indústria & Competitividade

Direção de conteúdo e edição
Vladimir Brandão

Jornalista responsável
Elmar Meurer (984 JP)

Edição de arte
Luciana Carranca

Fotografia
Edson Junkes

Produção executiva
Maria Paula Garcia

Revisão
Lu Coelho

Produção gráfica
Luciana Miller

Distribuição
Filipe Scotti

Colaboradores da edição
Leo Laps (textos e fotos); Fabrício Marques e Maurício Oliveira (textos); Cleber Gomes (fotos)

Apoio editorial
Elida Ruivo, Ivonei Fazzioni, Dami Radin e Leniara Machado

Capa
Luciana Carranca

Comercialização
CIESC

imprensa@fiesc.com.br
(48) 3231 4670
www.fiesc.com.br



www.vbceditorial.com.br

Portas abertas para parcerias

O novo quadro político nacional e estadual abre possibilidades para solucionar problemas crônicos do desenvolvimento catarinense, como a precariedade da infraestrutura logística e a demora excessiva para o licenciamento de novos projetos. Assim entende o governador eleito de Santa Catarina, **Carlos Moisés da Silva** (PSL), de 51 anos. Nesta entrevista exclusiva, ele reitera o compromisso com o ajuste fiscal e afirma que manterá diálogo constante com o setor produtivo para que seja criado um ambiente favorável aos investimentos e à produção no Estado, o que inclui a formação de parcerias público-privadas.

Há anos o Governo Federal não realiza os investimentos necessários em infraestrutura no Estado. De que forma o Governo Estadual pretende se articular com o Federal para trazer mais investimentos?

Entendemos que temos a possibilidade de uma pauta singular com o Governo Federal. O presidente eleito é do mesmo partido que o governador. Os problemas de Santa Catarina são conhecidos há tempos. Olharemos com carinho para demandas como um todo, tendo uma especial atenção às questões de infraestrutura que vão gerar riqueza, não só financeira, mas no mercado de trabalho, qualidade de vida, melhor acesso a bens e serviços, entre outros. O presidente Jair Bolsonaro é um parceiro de Santa Catarina, esteve aqui em diversas oportunidades, mesmo antes da campanha. E foi agraciado com uma votação consagrada aqui, o que nos dá uma expectativa natural de contar com o apoio, que nos possibilitará condição de viabilizar os projetos para o Estado. Seremos incansáveis na busca por soluções no

que diz respeito à infraestrutura federal, pois sabemos que as boas condições impulsionam o desenvolvimento econômico do Estado e garantem mais segurança à população.

A infraestrutura estadual também é falha. Diante do cenário de déficit fiscal, como não deixar deteriorar-se ainda mais esse patrimônio?

Esta é uma questão à qual nós estamos muito atentos. Vamos aproveitar o período de transição para avaliar todas as possibilidades para não deixar nosso patrimônio se perder. O que eu posso dizer no momento é que nenhuma opção está descartada. Nosso investimento em manutenção de rodovias hoje não chega nem perto do mínimo necessário: precisamos de cerca de R\$ 200 milhões por ano, e o que efetivamente é gasto não alcança os R\$ 40 milhões. São esses os fatos, e nós temos que trabalhar em cima deles. A Secretaria de Estado do Planejamento tem estudos sobre a concessão das rodovias estaduais e vamos nos debruçar sobre isso.

Como o senhor pretende conduzir a política de incentivos fiscais no Estado?

Há setores que precisam do incentivo fiscal. Sem uma alíquota diferenciada, eles simplesmente já teriam deixado de existir no Estado, levando junto milhares de empregos. Há estados brasileiros, como Goiás, com políticas agressivas nesse sentido e precisamos proporcionar às nossas empresas condições para que possam competir em pé de igualdade. A renúncia fiscal precisa ser um debate entre o Governo e o setor produtivo. A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) deste ano previu uma redução gradual das renúncias fiscais nos próximos quatro anos até que ela alcance 16% da arrecadação bruta. Os setores que precisam continuarão a recebê-lo. A renúncia fiscal tem de ser efetiva e é preciso mostrar esses resultados. Um compromisso que eu assumi na campanha e mantenho agora é sempre escutar as pessoas que produzem e geram empregos. Nada no meu governo será feito de maneira atropelada. Utilizar-se de incentivos é algo que pode, sim, auxiliar a economia. O que deve ser combatido é o uso não republicano dessa prática.

Como o Governo vai agilizar os licenciamentos ambientais? Manterá mecanismos como a Licença Ambiental por Adesão e Compromisso (LAC)?

A LAC foi um passo importante e que precisa ser expandida. Não podemos nos acostumar que uma licença ambiental se arraste por anos. É um montante gigantesco de recursos privados que fica represado e deixa de movimentar a nossa economia. Farei o que estiver ao meu alcance para que esse processo seja cada vez mais desburocratizado, sem qualquer tipo de prejuízo ao meio ambiente.

“

Quem mais do que o empresário para saber quais os gargalos logísticos e onde o Governo atrapalha o desenvolvimento do Estado?”



MAURICIO VIEIRA/SECOM

Como o senhor avalia o quadro de inovação catarinense e como acha que o setor público pode contribuir para fortalecê-lo?

Santa Catarina hoje está na vanguarda da inovação no País. Temos a maior proporção de startups do Brasil e diversas empresas consolidadas no mercado nacional e no exterior. O faturamento anual do setor no Estado está em R\$ 15,5 bilhões. O que levou a isso? Algumas políticas acertadas lá atrás e que nós vamos manter e, se possível, expandir. A Fapesc realiza um trabalho importante, que precisa ser ainda mais fortalecido. Também precisamos continuar a oferecer condições favoráveis para que as empresas queiram se instalar aqui. Isso passa por não aumentar os impostos.

interesse? Quais são as principais oportunidades de parceria?

O setor industrial é um dos pilares da nossa pujante economia. Ele será consultado em tudo que lhe diz respeito. Nossa promessa de campanha é de manter diálogo permanente com quem produz e gera empregos em Santa Catarina. Quem mais do que o empresário para saber quais os gargalos logísticos e onde o Governo atrapalha o desenvolvimento do Estado? Nossa ideia de manter um governo enxuto e eficiente passa pela colaboração direta da iniciativa privada. As parcerias público-privadas ainda engatinham em Santa Catarina e no Brasil, mas é um modelo que, se bem planejado, nós vemos com bons olhos.

A qualidade de vida é fator de atração de investimentos e de profissionais qualificados, mas cresce a violência nas principais cidades. De que forma o Governo pretende reduzir os índices?

Esta é uma questão que me toca pessoalmente, já que sou um egresso da Segurança Pública. É preciso reconhecer que houve uma melhora de todos os principais índices em 2018. A estratégia tem de ser clara: polícia na rua, bem treinada e equipada. O uso da tecnologia é essencial para que o Estado esteja sempre um passo à frente do criminoso, nunca atrás. Para alcançarmos patamares cada vez mais efetivos é necessário que o tema seja uma prioridade do governante, e não tenham dúvida de que será assim nos próximos quatro anos. Faremos a recomposição dos efetivos, da Polícia Militar, dos Bombeiros e da Polícia Civil. Um estado seguro é importante não apenas para o cidadão, mas também para a atração dos investimentos. Ainda estamos em uma posição boa, mas precisamos ter sempre em mente a busca pela excelência. Santa Catarina tem de ser referência neste tema. IC

“Seremos incansáveis na busca por soluções no que diz respeito à infraestrutura federal”

O senhor já assumiu compromissos de não aumentar impostos. Como vai realizar o corte de gastos necessários ao equilíbrio fiscal do Estado?

Um dos nossos primeiros atos será a extinção das Agências de Desenvolvimento Regional (ADRs). Este é um modelo superado. Outra ação do nosso governo será diminuir ao máximo o número de cargos comissionados. Ainda estamos estudando quantos serão necessários, mas a redução será significativa. Estamos recebendo as informações a respeito que vão nos permitir conhecer a máquina pública por dentro e possibilitar o crescimento econômico, além de realizar os cortes de todos os gastos desnecessários. Em um momento de crise, o cidadão e as empresas privadas fazem o dever de casa. O Governo precisa fazer o mesmo sem nunca esquecer do principal: entregar um serviço de qualidade para a população.

Como o senhor vai manter canais de diálogo com a indústria para discutir assuntos de seu

SIMPLIFIQUE O ESOCIAL. CONTE COM UMA SOLUÇÃO COMPLETA EM GESTÃO DE SST.

SESI
viva+
MAIS INTELIGÊNCIA.
MAIS SAÚDE.
MAIS RESULTADOS.

SAIBA MAIS EM:

 sesivivamais.com.br
 0800 0713010

FIESC

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina

INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO

SESI

Iniciativa da CNI - Confederação Nacional da Indústria

 /SESI Nacional

 /company/sesi-nacional

 /sesi

O Vale do cobre

Eficiência portuária, localização, qualificação de pessoal e incentivos: os fatores que tornaram Joinville um dos maiores polos brasileiros de processamento do metal na última década

Por **Fabrcio Marques**

Joinville tornou-se nos últimos anos um dos mais importantes polos brasileiros de processamento de cobre. A região atraiu empresas que transformam matéria-prima importada, na forma de placas de cátodos de cobre refinado, ou reaproveitada, na forma de sucata, em insumos e produtos acabados para os mercados de construção civil, automobilístico, eletroeletrônico, condutores elétricos ou telecomunicações. Atualmente, entram no Brasil 250 mil toneladas de cobre por ano, que são destinados ao mercado de vergalhões, fios e cabos elétricos, dentre outros. Boa parte desse volume chega ao País pelos portos catarinenses. Entre janeiro e agosto de 2018 o Estado importou US\$ 490 milhões da mercadoria, o que repre-

sentou crescimento de 27% sobre o mesmo período do ano passado.

“A recente expansão do Porto Itapoá, com mais 60 mil metros quadrados, trouxe para o polo de Joinville ainda mais agilidade de operação”, explica Alessandro de Souza Almeida, diretor executivo da Copper Indústria, uma das fabricantes de vergalhões e fios de cobre que se instalou em Joinville. “Como o cobre tem um valor agregado muito alto, esse tipo de agilidade colabora para a otimização de fluxo de caixa e redução de frete.”

Sem possuir um balanço mais apurado da atividade, a Associação Brasileira do Cobre (ABCobre), que representa empresas deste segmento, calcula que há pouco mais de uma dezena de companhias, entre grandes e médias, operando ou com

instalações na região de Joinville, o que fez com que nos últimos anos o cobre se tornasse o principal produto da pauta de importações catarinense. Dado o volume das operações logísticas e industriais, a região ganhou o apelido de Vale do Cobre. “A presença do setor na região contribui de forma bastante positiva para o desenvolvimento da sua economia, trazendo divisas significativas para o Estado”, afirma a presidente da ABCobre, Maria Antonietta Cervetto.

Ela é presidente do Conselho de Administração da Cecil S/A, empresa de laminação de metais sediada em Itapeví, interior paulista, que inaugurou em 2017 uma unidade em Joinville. O projeto original previa a construção de um galpão em uma área adquirida em 2009. Mas, por conta



FOTOS: CLEBER GOMES

Processamento de cátodo de cobre: principal produto da pauta de importações de SC

da retração industrial brasileira do período, a ideia foi posta de lado e a unidade catarinense foi aberta em uma área alugada, com arrendamento de equipamentos. Segundo Maria Antonietta, a unidade de Joinville tem um volume de produção mensal de mil toneladas de vergalhões e 600 toneladas de fios trefilados.

O Grupo Irce, terceiro maior produtora de condutores elétricos do mundo, construiu em 2009, no distrito industrial de Joinville, sua primeira unidade na América Latina, com 90 mil metros quadrados. Com quatro fábricas na Itália e unidades na Holanda, no Reino Unido, na Alemanha e na Índia, a empresa de origem italiana produz em Santa Catarina fios de cobre e alumínio esmaltado. Já a Indústria Brasileira de Metais (Ibrame),

que nasceu em São Paulo, transferiu a maior parte das operações de fabricação de produtos semi-acabados e acabados para Joinville. A Termomecanica fez diferente: abriu um centro de distribuição na cidade por meio do qual fornece matéria-prima produzida na unidade de São Paulo.

“O centro foi criado em Joinville para que pudéssemos nos aproximar e abastecer nossos clientes locais, que se instalaram na região”, explica Paulo Cezar Marins Pereira, superintendente de vendas e marketing da Termomecanica. Com capacidade de processamento de 140 mil toneladas de metais por ano, a empresa é uma das líderes no setor de transformação de metais não ferrosos, como cobre e suas ligas, em produtos como barras, vergalhões, perfis, fios, la-

minados e tubos para refrigeração, dentre outros.

Incentivos fiscais foram determinantes para atrair as empresas para Joinville. Na década passada Santa Catarina reduziu alíquotas e ofereceu diferimento parcial ou total para produtos importados, além de incentivar a instalação de novas indústrias (mais detalhes na reportagem de capa desta edição). Mas isso não é tudo. De acordo com Maria Antonietta Cervetto, há um conjunto de fatores que explica o interesse das empresas em se estabelecer em Joinville. “A infraestrutura dos portos, sem dúvida, é importante. O custo é muito relevante para o tipo de produto que é industrializado”, diz a empresária. Outros pontos relevantes, afirma ela, são a posição estratégica de Joinville, na Região Sul do País, e sua infraestrutura apropriada para implementação de atividades industriais.

Marcelo Hack, diretor-presidente do Perini Business Park, condomínio que abriga quatro empresas do mercado de cobre em Joinville, destaca

que a cidade sempre foi um polo metalmeccânico importante, com metalurgia forte e várias fundições. “Isso tornou mais ou menos natural que o processamento de cobre se desenvolvesse aqui”, explica. Com uma área de 2,8 milhões de metros quadrados e instalado no Distrito Industrial de Joinville, o parque abriga 160 empresas. De acordo com Hack, um dos atrativos que o parque oferece às laminadoras é a oferta de energia elétrica abundante e de qualidade. “Trata-se de um insumo importantíssimo para o segmento.”

Nova holding | Uma das empresas que se instalaram no parque Perini é a Copper Indústria, que se tornou uma das maiores fornecedoras de matéria-prima para fabricantes de fios e cabos do País. Em 2018 vai processar aproximadamente 40 mil toneladas de cobre, o que deverá gerar faturamento de R\$ 1,3 bilhão. Fundada pelo empresário paulista Renato Feres, cuja família atua há décadas na fabricação de fios e cabos, a empresa instalou-se em Joinville em 2008



COBRE REFINADO

Produto líder na pauta de importações de SC

US\$ 489,6 milhões em importações (Jan-ago 2018)

Crescimento de 27% sobre mesmo período de 2017

Mais de 10 indústrias processadoras estão instaladas em Joinville

atraída pela política fiscal favorável. “Mas a decisão também se deu pela mão de obra fabril qualificada e pela região ser logisticamente privilegiada para atender o Sul e Sudeste do País, onde está localizada boa parte das fábricas de cabos”, diz o diretor executivo Alessandro de Souza Almeida.

A Copper se prepara para uma mudança organizacional. Em dezembro de 2018 será criada uma holding controlada pelos mesmos acionistas atuais, chamada Metal Group, que terá, além da Copper, uma nova subsidiária em Joinville, a Recope Laminção, voltada para a reciclagem e o refino de cobre, que também vai se instalar no parque Perini a partir de

dezembro. De acordo com o projeto, a Recope será capaz de atender todo o volume de produto reciclado gerado na Região Sul do País e deverá gerar 100 empregos diretos em Joinville e 80 indiretos.

O reposicionamento do grupo, agora com a aposta na reciclagem, busca alinhá-lo a uma tendência de mercado: espera-se que o uso intensivo de cobre na produção de motores de carros elétricos pressione os preços do produto e dê fôlego ao reaproveitamento. “O consumo maior nos carros elétricos deve influenciar de forma exponencial a cotação no mercado mundial, que já aponta no mercado futuro para um dos valores

mais altos da história”, diz Almeida. Há, de fato, boas expectativas sobre a evolução do mercado nos próximos anos. “Uma retomada da economia terá grande impacto no segmento, principalmente em relação à indústria automobilística e de construção civil, que se abastecem bastante de produtos de cobre”, afirma Marcelo Hack.

O Brasil vem se tornando um produtor relevante de cobre, desde que a mina de Salobo, em Marabá, no Pará, explorada pela Vale, entrou em operação em 2012. Mas o País se especializou na oferta para o mercado internacional da matéria-prima básica, o cobre concentrado – em 2015, as exportações do produto foram de 325 mil toneladas. Dessa forma os processadores brasileiros têm de importar o produto refinado, os chamados cátodos de cobre, placas de cobre eletrolítico de altíssima pureza.

“O que o Brasil exporta é minério concentrado a até 30%. Como existe uma grande capacidade instalada no mundo de plantas que refinam cobre a 99%, os chamados *smelters*, os produtores brasileiros acham mais vantajoso exportar o produto e importar os cátodos”, explica Rodrigo Mendes, analista do setor de mineração do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Capital de giro | A indústria de processamento de cobre tem uma característica peculiar: sua receita é alta, mas ela gera uma quantidade limitada de empregos diretos. “O faturamento é elevado porque o cobre é uma *commodity* com alto valor agregado. Isso demanda muito capital de giro,

exposição de crédito e gestão contínua em ferramentas para se proteger da volatilidade da bolsa dos metais e risco cambial”, afirma Almeida, da Copper. Em relação à geração de empregos, a transformação dos cátodos de cobre em vergalhões exige equipes menores, enquanto para fazer fios é necessário ter uma infraestrutura mais completa. Mas o segmento dá uma contribuição importante na geração de empregos indiretos: estima-se que a manutenção dos equipamentos, transportes e atividades não ligadas à produção representem cinco vezes mais o número dos colaboradores diretos.

Outra peculiaridade é o investimento pesado em segurança de transporte de carga. “O cobre é um produto muito visado para roubo devido ao seu alto valor agregado e sua fácil descaracterização. Em horas, é possível fundir e transformar cobre em material acabado, o que é muito convidativo para os criminosos”, diz Marcelo Hack, do Perini Business Park. Ele explica que o condomínio atraiu várias empresas de cobre em boa medida pelo esquema de segurança que oferece, com vigilância 24 horas por dia e controle de tráfego permanente. “Em 18 anos, nunca tivemos um incidente grave. No máximo, casos de furtos praticados por funcionários, que flagramos no nosso monitoramento.” Estima-se que até 30% dos custos das empresas são destinados à segurança, em itens como gerenciamento de risco, tecnologias de rastreamento e batedores. **ic**

30%
dos custos das
processadoras
de cobre são
relativos à
segurança

Souza Almeida,
da Copper:
mercado de
carros elétricos
incentivará
reciclagem



Enrolado por natureza

Sujeito a insegurança jurídica, burocracia e ineficiência, o licenciamento ambiental gera obstáculos desnecessários à economia. Indústria propõe regras claras para harmonizar meio ambiente e desenvolvimento

Por **Vladimir Brandão**

No final de agosto, uma nova modalidade de licenciamento ambiental passou a ser praticada em Santa Catarina. A novidade da Licença Ambiental por Adesão e Compromisso (LAC) é que ela subverte os papéis representados por empreendedores e órgãos ambientais. Ao invés de ter que submeter ao órgão oficial seus projetos a análises prévias que poderão resultar, em caso de aprovação, em três tipos de licenças (prévia, de instalação e de operação), os interessados podem fazer, via internet, uma auto-

declaração e ter seu projeto ou atividade licenciado automaticamente. Nesse arranjo, cabe ao Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA) fiscalizar as atividades e verificar se elas estão de acordo com o que foi declarado no momento da obtenção da licença. Por enquanto, apenas o setor da avicultura pôde lançar mão da nova modalidade. “Foi dado um voto de confiança ao produtor, que passa a ter um controle maior sobre o seu processo”, afirma José Antônio Ribas Junior, presidente da Associação Catarinense de Avicultura (ACAV).

O “autolicensing” justifica-se pelo amplo conhecimento técnico existente sobre a avicultura em Santa Catarina, o que permite saber com segurança quais são os impactos causados pela atividade e, dessa forma, estabelecer critérios e condições para o licenciamento. Quanto ao formato, compara-se a sua lógica à do imposto de renda, em que a decla-

ração é feita pelo contribuinte, que se responsabiliza pelas informações prestadas, e a auditoria cabe ao Estado. Todas as questões foram debatidas no âmbito do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) desde 2015, a partir de uma demanda apresentada pela FIESC e ACAV. Após a aprovação da LAC para a avicultura, a ideia é estendê-la a outras atividades.

A celeridade é essencial para o produtor. Ao solicitar licenciamento para suas atividades, ele não sabe quanto tempo levará para ter a autorização em mãos. Segundo a experiência dos 11 mil produtores catarinenses, a licença para uma ampliação de aviário pode levar dois meses ou mais de 12 meses, mesmo não havendo problemas nos projetos. A demora excessiva é prejuízo certo ao produtor, que fica impedido de usar seus ativos e saldar os empréstimos

R\$ 70 bilhões
em investimentos estão represados em SC à espera de licenciamento ambiental

Bairro de Joinville e Baía da Babitonga: percalços e lentidão travam empreendimentos



FILIPESCOTTI

Ribas Júnior, da ACAV: instituição da LAC foi voto de confiança dado ao produtor

realizados para adquiri-los. Pelo lado do órgão ambiental, a simplificação do processo também representa ganhos. Um deles é a possibilidade de liberar seu corpo técnico dos licenciamentos de atividades de pequeno impacto potencial, para se concentrar em projetos de maior vulto e grande impacto. De acordo com o IMA, há mais de 13 mil pedidos de licenciamento ambiental em análise no Estado, envolvendo investimentos totais de R\$ 70 bilhões. Incluem-se aí desde pequenos aviários até grandes projetos de infraestrutura, que aguardam na “fila” para serem analisados.

Sobreposição | A instituição da LAC, portanto, representou a superação de alguns dos principais gargalos que travam investimentos no

Estado: o excesso de burocracia e a escassez de técnicos no órgão ambiental para dar conta da demanda, que resultam em demora para obtenção de licenças. A iniciativa não foi capaz, entretanto, de desatar o nó da insegurança jurídica. O Ministério Público de Santa Catarina não tardou em ajuizar uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) contra a lei estadual que possibilita a LAC. As alegações são que ela contraria normas da União e afronta princípios constitucionais de proteção ao meio ambiente. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) calcula que a legislação ambiental conta com mais de 27 mil normas federais e estaduais em vigor, estando umas em sobreposição a outras. Isso acontece porque não existe no País uma lei geral de licenciamento



que forneça as diretrizes para a atividade, o que abre caminho para a insegurança jurídica. Um dos resultados é que as empresas esperam, em média, 28 meses para obter uma licença, de acordo com a CNI. Há projetos em análise pelo Congresso Nacional para a criação de uma lei geral, mas não é fácil construir consensos em torno do assunto.

“Todos os agentes envolvidos no processo de licenciamento ambiental – empreendedores, órgãos de governo, ONGs, municípios, Ministério Público – concordam que do jeito que está não está bom. O difícil é encontrar soluções convergentes para o problema”, diz José Lourival Magri, presidente da Câmara de Qualidade Ambiental da FIESC. De fato, diferenças de visões emperram a criação de uma solução consensual, sendo que algumas das maiores divergências envolvem as atividades agropecuárias. Quanto ao posicionamento da indústria, a CNI sublinha que o licenciamento é importante, relevante e necessário, diante do princípio da prevenção que orienta a legislação brasileira sobre meio ambiente. Há que se encontrar, entretanto, soluções para torná-lo mais funcional (veja o quadro).

PROBLEMAS DO LICENCIAMENTO

Excesso de procedimentos burocráticos e superposição de competências

Falta de clareza de procedimentos e atuação discricionária dos agentes

Insegurança jurídica, até mesmo após a obtenção da licença ambiental

PROPOSTAS DA INDÚSTRIA

Aprovar Lei Geral do Licenciamento considerando o pacto federativo ambiental descentralizado; incentivar a formação de consórcios municipais

Assegurar autonomia ao órgão ambiental; regulamentar e desburocratizar demandas e exigências das autoridades envolvidas no licenciamento

Utilizar o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) como mecanismo de governança do território, levando em conta o potencial econômico do estado ou região

Prioridade para o licenciamento de projetos de infraestrutura

Valorizar empresas que adotam medidas voluntárias de gestão ambiental na extensão dos prazos de renovação da licença e desconto nas taxas

Padronizar procedimentos e entendimentos para reduzir a subjetividade dos técnicos que atuam no licenciamento

Fontes: CNI e FIESC

A indústria defende a aprovação do PL 3.729/2004, em tramitação na Câmara dos Deputados, transformando-o na Lei Geral do Licenciamento. Um dos mecanismos presentes neste projeto é justamente o autolicensing para atividades de baixo impacto. Uma vez aprovado, daria segurança jurídica aos estados para implementá-lo, a exemplo de Santa Catarina. O mecanismo insere-se no conceito de pacto federativo, que dá maior autonomia a estados e municípios. A FIESC se notabilizou por defender esse princípio nas discussões que aprimoraram o PL 3.729. “Sempre lutamos para que decisões sejam mais próximas do fato, valorizando órgãos estaduais e municipais”, afirma Carlos Kurtz, diretor jurídico da FIESC.

Ferrovia | Outra demanda importante refere-se à participação de órgãos como o Iphan (patrimônio histórico), Funai (indígenas) e Fundação Palmares (quilombolas) nos processos de licenciamento ambiental. Não são claros os limites de sua interferência ou dos prazos para suas manifestações. “É preciso regulamentar e desburocratizar as demandas e exigências desses órgãos, assegurando que eles participem apenas nos casos com Estudo de Impacto Ambiental”, defende Egídio Martorano, ge-

rente para Assuntos de Transporte, Logística, Meio Ambiente e Sustentabilidade da FIESC.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é um documento detalhado que busca prever todos os impactos diretos e indiretos causados por grandes empreendimentos, propondo soluções para mitigá-los. É exigido especialmente em projetos de infraestrutura, como estradas, portos e usinas hidrelétricas. A interferência da Funai no licenciamento do projeto da Ferrovia Litorânea ilustra o impasse. Na prática, o órgão travou o processo conduzido pelo Ibama por não aceitar solução alguma para a questão da terra indígena do Morro dos Cavalos que seria impactada pela ferrovia. A questão de fundo aí é a excessiva margem discricionária que os órgãos têm para definir o que deve ser feito em cada caso, o que resulta em insegurança jurídica. “A indústria não quer facilidade no licenciamento”, diz Magri. “Ela quer cumprir a lei, o que está regulamentado, e não fazer ou deixar de fazer isso ou aquilo porque um órgão de controle quer que seja feito de tal forma.”

Uma das maneiras de agilizar os processos e obter segurança jurídica é a realização de zoneamentos ecológico-econômicos (ZEE). Em síntese, trata-se de definir com clareza o que

O desafio de descentralizar

Licenciamento cabe aos municípios, mas eles nem sempre dão conta do recado

Para a maioria das atividades, cujo alcance dos impactos é local, o licenciamento ambiental é atribuição dos municípios. Ocorre que em Santa Catarina cerca de 90% deles são pequenos, com menos de 50 mil habitantes, e não têm condições de criar e manter estruturas e pessoal para o serviço. Nesses casos a função acaba sendo exercida pelo órgão estadual (IMA), que acumula trabalho e nem sempre possui conhecimentos específicos sobre a região, o que tende a tornar mais lentos os processos. Uma das formas de superar essa limitação e destravar os licenciamentos é por meio da formação de consórcios intermunicipais. O formato permite o compartilhamento de pessoal de vários municípios de uma mesma região, formando equipes multidisciplinares aptas a realizar licenciamentos.

O Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (Cimvi) foi formado em 1998 para realizar serviços de licenciamento e gestão ambiental, dentre outros. Participam 13 municípios que somam 250 mil habitantes e quase 16 mil empresas. O Cimvi atua em parceria com o Ministério Público, assessorando os municípios na tarefa de licenciar empreendimentos. Ao final do processo é o município que concede a licença, de acordo com a legislação. Nos últimos 12 meses foram protocolados cerca de 500 processos. Nos casos em que os projetos são bem elaborados o licenciamento pode sair em poucos meses, de acordo com Sandra Regina Batista, gestora ambiental do Cimvi. “A finalidade do consórcio é otimizar processos e custos para qualificar e dar celeridade ao licenciamento”, afirma.

Já em Joinville as indefinições conformaram um ambiente de grave insegurança jurídica. A maior cidade do Estado possuía uma fundação ambiental responsável pelo serviço, mas ela foi extinta. O Estado assumiu o licenciamento no ano passado, entretanto a mudança não foi reconhecida pela justiça, que devolveu a função ao município. Nesse meio tempo os processos andaram de um órgão para outro e a maior parte não avançou. Parte do que foi concluído perdeu a validade. Além disso, regras ambientais do município são questionadas. O impasse gera efeitos graves para a economia local. “Começam a faltar projetos de apartamentos à venda na cidade”, diz Francisco Maurício Jauregui Paz, diretor de Meio Ambiente do Sinduscon Joinville.

90%
dos municípios
catarinenses têm
menos de
50 mil
HABITANTES

Indaial é um dos
13 municípios
que integram
o Consórcio
Intermunicipal
do Médio Vale



SHUTTERSTOCK

Produção e industrialização de cana-de-açúcar em São Paulo: zoneamento

pode e o que não pode ser feito em determinada região, a partir de estudos técnicos. Dessa forma, uma área destinada à preservação sairá do foco de empreendedores, que buscarão localizar seus projetos em regiões definidas como propícias às atividades econômicas. Diversos procedimentos e mesmo licenciamentos poderiam ser dispensados se houvesse planejamento e ordenamento para uso do território. Um conhecido caso de sucesso é o zoneamento agroambiental do setor sucroalcooleiro de São Paulo, que definiu áreas “adequadas”, “adequadas com limitações ambientais”, “adequadas com restrições ambientais” e “inadequadas” para a atividade.

Bases sólidas | O zoneamento é um dos instrumentos de gestão ambiental previstos na política nacional para o meio ambiente, mas é pouco utilizado – o licenciamento é de longe a ferramenta mais usada, e tem se demonstrado ineficaz

quando aplicada isoladamente. Em Santa Catarina há um grupo de trabalho formado para realizar o zoneamento da Baía da Babitonga, no Norte do Estado, e posteriormente de toda a costa. Cercada por esplêndidos manguezais e criadouro de espécies marinhas, a Babitonga é ao mesmo tempo de grande importância ecológica e econômica. No interior da baía estão instalados dois portos – São Francisco do Sul e Itapoá – e há diversos projetos sendo analisados por órgãos ambientais. São eles o Porto Brasil Sul, o Terminal Granelero Babitonga, o estaleiro CMO e um terminal de regaseificação com térmica a gás natural, que combinam investimentos superiores a R\$ 10 bilhões. Diante desses números, é fácil concluir que o licenciamento é central no processo de desenvolvimento e precisa ser ancorado em bases sólidas para poder cumprir efetivamente o papel de harmonizar o meio ambiente com o crescimento econômico. ic

SOLUÇÕES EM INOVAÇÃO DE PONTA A PONTA, O IEL/SC TEM!

- PLANO DE INOVAÇÃO CUSTOMIZADO PARA A REALIDADE DA SUA EMPRESA;
- IMPLEMENTAÇÃO DE FERRAMENTAS PARA GERAÇÃO DE NOVAS IDEIAS;
- ELABORAÇÃO DE POLÍTICAS DE ESTÍMULO DAS EQUIPES NA BUSCA CONTÍNUA PELA INOVAÇÃO;
- ACOMPANHAMENTO DOS RESULTADOS POR MEIO DE PAINEL DE INDICADORES;
- ELABORAÇÃO DE PROJETOS PARA CAPTAÇÃO DE RECURSOS JUNTO ÀS FONTES DE FOMENTO;
- ATRAÇÃO DE TALENTOS DE ACORDO COM O PERFIL DOS PROJETOS.



Iniciativa da FIESC - Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina

Quando menos é mais

Incentivos à economia são uma ferramenta de desenvolvimento e contribuem para elevar a arrecadação. A análise equivocada de seus efeitos, entretanto, pode resultar em elevação da carga tributária e prejuízos para Santa Catarina

Por **Vladimir Brandão**
(com reportagem de **Fernando Bond** e **Leo Laps**)

Passadas as eleições e dissipado o calor gerado pelos embates entre candidatos, aos escolhidos coloca-se a tarefa de governar a partir do dia 1º de janeiro de 2019. Presidente e governadores eleitos sabem que o maior desafio que têm pela frente é equilibrar as contas do setor público. No plano nacional, a dívida bruta beira os 80% do PIB. Em Santa Catarina, o ano se encerra com déficit fiscal estimado em R\$ 700 milhões, enquanto que para 2019 a previsão é de que o buraco nas contas públicas possa chegar a preocupantes R\$ 2 bilhões. Sem espaço legal para reduzir o grosso das despesas, que são crescentes, uma opção seria aumentar impostos. Mas esta é uma

solução ruim, sabem os políticos. Os brasileiros – e em particular o setor produtivo – sofrem com uma carga tributária equivalente a 33% do PIB, a maior dentre os países emergentes, e há sensação generalizada de que se trabalha para sustentar um setor público que pouco devolve à população. No entanto, há um fator dessa equação que permite ao Estado transferir, ao menos no discurso, parte da culpa pelo rombo.

O conjunto de desonerações e incentivos fiscais ao setor produtivo, criado ao longo dos anos para atrair investimentos e gerar empregos, não raro tem sido tratado como privilégio a empresas ou setores. Nos últimos tempos, ganhou relevância a versão de que a supressão de incentivos

seria uma forma de aumentar a arrecadação e corrigir distorções que beneficiariam uns em detrimento de outros. Essa narrativa justificou incluir na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de Santa Catarina de 2019 um mecanismo para reduzir os incentivos estaduais à economia nos próximos quatro anos. A medida, entretanto, terá efeito contrário ao pretendido. “A revisão deixará Santa Catarina em uma situação delicada. Pode ter um efeito desastroso sobre a renda per capita dos catarinenses e impactar negativamente a arrecadação”, afirma o tributarista Nelson Madalena, ex-secretário da Fazenda de Santa Catarina (1983-1987).

O argumento corrente de que a retirada de incentivos vai ampliar a

arrecadação tributária na mesma proporção, podendo o “dinheiro extra” ser direcionado a rubricas como saúde e educação, integra o universo das soluções mágicas, que pretende resolver problemas complexos com a aplicação de soluções simples e erradas. Um estudo elaborado pela FIESC, que contou com o subsídio de renomados tributaristas e empresários, demonstra que a política de incentivos é a maior responsável pelo substancial aumento da arrecadação fiscal de Santa Catarina obtido nos últimos anos, quando a receita subiu de R\$ 15 bilhões em 2011 para R\$ 25 bilhões em 2017. No período,

R\$ 1 bi
ICMS gerado pelo
consumo dos
230 mil
trabalhadores
das indústrias
têxtil e de carnes

enquanto a receita tributária aumentou 61% em termos nominais, a proporção de incentivos diante do total arrecadado caiu de 28% para 22%. A lógica básica que resolve essa equação é a de que a diminuição da carga tributária estimula investimentos e gera empregos, resultando em aumento da arrecadação.

Os dados obtidos pelo estudo comprovam que a política de incentivos de Santa Catarina não é uma ação aleatória, voluntarista ou irresponsável. Trata-se, nas palavras do ex-secretário da Fazenda Almir Gorges, de uma “estratégia tributária” minuciosamente construída. “Seu objetivo é fortalecer a economia, ampliar a base da arrecadação e

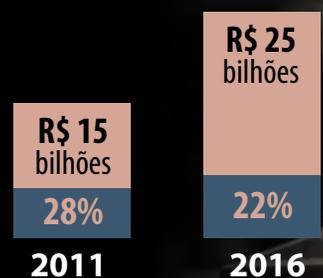
não aumentar a carga de impostos”, define Gorges. Destaca-se nessa estratégia uma sutileza notada por poucos. “A grande aposta da política tributária de Santa Catarina é a geração de ICMS periférico”, revela. Isso quer dizer o seguinte: o estímulo a certas atividades econômicas por meio da desoneração criou empregos, elevou a atividade industrial e aumentou a movimentação de cargas pelo Estado, resultando em maior consumo de energia elétrica, combustíveis e serviços de comunicações, justamente as atividades que mais geram receita tributária para Santa Catarina.

Grande parte do consumo de energia e combustíveis está associada às próprias atividades industriais e logísticas incentivadas. Outra parte tem origem no consumo das pessoas empregadas direta e indiretamente nas



Menos impostos, mais receita

■ Arrecadação de ICMS
■ Incentivos (% da arrecadação)



31% Aumento no volume de incentivos

67% Crescimento da arrecadação tributária no período

Obs.: Valores nominais
Fonte: Governo do Estado de SC



EDSON JUNKES

atividades. Os dois setores industriais que mais têm incentivos, o têxtil e o de alimentos, estão entre os que mais sustentam vagas formais de trabalho. Juntos eles empregam 230 mil pessoas, o equivalente a quase um terço do total de trabalhadores da indústria no Estado. É possível calcular o quanto de ICMS é arrecadado graças ao seu consumo. Em 2016, a geração de caixa para o Governo obtida em razão direta desses empregos foi superior a R\$ 1 bilhão – isso sem considerar a arrecadação com outros impostos como ISS, IPVA e IPTU.

“O ICMS é um imposto indireto, que gira a roda da economia. Se não tem emprego, não tem consumo. Se não tem consumo, não tem ICMS, e se não tem ICMS não tem arrecadação”, afirma Nelson Madalena. “O ICMS é na verdade um tributo sobre o consumo, de modo que a população economicamente ativa e a renda per capita de cada estado são cada vez mais determinantes para as finanças dos entes da Federação.” Não é por outro motivo

que os incentivos de Santa Catarina e os de outros estados visam prioritariamente à geração de empregos. Não dá para negar o sucesso catarinense na empreitada: o índice de desemprego no Estado é de 6,5%, metade da média brasileira. À parte todas as contas que se fazem para justificar os incentivos do ponto de vista da arrecadação, vale destacar o seu retorno para a sociedade na forma de empregos.

Investimento social | Um bom exemplo é o resultado do programa Pró-Emprego, que incentivou a importação de matérias-primas e mercadorias e a instalação de indústrias. Segundo o Governo do Estado, desde 2007, marco zero do programa, mais de mil empresas foram instaladas e cerca de 100 mil empregos diretos foram criados. Outras modalidades permitem a manutenção de centenas de milhares de empregos diretos e indiretos em setores como o têxtil e a agroindústria. “A política de incentivos é um investimento social. É um dever

Madalena: revisão poderá deixar o Estado em situação delicada



IMULGAÇÃO

“**A função da política tributária não é simplesmente arrecadar. É garantir emprego, renda e empresas sólidas. Sem isso não existe educação, saúde ou segurança**”

Almir Gorges | ex-secretário de Estado da Fazenda

do estado”, defende o advogado Genésio Deschamps, integrante da Câmara de Assuntos Tributários da FIESC.

Outro fator desconsiderado pelos críticos é a arrecadação direta advinda das atividades incentivadas. Ela é, de fato, relativamente baixa se cotejada com a hipotética aplicação de alíquotas cheias de ICMS. Mas a verdade é que sem o incentivo certas atividades seriam inexistentes ou pouco relevantes. Por óbvio, a inexistência da atividade teria efeito igual a zero na arrecadação. Graças aos incentivos Santa Catarina se agigantou como plataforma logística, fechando 2017 como segundo maior importador do País. Entraram pelo Estado cerca de 7,4 milhões de toneladas de mercadorias importadas, a um valor total de US\$ 12,6 bilhões. A maior parte desse volume segue para outros estados, mas



ICMS periférico: alta na movimentação de cargas potencializou arrecadação com combustíveis

a arrecadação de ICMS beneficia Santa Catarina. A estratégia proporcionou um salto gigantesco: até 2003 as importações situavam-se abaixo de US\$ 1 bilhão. As exportações saíram de patamares de US\$ 3 bilhões para US\$ 8,5 bilhões. Tudo somado, a corrente de comércio internacional – importações mais exportações – foi multiplicada por cinco, criando um conjunto formidável de novos negócios relacionados à movimentação portuária.

Bens de capital | A Baía da Babitonga, no Norte do Estado, viu nascer um dos mais eficientes portos do Brasil, o porto Itapoá. Inaugurado em 2011, ele acaba de concluir uma ampliação que consumiu investimentos de R\$ 320 milhões e já tem um novo projeto de expansão em curso. Na mesma baía existem outros três projetos portuários em análise. Em Navegantes, a Portonave passou a integrar o complexo portuário de Itajaí em 2007, sendo atualmente o vice-campeão brasileiro em movimentação de contêineres. No entorno dos portos surgiram incontáveis operadores logísticos e diversas indústrias. O cobre tornou-se o principal produto importado por Santa Catarina. Joinville virou polo de processamento do metal e de produtos químicos. Em Itajaí organizou-se um polo de distribuição de medicamentos.

É importante notar que a maior parte dos produtos importados é de matérias-primas industriais e bens de capital. No ano passado, 76,3% das importações catarinenses enquadraram-se nestas categorias, o que contesta a versão de que o comércio

Objetivos dos incentivos



• Atração de investimentos

Projetos novos enquadrados no Prodec podem postergar o pagamento de parte do ICMS a ser gerado pelas operações

• Manutenção da competitividade

Créditos presumidos de ICMS para as indústrias têxtil e de alimentos, dentre outras, reduzem na prática a carga tributária imposta aos setores

• Movimentação dos portos

Importadores que operam nos portos catarinenses têm tratamento tributário diferenciado

1.000 empresas instaladas
100.000 empregos gerados

SALDO DO PRÓ-EMPREGO, um dos programas da política fiscal de SC para incentivar a geração de emprego e renda



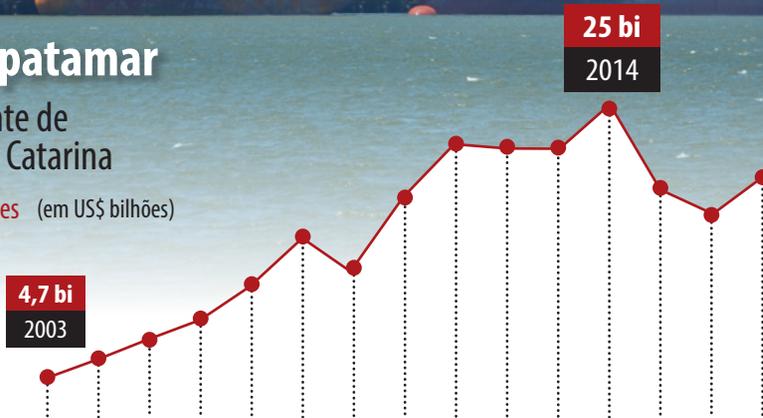
Fonte: Governo do Estado



Mudança de patamar

Evolução da corrente de comércio de Santa Catarina

importações + exportações (em US\$ bilhões)



internacional é nocivo à indústria local. “Pelo contrário, as importações de matérias-primas incentivaram o surgimento de setores industriais como o de processamento de cobre”, afirma Evair Oening, presidente da Câmara de Assuntos Tributários da FIESC.

Polo náutico | Estimuladas pelos incentivos, pela logística e a força de trabalho capacitada, montadoras de automóveis, como General Motors e BMW, instalaram-se no Estado, assim como diversas indústrias fornecedoras do segmento automotivo. Recentemente foram anunciados investimentos bilionários na ampliação de plantas industriais de papel e celulose, montadoras, laminação de aço (leia reportagem sobre a Arcelor-Mittal nesta edição) e indústria náutica. O polo náutico, voltado a embarcações de lazer, tornou-se o segundo

mais importante do Brasil.

Parte dos incentivos catarinenses surgiu no contexto da chamada guerra fiscal. Trata-se da ação dos estados para atrair investimentos a partir dos anos 1990, por meio da renúncia ou postergação de ICMS. O principal alvo eram as montadoras de veículos. Antes restrito aos polos do ABC Paulista e de Belo Horizonte, o setor se descentralizou no período, com unidades em estados como Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Goiás e Bahia. Santa Catarina não obteve êxito com montadoras à época, mas ao longo do tempo tornou-se um dos estados mais atraentes para investimentos. “Santa Catarina não inventou a guerra fiscal, mas precisou participar dela e o fez de forma inteligente e competitiva”, diz o ex-secretário Almir Gorges.

Os incentivos à movimentação portuária foram em parte suprimidos

nos últimos anos, mas a movimentação logística manteve-se em um patamar elevado devido, principalmente, à eficiência das operações portuárias locais. Além do crédito presumido de ICMS para importações, Santa Catarina oferece benefícios fiscais para atrair investimentos industriais e para manter a competitividade de setores estratégicos. “Na prática, os incentivos tornaram-se uma alternativa à falta de uma política industrial”, explica Carlos Henrique Ramos Fonseca, diretor de Desenvolvimento Institucional e Industrial da FIESC.

A história recente da indústria têxtil ilustra esse aspecto. Ela sofreu os impactos da abertura comercial dos anos 1990 e da defasagem cambial dos anos 2000. A concorrência desigual de produtos importados de países com estrutura de custos mais vantajosa liquidou uma parte relevante da indústria têxtil catarinense, mas a concessão de incentivos ajudou a reerguer o setor (leia matéria subsequente). “Engana-se quem afirma que os incentivos vão para o bolso do industrial”, diz José Altino Comper, presidente do Sindicato das Indústrias de Fiação, Tecelagem e do Vestuário de Blumenau. “Eles se refletem em preços mais baixos, tornando nossa indústria mais competitiva.”

Isso derruba outro mito que embasa a discussão. Para o senso comum, o incentivo fiscal é um recurso que deixa de ser arrecadado e vai direto para o caixa do empresário, nem sempre de forma transparente. Não é verdade: toda a legislação está publicada em lei e seu objetivo é proporcionar redução de custos de produção, tornando

viáveis determinadas atividades e a consequente geração de empregos, refletindo-se em preços mais baixos para o consumidor.

É o caso da agroindústria, uma das mais poderosas locomotivas econômicas locais. Santa Catarina é o segundo maior produtor e maior exportador de carne de aves, com processamento de 1 bilhão de frangos por ano, e líder em produção e exportações de suínos. O resultado dessas gigantes operações só é satisfatório devido à existência de incentivos. De acordo com o Sindicato das Indústrias de Carne e Derivados de Santa Catarina (Sindicarne), o custo de produção é 4% superior ao registrado no Paraná

Comper, do Sintex: incentivos se refletem em preços mais baixos



e 7% mais alto que o de Mato Grosso.

A maior razão para a diferença é a disponibilidade de milho naqueles estados, em que a principal matéria-prima do setor não precisa ser transportada por grandes distâncias para chegar às regiões produtoras. Além disso, outros estados oferecem incentivos fiscais à agroindústria. Se Santa Catarina retirá-los é quase certo que o setor passará a operar no vermelho, a depender de fatores como o preço internacional dos grãos e o custo do frete. “O crédito presumido é uma forma de trazer um pouco de competitividade para a nossa indústria perante os demais estados”, diz Ricardo de Gouvêa, diretor executivo do Sindicarne e da Associação Catarinense de Avicultura (ACAV). Diante da aparente menor com-

145 mil
empregos
indiretos são
gerados pela
suinocultura



DIVULGAÇÃO

Massa salarial de trabalhadores diretos da agroindústria atinge R\$ 1,5 bilhão

petitividade local, muita gente se pergunta se não seria melhor deixar o mercado excluir “naturalmente” os menos aptos. Mas os fatores de competitividade não se limitam àqueles intrinsecamente ligados à atividade-fim. Em relação aos fatores operacionais, por sinal, a agroindústria catarinense se sai muito bem – é fato conhecido que as modernas indústrias de abate e processamento de aves e suínos surgiram em Santa Catarina, assim como é local a criação do sistema integrado de produção. Os principais problemas são externos ou, como se diz, da porteira para fora. Dentre eles, alta carga tributária e péssima infraestrutura logística.

Integrados | Deixar o setor murchar passivamente seria uma perda irreparável para o Estado. Sua relevância vai muito além da arrecadação direta que proporciona – R\$ 85,5 milhões em 2016, além do montante estimado em R\$ 266 milhões de ICMS gerado pela movimentação econômica dos 59 mil trabalhadores diretos, cuja massa salarial atinge R\$ 1,5 bilhão.

Não estão nessa conta os 18 mil produtores integrados que prestam serviços de cria e engorda de pintinhos e leitões às indústrias e conseguem manter suas famílias no campo com padrões de vida elevados, e que geram 30 mil empregos. Nem as dezenas de milhares de pessoas envolvidas na longa cadeia de produção da agroindústria, que inclui a produção agrícola e de ovos, incubação de filhotes, transporte especializado nas diversas etapas da cadeia, produção de insumos, desenvolvimento tecno-

lógico e uma imensa rede de fornecedores. Incluem-se nela fabricantes especializados de equipamentos metálicos e de refrigeração, de embalagens, gráficas, químicos, genética, produtos veterinários, tecnologia da informação, nanotecnologia, startups e muitos outros negócios. De acordo com a Associação Catarinense de Criadores de Suínos, somente a suinocultura gera 145 mil empregos indiretos no Estado.

Nesse contexto, os incentivos fiscais podem ser uma forma de compensar a perda de competitividade causada por fatores que têm origem em ineficiências do setor público. Ainda assim, vale ressaltar que para utilizá-los a indústria tem que dar contrapartidas, como a aplicação direta de dinheiro em programas de interesse público. O Instituto Catarinense de Sanidade Agropecuária (Icasa) é mantido com esses recursos e atua de forma complementar ao Governo na defesa sanitária. Graças a esse trabalho Santa Catarina tem status sanitário elevado e é o único estado autorizado a exportar carne suína para mercados exigentes como Japão e Coreia do Sul. O Fundo de Desenvolvimento Rural e o Fundo de Sanidade Animal também são mantidos com esses recursos.

Cesta básica | A Lei de Diretrizes Orçamentárias classifica como renúncia fiscal o tratamento dado a produtos da cesta básica, o que inclui as carnes de frango e suína. Para o tributarista Nelson Madalena, nem dá para classificar a alíquota cobrada do setor como incentivo, já que de acordo com a Constituição Federal o



EDSON JUNQUES

“O incentivo não é um valor que vai para o caixa da empresa ou que o estado deixa de arrecadar. Ele fixa o homem no campo e desenvolve as regiões com agroindústria e produção integrada”

Ricardo de Gouvêa | diretor executivo da ACAV e do Sindicarne

Estado deve dosar a tributação para tornar o imposto seletivo, aliviando a carga que recai sobre o consumidor de baixa renda. “Será que a cobrança de 7% sobre carnes, feijão e outros alimentos essenciais é um benefício fiscal?”, questiona Madalena. “Numa visão simplista, se existe uma alíquota de 25%, tudo o que for taxado abaixo dela pode ser classificado como benefício.”

A intenção de rever os incentivos não poderia vir em pior hora, de acordo com especialistas. Durante muitos anos as renúncias fiscais instituídas unilateralmente por diversos estados, Santa Catarina inclusive, foram questionadas por outros estados e pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), resultando em diversas ações judiciais. A Lei Complementar 160/2017, aprovada com

intensa dedicação do ex-senador Luiz Henrique da Silveira, que a relatou, veio para pacificar a guerra fiscal. Em linhas gerais, ela convalida (efetiva) os incentivos concedidos no passado, mesmo que à revelia do Confaz. E estabelece um período de até 15 anos para manutenção dos tratamentos tributários em vigor, o que garante a segurança jurídica dos contratos já assinados e dos futuros.

Porém, durante o período de transição, a mesma lei assegura aos esta-

21%
Alíquota de
impostos sobre
lucro nos EUA.
Antes era 35%

dos a possibilidade de “copiar” os regimes instituídos pelos vizinhos. São Paulo, por exemplo, reduziu a zero a alíquota de ICMS para a indústria têxtil por meio de crédito presumido para incentivar o retorno de empresas que se transferiram para Santa Catarina, além de atrair novos empreendimentos. O Espírito Santo produziu uma lei estadual para convalidar e estender os incentivos locais. Outros estados avaliam aproveitar a janela para instituir novos programas. “Ficaremos em desvantagem se revisarmos agora os nossos incentivos”, afirma Nelson Madalena.

Competição | O contexto sobre o qual se desenrola o debate é ainda mais amplo. A prática internacional referenda o uso de incentivos para o desenvolvimento regional. O termo utilizado é competição fiscal, mais positivo do que a noção de guerra fiscal popularizada no Brasil. A competição fiscal é prática comum em países como China, Estados Unidos, Canadá e União Europeia. Além disso,

está em curso no mundo uma espécie de competição fiscal global, travada entre países. Os Estados Unidos reduziram o imposto sobre o lucro das empresas de 35% para 21%. Os países da OCDE cobravam em média 32% no ano 2000, mas atualmente a carga é de apenas 24%, de acordo com a consultoria EY. Na América do Sul, Argentina e Colômbia seguem o mesmo receituário. Enquanto isso, no Brasil a cobrança é de 34%.

A tendência internacional avaliza a ação de Santa Catarina, que encontrou maneiras de contornar a incapacidade do Governo central para realizar uma boa reforma tributária ou promover políticas industriais associadas ao desenvolvimento regional. A estratégia adotada com êxito criou um ambiente favorável à produção que ajudou a impulsionar o desenvolvimento de Santa Catarina, que mesmo sendo um estado pequeno possui o quarto maior parque industrial e concentra quase 20% da movimentação de contêineres do Brasil.

Em parte devido aos incentivos, a indústria catarinense tem a maior proporção de trabalhadores na indústria do País: 34% do total de empregos formais está no setor. O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é considerado muito alto e a distribuição de renda é a mais equilibrada do Brasil. A conclusão é que a escassez de recursos no setor público não é resultante da política de incentivos fiscais, pois ela na verdade reforça o caixa. Os verdadeiros problemas são o tamanho excessivo e a ineficiência do estado, e não é com aumento de impostos que eles serão resolvidos. **ic**



É investimento, não renúncia

Incentivos somam hipotéticos R\$ 5,9 bilhões, divididos em três modalidades principais

A Lei de Diretrizes Orçamentárias de Santa Catarina prevê que os incentivos fiscais oferecidos pelo Estado somarão R\$ 5,9 bilhões em 2019. De acordo com a Secretaria de Estado da Fazenda, esta é a perda potencial de arrecadação para o período, definida como a diferença entre a arrecadação hipotética sem o incentivo fiscal e a arrecadação efetiva – a projeção foi feita com base nos resultados tributários do ano de 2017.

O maior benefício fiscal é o crédito presumido de ICMS, em que as empresas enquadradas podem deduzir créditos do total de impostos gerados por suas operações. O valor total de crédito presumido estimado é de R\$ 4,1 bilhões, sendo que os maiores volumes atendem os setores têxtil (R\$ 1,1 bilhão), de carnes (R\$ 792,6 milhões) e a importação de mercadorias (R\$ 751 milhões). Também podem obter créditos as indústrias de leite, pescado, ferro e aço e de produtos fabricados com material reciclado, dentre outros. Programas de incentivos setoriais também estão englobados no crédito presumido, como o Procargas (transporte de cargas) e o Pronáutica, para a produção de embarcações de lazer.

Outra modalidade é a isenção fiscal,

que compreende renúncia de R\$ 689,7 milhões, sendo que a maior parte facilita a circulação de insumos agropecuários. Já a redução da base de cálculo prevê renúncia superior a R\$ 900 milhões, enquanto outros benefícios deverão somar cerca de R\$ 207 milhões. Dentre esses últimos inclui-se o Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (Prodec), que permite postergar o pagamento de ICMS para incentivar a implantação e a ampliação de indústrias no Estado.

A soma dos incentivos equivaleria, em tese, a mais de um quinto da arrecadação total realizada. Mas a própria LDO esclarece que não é assim que a questão deve ser analisada. Diz o texto: “O valor apresentado de renúncia fiscal, na verdade, não significa que o Estado deixou de arrecadar R\$ 5,9 bi, visto que, se as empresas beneficiadas fossem tributadas integralmente, dificilmente absorveriam de forma passiva esse custo, sabendo que qualquer outro estado estaria disposto a conceder alguma vantagem tributária”. A consideração não impediu, entretanto, que fosse incluído um dispositivo na lei determinando que a “renúncia” decline para até 16% da arrecadação em um intervalo de quatro anos.



INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO

Uma indústria forte transforma mais do que matérias-primas em produtos. Transforma a vida das pessoas. Gera empregos, saúde, educação, inovação, oportunidades, movimenta a economia e desenvolve o Estado. A FIESC está ao lado da indústria, trabalhando pela melhoria da infraestrutura e oferecendo soluções para torná-la cada vez mais inovadora, global e inclusiva. Porque uma indústria forte é garantia de um futuro melhor para os catarinenses.



Ambiente favorável à produção

Indústria têxtil catarinense é competitiva, tem tradição e é maior do que parece devido aos serviços relacionados. Os incentivos fiscais a ajudam a realizar seu potencial e dão excelente retorno para o Estado

Lilly Marlene Voelz Jensen é analista de crédito da Haco desde 1983. A empresa localizada na Vila Itoupava, pitoresco distrito de Blumenau onde os moradores até hoje conversam em alemão, é a maior fabricante de etiquetas do mundo e completou 90 anos em 2018. A avó de Lilly, que também se chamava Lilly, trabalhou na empresa a vida toda, até a aposentadoria. Úrsula, a sua mãe, também. O mais novo membro da família a fazer parte dos quadros da Haco é Amanda, sua filha. Ela acaba de completar 18 anos e atua no setor de exportação por meio do programa Jovem Aprendiz. A sensação de pertencimento à “família” representada pela empresa e a região em que está instalada é motivo de satisfação para todos.

“A Haco é o coração da Vila Itoupava, onde podemos viver e trabalhar”, afirma Lilly. “Nosso comprometimento com a empresa é muito grande. Vestimos a camisa para atingir as metas.” A dedicação da mãe inspirou Amanda e foi determinante em sua decisão de trabalhar na companhia. Ela fala alemão desde pequena e estuda inglês desde os 12 anos. Graças ao cargo obtido, planeja cursar a faculdade de Comércio Exterior da Universidade Regional de Blumenau e fazer um intercâmbio. Oportunidades profissionais

não lhe faltarão: a Haco exporta para 43 países. Mas Amanda garante que gosta mesmo é do dia a dia da pacata Vila Itoupava. “Moramos a apenas 10 minutos a pé da empresa. Ganhamos muito em tempo e sossego.”

Muitas famílias da região têm experiência semelhante, há gerações. A própria Haco é uma empresa familiar, atualmente administrada pela terceira geração. No início fabricava cadarços, depois passou a tecer etiquetas. Hoje tem capacidade para produzir 6 bilhões de etiquetas por ano, tecidas,



Amanda, Úrsula e Lilly: quatro gerações da família na mesma empresa



EDSON JUNQUES

e oportunidades de primeiro emprego, como no caso de Amanda Jensen. Pioneiro da industrialização do Estado, o setor tem história. Três das maiores empresas – Hering e Karsten, de Blumenau, e Döhler, de Joinville – são centenárias. “O têxtil não é apenas mais um setor econômico do Estado. É um patrimônio histórico, cultural e social do povo catarinense”, afirma Rita Cássia Conti, presidente do Sindicato das Indústrias do Vestuário de Brusque e proprietária da fabricante de pijamas Mensageiro dos Sonhos.

A indústria têxtil perdeu competitividade nos anos 1990, quando produtos asiáticos baratos e de baixa qualidade invadiram o Brasil e o mundo. A combinação de câmbio desfavorável e o baixo custo dos chineses – resultante de salários baixos, reduzidos direitos trabalhistas e poucos impostos – desarticulou a cadeia produtiva de Santa Catarina, que chegou a encolher quase à metade do tamanho que tinha. A revendedora de máquinas de costura Pancostura foi uma das muitas empresas que encerrou as atividades em Blumenau na época, deixando sem emprego o pai de Eduardo e Janine Lima. Ele levou a família do Rio Grande do Sul para assumir um posto na filial catarinense no fim dos anos 1970. Crescidos no ambiente do mundo têxtil, os filhos não desistiram do ramo, mesmo diante das dificuldades. “Ainda criança eu acompanhava meu

estampadas, adesivas e de papel. Possui seis unidades fabris, sendo três em Santa Catarina, onde se concentra a maior parte dos 1.300 funcionários. As demais ficam no Rio Grande do Sul, Ceará e Portugal.

A Haco é uma das 5 mil empresas do setor têxtil localizadas nos 18 municípios do Vale do Itajaí representados pelo Sindicato das Indústrias de Fiação, Tecelagem e do Vestuário de Blumenau, o Sintex. A região concentra o maior polo têxtil estadual, gerando 60 mil empregos diretos. Em todo o Estado os trabalhadores somam 170 mil – o setor têxtil é o que mais emprega na indústria catarinense. É também o que mais oferece vagas para mulheres

Rita Conti: um dos reflexos dos incentivos foi a formalização de empresas

pai em visitas aos clientes da Pancostura e fui me apaixonando. Trabalhar no setor desde muito novo fez a gente ter um conhecimento aprofundado”, conta Eduardo.

Durante algum tempo os irmãos venderam desenhos licenciados para estampas e bordados a empresas da região. Mais tarde Janine se dedicou a criar, desenvolver e produzir roupas infantis, tornando-se proprietária da marca infantojuvenil Veste Rosa. Eduardo investiu em máquinas de bordado industrial, fundando a Limatec. Hoje a empresa trabalha exclusivamente com máquinas de bordado automáticas, focando no nicho de camisetas corporativas. Seu diferencial é o investimento em linhas finas de alta qualidade, nacionais e importadas, para produzir peças com alta definição. “Oferecer o máximo de qualidade é essencial para diminuir as oscilações do mercado e fidelizar os clientes”, diz Eduardo.

Novos conceitos | Foi com esse espírito que a indústria têxtil se reergueu em Santa Catarina. Se antes era preso à tradição, o setor passou a olhar mais atentamente para o mercado. Deixou para trás a produção de peças básicas e se concentrou na moda. Incorporando conceitos como o *fast fashion*, as principais indústrias passaram a lançar seis coleções por ano. Apostaram no design e se tornaram gestoras de



LEO LAPIS

marcas, montando respeitáveis redes de lojas situadas em shopping centers. Tecnologia de ponta foi incorporada, aumentando a produtividade e gerando inovações. O ensino especializado se multiplicou no Estado, formando centenas de profissionais de moda e técnicos industriais todos os anos. A cadeia produtiva se adensou ainda mais, contando com empresas de fiação, tecelagem, beneficiamento, confecção e todos os tipos de fornecedores de produtos e serviços. O único elo da cadeia em que Santa Catarina não é relevante é a produção de algodão.

Os incentivos que o setor conquistou foram importantes para o seu fortalecimento. Diversas empresas

Lima viveu a crise e participou da retomada da indústria têxtil em Blumenau



Incentivo dá retorno

170 mil
Trabalhadores diretos da indústria têxtil

R\$ 769 milhões
ICMS gerado pelos trabalhadores

R\$ 546 milhões
ICMS pago pelas indústrias

R\$ 1,3 bilhão
Total de ICMS relacionado ao setor

R\$ 896 milhões
Incentivos na forma de crédito presumido

Obs.: Em 2016



LEO LAPS

Virgílio:
demanda do
setor têxtil
lhe permitiu
ampliar os
negócios

deixaram o Estado ou se expandiram em outras regiões, atraídas por impostos e salários mais baixos – os salários de Santa Catarina são os maiores do País. A diminuição da alíquota de ICMS equilibrou o jogo: hoje ela é de 3,18% em Santa Catarina. Ainda é mais alta que a de grandes produtores como São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Goiás, mas é suficiente para garantir um ambiente de negócios favorável no Estado.

“Como temos uma cadeia produtiva completa é vantajoso produzir aqui, pois as empresas conseguem mais facilidade e menores custos de fornecimento de insumos e serviços, além de pessoal qualificado”, afirma José Altino Comper, presidente do Sintex. Para Rita Conti, do Sindinvest de Brusque, o incentivo ajudou o setor a se tornar mais competitivo e seguro. “A informalidade era muito grande. Além de ajudar a criar e manter milhares de empregos, o incentivo tirou as pessoas da informalidade”, destaca a empresária.

Feitas as contas, a política fiscal revela-se um grande investimento. A massa salarial gerada pela indústria têxtil no Estado é de R\$ 4 bilhões. Esta renda proporcionou um volume de consumo local que gerou arrecadação de ICMS estimada em R\$ 769 milhões em 2016. Naquele ano, a receita de ICMS obtida diretamente das empresas do setor foi de R\$ 546 milhões. Tudo somado, o Estado arrecadou R\$ 1,3 bilhão em ICMS graças à existência da indústria têxtil. O valor é 46% maior do que a hipotética renúncia feita pelo Estado na forma de créditos presumidos. Em 2017 o setor cresceu e foi um dos “puxadores” da retomada do emprego industrial em Santa Catarina. Pagou ainda mais impostos: o crescimento foi de 39% em relação a 2016.

Não está nessa conta a arrecadação de outros impostos, que só se sustenta porque as empresas faturam e os trabalhadores têm salários. É também relevante a receita tributária e o impacto social proporciona-

dos pela movimentação dos elos da cadeia que não fazem parte da contabilidade direta do setor.

Virada | É o caso do fotógrafo blumenauense Angelo Virgílio, que se integrou recentemente ao segmento especializado de cama, mesa e banho. Em 2015 ele teve a chance de produzir uma fotografia para a Hedrons, empresa de Doutor Pedrinho fabricante de roupas de cama, almofadas e tapetes. Mesmo sem experiência neste tipo de imagem ele aceitou o desafio e recebeu elogios, sendo imediatamente convidado para produzir um catálogo com 70 fotos para a empresa.

“De um dia para o outro eu precisava de uma estrutura muito maior do que a que eu tinha para dar conta

do projeto. Expliquei para o cliente que precisaria investir: comprar equipamentos e alugar um lugar maior (até então ele trabalhava em um pequeno estúdio montado em casa). Eles toparam. E foi a grande virada do meu negócio”, recorda Virgílio. O novo estúdio de 500 metros quadrados é duas vezes maior que o antigo. O objetivo é atender à demanda crescente e ampliar a abrangência do negócio, locando espaço para outros fotógrafos. O mercado existe, pois Blumenau é reconhecida por ter alguns dos fotógrafos de cama, mesa e banho mais conceituados do País. Seu sucesso demonstra que a indústria é muito maior do que parece, e que investir nela é um grande negócio para Santa Catarina. **IC**

COLOQUE SEU FUTURO EM PRÁTICA.

PLANEJE SUA APOSENTADORIA COM O INDÚSTRIAPREV.

O INDÚSTRIAPREV é um plano de previdência complementar exclusivo para você que move a indústria catarinense, estendendo-se ainda a cônjuges e dependentes econômicos. Aproveite este privilégio!

MAIS SEGURANÇA

Modelo de conta individual, onde os participantes e seus beneficiários são donos do saldo.



PROTEÇÃO

Desde o momento da contratação, o participante tem acesso à proteção em caso de morte ou invalidez total e permanente.



FLEXIBILIDADE

Plano com adesão empresarial ou individual



0800 48 8088
previsc.com.br/industriaprev
atendimento@previsc.com.br

FIESC **CIESC**

PREVISC



AVOZ do setor produtivo

Criação de Conselho Estratégico reúne as entidades empresariais e da sociedade civil de Santa Catarina para priorizar demandas e ganhar peso político diante do setor público

Há anos a FIESC acompanha de perto as obras e a aplicação de recursos em estradas, portos, aeroportos e ferrovias em Santa Catarina, cobrando dos responsáveis e revelando à sociedade o quanto tem sido insuficiente a ação do poder público. Uma síntese desse trabalho demonstra o seguinte: nos últimos 10 anos, apenas 45% dos recursos do orçamento federal para infraestrutura logística no Estado fo-

ram de fato aplicados, e atualmente 90% das obras estão com o prazo expirado ou o andamento comprometido. Consequências: o custo logístico é 27% maior do que a média brasileira e a quantidade de acidentes por quilômetro nas rodovias federais é três vezes mais alta. Para melhorar a situação do Estado, as principais entidades empresariais e da sociedade civil se uniram no Conselho Estratégico para Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense, criado pela FIESC em outubro. O objetivo é propor as diretrizes de uma política estadual de transporte e logística e acompanhar sua implementação.

“Vamos identificar as necessidades, quantificar os investimentos e cobrar a realização de obras segundo uma ordem de priorização”, afirma o presidente da FIESC Mario Cezar de Aguiar, que também preside o Conse-

lho Estratégico. “Vamos debater toda a infraestrutura catarinense em um grande grupo, para que as sugestões que levamos ao Governo tenham peso. Precisamos falar com uma só voz.” A definição de prioridades é estratégia central do Conselho, pois a necessidade de recursos públicos para investimentos em infraestrutura continuará superior à capacidade de investimento.

Ao alinhar as expectativas de todos os segmentos no processo de priorização, as demandas do setor produtivo se apresentarão de forma mais objetiva e consistente. Cerca de 30 instituições integram o Conselho (veja o quadro). Elas estão trabalhando na elaboração de uma Agenda Estratégica para ser apresentada a partir do ano que vem aos novos governantes e gestores ligados à infraestrutura.

Os trabalhos do Conselho serão estruturados por temas. O primeiro a ser tratado é o da governança da infraestrutura. Um dos problemas identificados é a sobreposição de funções como projeto, contratação, construção e manutenção, que são exercidas por diferentes instâncias e órgãos como prefeituras, secretarias regionais, Deinfra e Secretaria de Infraestrutura, no caso do Estado. Dentre os outros temas de



Alto custo logístico em SC

R\$ 0,14 para cada real produzido

Custo é 27% maior que a média brasileira

R\$ 21,5 bilhões em custos com acidentes (2005 a 2015)

Necessidade de R\$ 12,8 bilhões em investimentos (2018-2021)

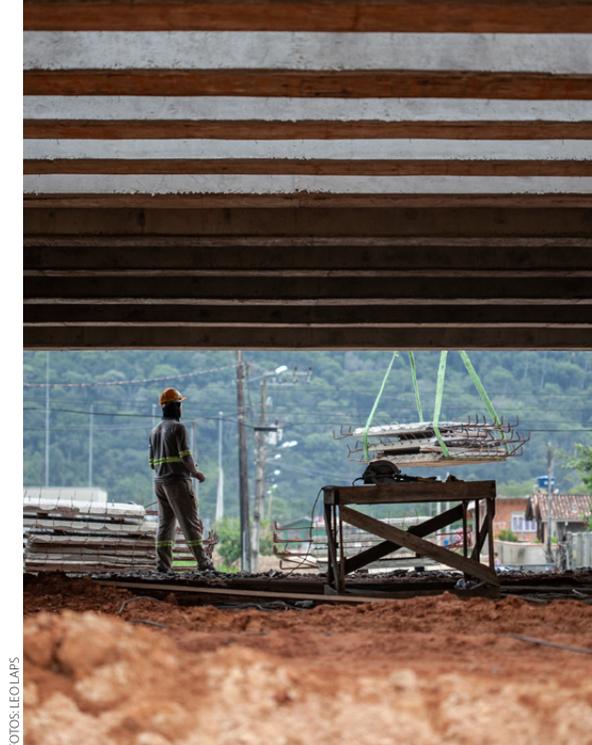
Para cada R\$ 1 não gasto em manutenção serão gastos R\$ 4 com recuperação

Fonte: FIESC

interesse incluem-se regulamentação, planejamento, investimentos, navegação de cabotagem, humanização das rodovias e a situação de diferentes estradas. Há também temas considerados emergenciais, como as concessões para a BR-101 Sul, a chamada Agenda Portos e a já citada Agenda Estratégica, que engloba planejamento, investimentos, política e gestão e logística empresarial.

Além dos recursos para a infraestrutura serem insuficientes, falta um planejamento sistêmico para o setor, que considere a complexidade econômica de Santa Catarina e as diversas potencialidades que podem ser aproveitadas. A proposta do Conselho é contribuir para que o planejamento seja feito a partir de uma visão integrada e sistêmica, com ênfase na intermodalidade, sendo capaz de suportar a intrincada logística de suprimentos e de distribuição de produtos industriais necessária ao Estado.

A situação do sistema portuário ilustra bem a questão. Graças à eficiência operacional dos portos, à existência de uma indústria diversificada e à política de incentivos, Santa Catarina tornou-se uma das principais plataformas logísticas do País. A atividade está em crescimento, com am-



FOTOS: LEOLAPS

pliações sendo realizadas nos portos e novos terminais sendo projetados. Investimentos anunciados indicam que a movimentação de cargas pode duplicar nos próximos anos, mas o sucesso da empreitada depende de várias condicionantes. Navios de 366 metros de comprimento, conhecidos como mega-ships, são cada vez mais utilizados na navegação de longo curso, mas ainda não aportam em Santa Catarina. Os canais e as áreas de manobras existentes precisam de adaptações.

Além disso, os maiores portos do Estado não são servidos por ferrovias, como é usual em todo o mun-

do e nos demais grandes portos brasileiros. Ferrovias estruturantes também são imprescindíveis, para conectar a produção do Oeste ao litoral e ligar o sistema portuário à Rede Ferroviária Nacional.

Isso sem falar na necessidade de aumentar a capacidade de armazenagem de grãos, nas ampliações de rodovias estratégicas para o fluxo de cargas dentro do Estado e na atualização do Plano Aeroviário Catarinense, que é da década de 1990. A Câmara para Assuntos de Transportes e Logística da FIESC já contactou o instituto alemão Fraunhofer, referência mundial em projetos de intermodalidade, para realizar um estudo para Santa Catarina. O projeto deverá ser viabilizado no âmbito do Conselho de Infraestrutura.

Humanização | Em resumo, o Conselho vai perseguir a diminuição dos custos logísticos. Numa conta simples, a redução dos atuais 14 centavos para 13 centavos de custo por real produzido no Estado representaria uma economia de R\$ 1,83 bilhão por ano para o setor produtivo. Sem contar que o ambiente mais favorável se tornaria atraente para novos investimentos.

Além de tratar dos assuntos sob a ótica da eficiência econômica, o Conselho Estratégico nasceu com a preocupação de humanizar a infraestrutura, especialmente no que diz respeito às estradas. Santa Catarina tem alguns dos piores indicadores de acidentes graves do País. Eles destroem carreiras, vidas e famílias todos os dias, e também representam custo

Entidades que integram o Conselho Estratégico para Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense

- FIESC • Fetrancesc • Porto de Imbituba • EPL • Ministério Público de Contas de SC • Facisc • Logística Verde • Faesc • Rumo • Infraero • Porto Itapoá • Portonave • FCDL/SC • Porto São Francisco do Sul • Arteris • Secretaria de Estado de Infraestrutura • Deinfra • Antaq • DNIT/SC • Associação Catarinense de Medicina • Fecomércio • Senge/SC • Ferrovia Tereza Cristina • Polícia Rodoviária Estadual • Fampesc • Alesc • Floripa Airport

financeiro elevado. Ele foi de R\$ 21,5 bilhões entre 2005 e 2015 e consome atualmente um terço do orçamento dos maiores hospitais. “Quando chove na Grande Florianópolis no sábado à noite o número de acidentes aumenta e dezenas de cirurgias eletivas são canceladas na segunda-feira”, afirma Ademar de Oliveira Paes Junior, presidente da Associação Catarinense de Medicina, entidade que integra o Conselho de Infraestrutura.

Todos esses temas serão tratados em profundidade pela revista **Indústria & Competitividade** a partir desta edição, na seção Dossiê Infraestrutura, que passa ser fixa. A ideia é detalhar um aspecto importante da infraestrutura catarinense a cada edição, contemplando as diversas dimensões de interesse do Conselho como a relevância estratégica, a conexão entre modais, os entraves existentes e o custo humano da precariedade. A reportagem a seguir analisa a tortuosa trajetória da BR-470, que é vital para o Vale do Itajaí e para a exportação de carnes congeladas produzidas no Oeste do Estado. ic

Obras em estradas: menos de metade do orçamento federal é aplicado



A estrada sem fim

Demora na duplicação da BR-470 causa prejuízos e mortes. A conclusão não beneficiará só o Vale do Itajaí, pois ela é vital para a integração logística de Santa Catarina

Por **Leo Laps** (texto e fotos)



Quando arqueólogos revelaram, em setembro, que esqueletos humanos encontrados durante as obras de duplicação da BR-470 datavam de quase 6 mil anos atrás, logo começou a circular pelos grupos de WhatsApp a brincadeira: trataria-se, na verdade, dos primeiros trabalhadores contratados para duplicar o movimentado trecho que liga Navegantes, no litoral, a Indaial, no Médio Vale do Itajaí. Fazer piada é um jeito bastante cínico de lidar com a longa espera pela conclusão da duplicação da via, obra reivindicada desde os anos 1990 por quem depende dela para trabalhar, fazer negócios ou simplesmente viajar. Considerada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) uma das dez rodovias federais mais violentas do Brasil, a BR-470 é também uma via essencial para o escoamento de boa parte da produção do Estado, tanto para os portos quanto para o eixo litorâneo norte-sul, pela conexão com a BR-101.

Os municípios do Vale do Itajaí cortados pela BR-470 respondem, juntos, por 23% do PIB catarinense e arrecadaram, em 2016, um total de R\$ 2,3 bilhões em ICMS. Os principais produtos exportados pelo Estado, produzidos no Oeste, também dependem da 470, que se conecta à BR-282 no município de Campos Novos. As carnes de aves e de suínos – primeiro e terceiro itens da pauta de exportações em 2018 – transitam pela via para chegar ao complexo portuário do Rio Itajaí-Açu, que se localiza próximo ao quilômetro zero

da rodovia. O mesmo ocorre com a produção do Planalto Serrano e do próprio Vale do Itajaí.

Somente a Portonave, de Navegantes, maior porto em movimentação de contêineres da Região Sul, recebe 1.600 caminhões por dia, em média. As operações são prejudicadas pela irregularidade do fluxo de cargas em função das más condições da estrada. Sua duplicação é fundamental para que cargas do Oeste não sejam direcionadas ao porto de Paranaguá (PR), em prejuízo da economia catarinense. Ou para que a própria produção da agroindústria não migre para outros estados com infraestrutura mais atraente. “Santa Catarina é procurada por investidores por ser uma das principais plataformas logísticas do País, mas não adianta os portos terem operações excelentes se as cargas não têm como chegar ou sair”, afirma Mario Cezar de Aguiar, presidente da FIESC.

Projetada nos anos 1960 para suportar um fluxo de 5 mil veículos por dia, a BR-470 demorou 30 anos para ser concluída. Já nessa época, a duplicação era uma necessidade para toda a região. Em 1998 a rodovia foi estadualizada e, através do Programa de Concessões Rodoviárias, entregue à Empresa Concessionária de Rodovias do Vale do Itajaí (Ecovale), que planejava duplicar 24 quilômetros entre Indaial e Blumenau. Os problemas começaram quando o Tribunal de Contas da União detectou irregularidades e anulou o contrato após oito anos de

A BR-470 demorou 30 anos para ser concluída



imbróglgio jurídico. Somente em 2013 as obras voltariam a sair do papel, agora sob administração do Governo Federal, e com uma via já extremamente saturada. O tráfego supera em até oito vezes a capacidade para a qual foi projetada.

Ao custo total de R\$ 1,26 bilhão, a duplicação da BR-470 deveria começar a ser entregue em março do ano passado, segundo o planejamento inicial. Mas a maior parte dos recursos para as obras não foi liberada, causando problemas diversos como

a perda de serviços de terraplenagem realizados e dificuldades financeiras das empreiteiras que foram sufocadas pela falta de pagamento. Nesses cinco anos foram aplicados somente 30% do valor total, segundo o DNIT.

A obra foi dividida em quatro lotes, totalizando 73 quilômetros. As negociações para desapropriar terrenos por onde a rodovia precisa passar são um dos principais entraves, de acordo com o órgão federal que, junto com a Justiça, tem feito mutirões de conciliação para indenizar

proprietários e abrir frentes de trabalho principalmente nos Lotes 3 e 4, áreas mais urbanizadas do projeto, em Blumenau e Indaial. O Lote 3, em Blumenau, é o mais movimentado de todos, com tráfego médio diário de 46 mil veículos. É também o mais atrasado, com apenas 6% das obras concluídas (veja o infográfico).

Bancada catarinense | O superintendente do DNIT no Estado, Ronaldo Carioni Barbosa, aposta que a conclusão de oito quilômetros em um trecho entre Luiz Alves e Gaspar, prometida para dezembro de 2018, vai gerar mais confiança para o término da obra. “Trabalhamos para desapropriar um segmento que, se liberado, vai permitir que entreguemos mais quatro quilômetros de du-

plicação até abril de 2019”, diz Barbosa. Para ele, os avanços poderão justificar uma ação mais enérgica da bancada catarinense em Brasília na obtenção de recursos, por meio de emendas parlamentares ou pressão sobre o executivo.

Fundamental para o andamento da obra em tempos de contingenciamento, o trabalho de deputados e senadores catarinenses é constantemente citado como motivo para o descaso com a duplicação da BR-470, que é do interesse direto de 25% dos eleitores do Estado. E isso não é de agora. “Santa Catarina nunca teve peso político em Brasília. Antigamente, já diziam que éramos o zero da 101 (da BR-101), pois nosso

R\$1,26 bilhão
Custo total da obra, que deveria ter sido entregue a partir de 2017

CRONOLOGIA BR-470

1963

Início da construção da rodovia, primeiro entre Blumenau e Rio do Sul e posteriormente até Campos Novos

1981

Ligação com o Rio Grande do Sul

1984/1985

Extensão entre Blumenau e Gaspar e depois até Navegantes

1998

União passa a rodovia ao Estado. Empresa Ecovale assume por meio do Programa de Concessões Rodoviárias

2000

TCU cancela a concessão

2001

BR-470 volta a ser de responsabilidade federal

2007

Duplicação da rodovia é incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal

2011

Estudos de Impacto Ambiental e audiências públicas em Blumenau e Gaspar

2012

Atrasado, projeto executivo é apresentado e um edital divide as obras em quatro lotes. Em setembro, o Lote 3 é o primeiro a entrar em processo de licitação

2014

Começam as obras em três dos quatro lotes. No outro, somente no ano seguinte

2017

Obras do Lote 3 são paralisadas para aguardar desapropriações, com apenas 6% dos trabalhos concluídos. Prazos de entrega expiram

2018

Obras do Lote 3 são retomadas no início do ano; inclusão da rodovia no projeto de PPI do Governo Federal prevê sua concessão à iniciativa privada em toda a extensão da BR-470 em território catarinense



“**Deixamos de ser competitivos por causa desse problema de logística. Nossos clientes reclamam e às vezes deixam de nos visitar por causa do estado da rodovia**” – Adolfo Fey

Estado foi o que mais tempo levou para duplicar. A diferença entre o dinheiro aplicado aqui versus nossa capacidade de arrecadação é brutal”, avalia Ulrich Kuhn, vice-presidente regional da FIESC para o Vale do Itajaí. O Comitê pela Duplicação da BR-470, que reúne diversas entidades locais, fez as contas: apenas 79 dias de arrecadação de impostos federais na região seriam suficientes para realizar a obra. “Falamos dos políticos, mas a sociedade também precisa se unir. Hoje, todas as entidades do Vale consideram a BR-470 a prioridade número 1 da região”, afirma Avelino

Lombardi, presidente da Associação Empresarial de Blumenau (ACIB).

Quem circula pela BR-470 regularmente observa que há, de fato, máquinas e homens trabalhando em cada um dos quatro lotes. “Mas tudo é muito tímido”, reclama Adolfo Fey, um dos fundadores da Metalúrgica Fey, empresa situada em Indaial, nos últimos metros do Lote 4. A indústria recebe a cada mês mais de 2 mil toneladas de aço, vindo de São Paulo e Minas Gerais. Fey calcula que o tempo perdido na BR-470 corresponde a um aumento de mais de 10% no custo final do que é produzido. “Deixamos de ser competitivos por causa desse problema de logística. Nossos clientes reclamam e às vezes deixam de nos visitar por causa do estado da rodovia”, relata.

Carnificina | Não são apenas clientes de empresas que evitam os municípios cortados pela BR-470. Valmir Zanetti, fundador da Cerveja Blumenau e ex-presidente do escritório de fomento turístico Blumenau e Vale Europeu Convention & Visitors Bureau, calcula que, a cada 10 turistas interessados em visitar a região, três desistem ao descobrir o gargalo e os perigos da rodovia. “Quando as pessoas planejam vir para o Vale Europeu, pesquisam sobre como chegar. E ao descobrir que podem levar de duas a três horas para se deslocar do aeroporto de Navegantes até Blumenau, elas desistem”, explica o empresário, que acaba de investir em um Centro de Distribuição às margens da BR-101 para escoar mensalmente cerca de 40 mil litros

de cerveja para o litoral catarinense e os estados do Paraná e São Paulo. “É um custo que se tornaria dispensável com a 470 duplicada”, lamenta.

A Rovitex também investiu em uma nova unidade em Navegantes, entre o porto e a BR-101. A fábrica de roupas tem registrado crescimento constante e escolheu o terreno, nos primeiros quilômetros da BR-470, para facilitar a logística – a empresa tem matriz em Luiz Alves e unidades em Acurra, Ituporanga e Indaial. “A BR-470 é um forte eixo de distribuição para a nossa produção. Se a duplicação sair, vamos ganhar velocidade e diminuir custos, além de obter ganhos intangíveis, que não dá para mensurar”, diz o vice-presidente da Rovitex, Vitor Luiz Rambo Junior.

Um desses “intangíveis” é o valor de uma vida e a segurança de quem precisa da BR-470 para trabalhar. Em março, uma funcionária da Rovitex morreu em um acidente na rodovia. Ela dirigia um carro da empresa que se chocou contra um caminhão perto de Lontras, no Alto Vale do Itajaí. Daiane dos Santos tinha 30 anos. Sua morte entrou em uma soma de óbitos que, em setembro deste ano, já ultrapassava o total registrado pela Polícia Rodoviária Federal em todo o ano de 2017, quando foram contabilizadas 74 vítimas ao longo da via. “O principal problema, na verdade, é essa carnificina. Mais que a importância econômica da via, duplicar é uma questão social, de segurança”, considera Avelino Lombardi, da ACIB.

O trecho em que Daiane perdeu a vida não tem previsão de duplicação. Os 250 quilômetros que ligam In-



“**Quando as pessoas planejam vir para o Vale Europeu, ao descobrir que podem levar de duas a três horas para se deslocar do aeroporto de Navegantes até Blumenau, elas desistem**” – Valmir Zanetti

daial a Campos Novos, onde a BR-470 adentra o Rio Grande do Sul, têm apenas um estudo de viabilidade, que recomenda urgência na duplicação do trecho. É nele que ocorre a maior parte das mortes, na maioria das vezes devido a choques frontais. “A duplicação de Indaial até Navegantes ajuda no escoamento da produção e no encurtamento das viagens, mas continuaremos demorando mais de duas horas para ir a Blumenau, correndo risco de vida”, avalia o secretário executivo da Associação Empresarial de Rio do Sul (Acirs), Cleber Stassun.

Mas pode haver uma solução à



Os 18 municípios no entorno da BR-470 representam 23% do PIB catarinense

- Habitantes (2018)**
1,25 milhão
- Trabalhadores formais (2017)**
415,5 mil
- Empresas (2017)**
40,5 mil
- PIB total (2015)**
R\$ 57,5 bilhões
- Arrecadação de ICMS (2016)**
R\$ 2,3 bilhões
- Corrente de comércio (2017)**
US\$ 11,9 bilhões

É um **eixo central de integração** no sentido leste-oeste de SC, seguindo do litoral até a divisa com o Rio Grande do Sul na altura de Campos Novos

Recebe o **fluxo proveniente da BR-282** vindo do Oeste do Estado e da Argentina

Extensão total: **832,9 km** Extensão em SC: **322 km** Trecho em duplicação: **73 km**

TRECHO EM DUPLICAÇÃO

R\$ 389 milhões

Investimento realizado na duplicação da rodovia (até setembro de 2018)



R\$ 870 milhões

Valor que falta ser investido para a conclusão do serviço

| SITUAÇÃO DOS 4 LOTES | Navegantes Luiz Alves | Luiz Alves Blumenau | Blumenau | Blumenau Indaial |
|------------------------|--------------------------|------------------------|----------|---------------------|
| Início | 03/2014 | 06/2014 | 07/2013 | 07/2013 |
| Prazo contratual | indefinido | 09/2017 | 10/2017 | 10/2017 |
| Realizado (*) | 36% | 59% | 6% | indefinido |
| Prorrogação de prazo | 12/2020 | 12/2020 | 12/2022 | indefinido |
| Volume de veículos/dia | 25,2 mil | 26,3 mil | 41,8 mil | 40,2 mil |

(*) Posição em 31/08/2018

Rodovia é corredor de exportações e importações

A carne congelada, proveniente do Oeste, lidera a pauta dos principais produtos exportados pelo Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu

80% da carga exportada pelas principais agroindústrias embarca nos portos de Navegantes e Itajaí. O produto transita pelas rodovias BR-282 e BR-470

As condições da estrada atrasam a viagem até o porto em até três horas. O custo de um caminhão é de R\$ 100/hora, sem contar combustíveis e desgaste de peças

Boa parte das importações se destina ao Vale do Itajaí, maior polo têxtil do Estado. Dentre os produtos mais importados pelo Estado estão os fios e filamentos sintéticos

A cadeia logística que atende o Complexo Portuário envolve 24,8 mil trabalhadores diretos e 87 mil indiretos. O total corresponde à metade da população de Itajaí

Fonte: FIESC/COI

vista. Em julho, o Governo Federal autorizou a inclusão da BR-470 no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que define as prioridades da infraestrutura nacional para a formação de parcerias com a iniciativa privada. O trecho a ser concessionado inclui ainda segmentos das BRs 282 e 153 e a SC-412, mais conhecida na região do Vale do Itajaí como Rodovia Jorge Lacerda. O projeto está em fase de estudos e também depende de decisões do novo Governo. As principais discussões giram em torno do preço do pedágio e se a concessão deve ocorrer antes ou depois da finalização da duplicação do trecho de 73 quilômetros que está em andamento. Ajustes serão propostos pela FIESC para que o projeto fique adequado a um contexto de planejamento logístico sistêmico e integrado para Santa Catarina. A licitação e o leilão do lote de rodovias estão previstos para o segundo semestre de 2019.

A inclusão da BR-470 no PPI foi uma demanda apresentada pela FIESC ao Governo Federal no ano passado. O projeto original previa a concessão de trechos de rodovias federais em Santa Catarina e no Paraná que facilitariam o escoamento da produção do Oeste para o porto de Paranaguá (SC). Prejudicaria seriamente a economia catarinense, pois tiraria o fôlego do setor portuário de Itajaí e "condenaria" o trecho da BR-470 entre Indaial e Campos Novos a perder prioridade em projetos estruturantes do Governo. A proposta da FIESC dá oportunidade para a criação de um robusto eixo rodoviário de 544 quilômetros interligando o Oeste ao litoral. **IC**

Projeto bilionário sai da gaveta

ArcelorMittal Brasil aposta na retomada da economia e reativa plano suspenso desde 2011 para aumentar em 50% a produção de aço em São Francisco do Sul

inaugurada oficialmente em 2004, a Vega do Sul, hoje unidade da ArcelorMittal Brasil, tornou-se conhecida por realizar o maior investimento privado em Santa Catarina até então. A implantação da laminadora de aço em São Francisco do Sul absorveu US\$ 420 milhões e, de lá para cá, a unidade recebeu novos investimentos que lhe permitiram elevar a produção para 1,4 milhão de toneladas/ano (veja o quadro). Em agosto a empresa anunciou uma nova rodada de aportes para dar continuidade à expansão da planta, e o valor chama novamente a atenção. Serão investidos R\$ 1,2 bilhão ao longo dos próximos três anos para a implantação de uma nova linha de recozimento contínuo e a terceira linha de galvanização para produtos laminados a frio e galvanizados, com opção de adicionar uma linha de pré-pintura para cerca de 100 mil toneladas por ano.

O projeto não é novo, mas estava engavetado desde 2011 devido aos

efeitos da crise econômica global. Ele aumentará a capacidade da unidade em 700 mil toneladas por ano a partir de 2021, o que representará um acréscimo de quase 50% em relação ao patamar atual. Será responsável também pela geração de 300 empregos diretos e indiretos, um reforço considerável para o quadro de 1.100 funcionários que trabalham no chamado condomínio Vega. “O Brasil tem um grande potencial de crescimento para os próximos anos, por conta da demanda reprimida dos consumidores e da necessidade de investimentos em infraestrutura”, analisa o presidente da ArcelorMittal Brasil e também CEO da ArcelorMittal Aços Planos América do Sul, Benjamin Baptista Filho.

“Esse cenário é favorável para os principais setores consumidores de aço, como o automotivo, a construção civil e o de eletrodomésticos da linha branca, perspectiva que certamente suportará a nossa estratégia de expansão”, acrescenta Baptista Filho. Além da meta de destinar a produção adicional ao mercado brasileiro de aços planos de valor agregado, a empresa espera atingir também mercados latino-americanos mais amplos. Como os produtos da ArcelorMittal Aços Planos são vendi-

Unidade de Santa Catarina é especializada em produtos de alto valor agregado





FOTOS: DIVULGAÇÃO

Baptista Filho:
demanda
reprimida e
necessidade de
infraestrutura
justificam
investimento

dos no Brasil e em mais de 30 países, a localização em São Francisco do Sul – cidade equidistante de Curitiba e de Florianópolis – é considerada estratégica por estar próxima a complexos de logística, portos e grandes clientes do setor industrial, o que representa um importante diferencial competitivo.

A unidade tornou-se parte do Grupo Arcelor Brasil em 2005, momento em que ocorreu a união entre a Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) e a Vega do Sul. No ano seguinte, as empresas da Arcelor no País passaram a fazer parte do Grupo ArcelorMittal, hoje um dos maiores grupos industriais do mundo, com 200 mil funcionários em 60 países, por conta da fusão das duas gigantes globais da siderurgia, realizada sob a liderança do CEO mundial, o indiano Lakshmi Mittal, fun-

dador da Mittal Steel em 1976.

A unidade Vega produz aços planos decapados, laminados a frio e revestidos, de alto valor agregado. Seguindo a tendência de desenvolvimentos integrados entre as unidades do grupo no Brasil, a Vega é abastecida por bobinas a quente produzidas pela usina de Tubarão (ES), que são transportadas a Santa Catarina por meio da navegação de cabotagem. Com 120 mil metros quadrados de área construída e considerada uma das mais modernas unidades de beneficiamento de Aços Planos do mundo, a unidade catarinense ocupa papel de referência em tecnologia para as demais 28 unidades de produção e beneficiamento localizadas nos estados de São Paulo, Paraná, Minas Gerais e Espírito Santo.

Inovações | Em 2015 a unidade passou a produzir um tipo de aço de alta resistência, o Usibor, revestido com alumínio e silício, para aplicação na indústria automotiva. O produto faz parte de um conjunto de soluções que permite às montadoras reduzir em até 20% o peso do veículo, além de diminuir cerca de 15% das emissões de CO₂ durante a produção e vida útil do automóvel. Também há investimentos em soluções de engenharia inovadoras para aumentar a produtividade do setor da construção civil. Um dos lançamentos recentes foi a Passarela Pronta, para obras de infraestrutura, que emprega aço e elementos pré-moldados em concreto para proporcionar ganhos em tempo, segurança e racionalização de materiais.

Uma das marcas da atuação em São Francisco do Sul são as ações sociais realizadas em educação, saúde, cultura, desenvolvimento comunitário e meio ambiente. Os investimentos nessas áreas somam R\$ 17 milhões. Numa das mais importantes ações ligadas à sustentabilidade, a empresa monitora a biodiversidade em sua Reserva Particular de Patrimônio Natural (RPPN) de 760 mil metros quadrados, iniciativa que contribui para preservar a Mata Atlântica. A empresa organiza um programa de educação ambiental que levou mais de 16 mil visitantes – principalmente estudantes – para uma experiência próxima à natureza. Mantém também um viveiro que já produziu mais de 1 milhão de mudas, boa parte delas doadas para reflorestamento, ajardinamento de escolas e espaços públicos nos municípios do entorno.

Por conta das perspectivas de crescimento e do reconhecimento do mercado de que se trata de uma empresa inovadora e que investe em tecnologia, a ArcelorMittal Brasil tem se tornado cada vez mais atraente para jovens profissionais. O Programa de Estágio 2019 registrou um número recorde de inscrições, realizadas entre julho e agosto: 23.752

estudantes demonstraram interesse em fazer parte do grupo, o que representa um aumento de 18% em relação à edição do ano anterior. A admissão dos selecionados está prevista para ocorrer ainda em 2018 e ao longo de 2019, dependendo do perfil da vaga e da programação de cada unidade.

No início de outubro, a ArcelorMittal Vega e o SENAI abriram inscrições para o processo seletivo de um Curso Técnico de Eletromecânica dedicado aos jovens de São Francisco do Sul. A iniciativa fortalece o compromisso da empresa com a comunidade e incentiva os jovens a se prepararem para o mercado de trabalho. O curso começa ainda em 2018 e terá duração de dois anos. Entre os alunos que se destacarem, serão selecionados estagiários para atuar na Vega a partir do segundo semestre de 2019. **IC**



A empresa monitora a biodiversidade em sua Reserva Particular de Patrimônio Natural de 760 mil metros quadrados



Instalações em São Francisco do Sul: novas linhas vão gerar 300 postos de trabalho diretos e indiretos

232 metros a mais DE saúde

Este é o total de redução de circunferência abdominal obtido por meio do programa Medida Saudável, do SESI

Por **Maurício Oliveira**

O programa Medida Saudável, criado este ano pelo SESI catarinense, já ajudou 6.334 pessoas a reduzir a medida da cintura, indicativo importante de uma vida mais saudável. Somados, esses participantes perderam 23.179 centímetros – ou seja, o equivalente a quase 232 metros – de circunferência abdominal ao completarem os três meses do programa, com redução média de 3,66 centímetros por participante. Entre as mulheres, a média caiu de 87,40 para 83,40 centímetros (4 centímetros por participante), enquanto entre os homens a redução foi de 92,97 para 89,64 centímetros (3,33 centímetros a menos por participante).

Os números demonstram a pertinência de uma ideia que nasceu com o propósito de incentivar os trabalhadores da indústria catarinense a incluir no cotidiano boas práticas de

alimentação e atividades físicas. Entre os objetivos do programa está a conscientização de que, muito além da questão meramente estética, adquirir hábitos saudáveis ajuda a evitar doenças como hipertensão, diabetes e problemas no coração e no fígado, além de melhorar a sensação de bem-estar, a qualidade de vida e o desempenho em atividades rotineiras. Os benefícios são tanto para as pessoas quanto para as empresas em que elas trabalham.

Os participantes do programa – funcionários de indústrias catarinenses e do próprio Sistema FIESC – inscrevem-se espontaneamente, após convite feito pelas equipes do SESI nas academias, durante as aulas de ginástica laboral e no âmbito do programa Emagrecimento Saudável. A proposta é simples: submeter-se a um roteiro de 12 semanas com uma série de orientações sobre como tornar a alimentação mais saudável e combater o sedentarismo com pequenas ações no cotidiano. Para se inscrever, basta entrar num ambiente on-line e inserir dados básicos, incluindo a medida da circunferência abdominal, extraída com uma fita métrica confeccionada especialmente para o programa e distribuída nas sessões de ginástica laboral. A ideia do registro é permitir ao participante verificar seu progresso ao final dos três meses.

O projeto surgiu a partir da definição de abril como o mês oficial

da Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora catarinenses, de acordo com lei aprovada pela Assembleia Legislativa em 2017. Em abril também se comemora o Dia Mundial da Atividade Física (6/04) e o Dia Mundial da Saúde (7/04). Como o objetivo da lei é incentivar ações de prevenção de acidentes e doenças do trabalho, a equipe do SESI se mobilizou para criar uma iniciativa que valorizasse o novo status do mês de abril nas indústrias. “Queríamos algo que fosse além das tradicionais palestras e das atividades pontuais nas empresas, que envolvesse as pessoas em ações efetivas de mudanças de hábitos e que nos permitisse medir objetivamente os resultados, sinalizando claramente a evolução aos participantes”, conta a gerente de Saúde e Segurança na Indústria do SESI, Sendi Locks Lopes.

A soma dessas premissas levou ao desenvolvimento do Medida Saudável, iniciado em abril, conforme planejado. A opção pelo uso da circunferência abdominal como referência se deu pela simplicidade do critério, facilmente compreensível e eficaz para avaliar rapidamente quem está dentro dos parâmetros adequados de peso, independente de idade e altura. Basta tirar a medida na altura do umbigo, com o abdômen relaxado,

para verificar se o resultado está dentro da medida considerada adequada (até 94 centímetros para homens e até 80 centímetros para mulheres), na área de risco moderado (94 a 102 centímetros para homens e 80 a 88 centímetros para mulheres) ou na área de alto risco (mais de 102 centímetros para homens e mais de 88 centímetros para mulheres).



Os inscritos recebem, a cada semana, orientações sobre o que pode ser feito no cotidiano, a exemplo de mastigar mais vezes os alimentos, reduzir o sal e o açúcar e substituir o elevador por escadas (veja as dicas no quadro). Uma consulta com nutricionista e orientação adequada para prática de exercícios físicos regulares

Sendi Locks, do SESI: simplicidade, envolvimento coletivo e fácil mensuração de resultados

são ações complementares muito importantes. Os participantes são adicionados em grupos de WhatsApp organizados pelos professores do SESI que atuam em cada indústria, criando assim um ambiente de compartilhamento e incentivo mútuo, além de um espaço para esclarecer dúvidas.

Engajamento | A simplicidade do projeto, o envolvimento coletivo e a perspectiva de mensurar efetivamente os resultados levaram a um alto índice de adesão – quase 40% do público sensibilizado nas sessões de ginástica laboral, cerca de 80 mil funcionários de 1.022 indústrias, efetivou a inscrição. Um dos desafios daqui para frente é aumentar ainda mais o nível de engajamento e comprometimento dos inscritos. Dos 30.913 que inseriram seus dados até agora, 13.164 voltaram ao sistema para informar novas medidas e, assim, permitir comparações. Dos que completaram o processo,

48% obtiveram redução efetiva da circunferência abdominal, enquanto os demais permaneceram no patamar anterior ou até mesmo ganharam centímetros, indício de que não seguiram as orientações com a determinação necessária.

“Um número expressivo de participantes saiu da faixa considerada de alto risco”, comemora Sendi. Esse índice foi de 27,2% entre as mulheres e 37,7% entre os homens que conseguiram diminuir a cintura. Cada um desses exemplos representa uma vitória relevante, considerando-se que a curva de obesidade vem aumentando no Brasil e mais da metade da população do País convive com o sobrepeso. A própria coordenadora foi um caso de participante que, ao final do programa, havia deixado a zona de alto risco – “sou competitiva e não queria ficar de fora dessa”, ela brinca. Sendi obteve

6,3 mil
trabalhadores
reduziram
medidas da
cintura

DEZ AÇÕES saudáveis para o dia a dia

Não pule o café da manhã

Esta é uma refeição fundamental. Pão, café com leite, queijo ou presunto e uma fruta ajudarão a tornar o dia produtivo e mais saudável.

Beba água

Um bom indicador para saber se você está bebendo água suficiente é a cor da urina: se estiver escura, é preciso beber mais. Se estiver clara, ok.

Menos motores

Quais deslocamentos do dia a dia você faz de carro ou ônibus e poderia fazer a pé ou de bicicleta? Sempre que puder, troque o elevador pelas escadas.

Mastigue bem

Não tenha pressa para engolir. Sinta o sabor dos alimentos em cada garfada, mastigando pelo menos 20 vezes. Isso ajudará a perceber que você está satisfeito e evitará que coma além do necessário.

Coma frutas

Três tipos diferentes ao longo do dia contribuirão muito para a sua saúde. Frutas são ideais para os lanches entre refeições.

Não esqueça das verduras e legumes

Eles precisam estar sempre presentes no seu prato!

Reduza açúcar e sal

Observe a quantidade de sal e açúcar que você está usando e procure diminuí-la gradualmente. Reserve os doces para ocasiões especiais, resistindo à tentação de torná-los parte da sua rotina.

Alongue-se

Uma pequena sessão de alongamento, de cinco minutos, pode fazer a diferença no seu dia.

Respire fundo

Em algum momento do dia faça um rápido exercício de respiração. Feche os olhos, inspire vagarosamente, percebendo como seus pulmões vão sendo preenchidos, e expire também lentamente. Repita três vezes.

Arroz e feijão, combinação perfeita

Cuidar mais da alimentação não significa abrir mão de “comida de verdade”, a exemplo do mais clássico prato brasileiro.



Maikon Costa corre até 40 minutos por dia e perdeu 10 quilos em seis meses



CLEBER GOMES

4 centímetros de redução, passando de 91 para 87 centímetros. Aos 37 anos, com 1,78 m de altura, ela pretende continuar reduzindo a cintura, perder mais 7 centímetros e, assim, sair também da área de risco moderado. “O objetivo é justamente este: fazer com que as pessoas percebam os benefícios de uma rotina mais saudável e mantenham no cotidiano as ações realizadas durante os três meses”, diz.

vel, há seis meses – passou de 74 para 64 quilos, peso adequado à altura de 1,62 m. A cintura passou de 96 para 86 centímetros, o que lhe permitiu reduzir o tamanho das calças do número 42 para o 38. Ele está tão satisfeito com os resultados que faz questão de manter os hábitos adquiridos, como controlar melhor a quantidade de comida, tomar bastante água e praticar exercícios físicos. “Antes eu não conseguia correr nem cinco minutos. Agora corro entre meia hora e 40 minutos todos os dias”, descreve. Maikon considera o Medida Saudável um complemento perfeito para a ginástica laboral diária. “Com a ginástica a gente se habitua à percepção da postura corporal e à socialização em grupo, e tudo isso nos prepara para dar outros passos em direção a uma vida mais saudável. Hoje estou muito mais feliz e disposto do que estava no começo do ano”, afirma. ic

102 cm
é a medida da
barriga considerada
de alto risco para
homens

Os homens, responsáveis por 48% das inscrições, também se envolveram bastante com o desafio. Maikon da Silva Costa, 33 anos, operador de máquinas na Tupy, em Joinville, conseguiu eliminar 10 quilos desde que iniciou o Medida Saudável.



Guia



Industrial FIESC

A MAIOR
BASE DE DADOS DA
INDÚSTRIA CATARINENSE

CADASTRA-SE GRATUITAMENTE
www.guiafiesc.com.br



O criador do fusca do campo

Há três grandes lições que podem ser extraídas da trajetória de empreendedorismo de Carlos Budny, 49 anos, fundador e diretor da Budny Tratores e Implementos. A primeira, perfeita para motivar quem está começando um negócio, é que nada pode ser mais poderoso do que a força de vontade. A segunda, sob medida para quem está buscando se firmar no mercado, é que basta olhar atentamente ao redor para encontrar excelentes oportunidades. A terceira, para todos que pretendem descrever uma trajetória de crescimento constante, é pensar sempre em diversificação.

Esta última lição foi aprendida amargamente pelo pai de Carlos, o descendente de poloneses Antônio. Na década de 1970, ele cultivava mandioca numa área de 24 hectares que havia herdado do pai em Içara, sul catarinense. Principal produtor da região, Antônio estava satisfeito com os resultados. Até que uma safra inteira foi devastada por um tipo de lagarta conhecido como marandová. A família precisou de um bom tempo para superar o baque financeiro, experiência que marcou a infância de Carlos, filho do meio entre duas meninas, Salete e Patrícia.

Dali em diante, Antônio passou a dividir a propriedade entre vários produtos, incluindo o fumo. Carlos cresceu ajudando o pai na lavoura, enquanto seguia nos estudos. Inte-

ressado por eletrônica, começou a fazer os cursos a distância do Instituto Universal Brasileiro, anunciados nos gibis prediletos da garotada à época, e a devorar outros livretos do gênero vendidos nas bancas de revistas. Para colocar em prática o que estava aprendendo, o rapaz pediu para trabalhar de graça numa oficina de reparo de aparelhos de rádio e TV.

Quando chegou o momento de desenvolver seu primeiro protótipo, ele pensou em algo que poderia melhorar a própria vida e a de muitos outros fumicultores que precisavam passar noites e noites acordados, cuidando das estufas de secagem do fumo – processo que depende da elevação gradual da temperatura, até chegar perto de 100 graus ao final de cinco dias. Carlos criou um controlador eletrônico que monitorava a necessidade de liberar mais ou menos oxigênio da fornalha, tendo como resultado o aumento ou redução da temperatura, com o objetivo de mantê-la o maior tempo possível dentro do patamar necessário. Quando a temperatura alcançava o limite mínimo, um alarme chamava atenção para a necessidade de colocar mais madeira no fogo, e o ciclo se reiniciava. “Antes, era preciso monitorar a temperatura a cada 15 minutos, o que obrigava o responsável a permanecer acordado. O controlador passou a permitir períodos de qua-

Carlos Budny ergueu sua indústria no terreno em que nasceu, em Içara, e se especializou em encontrar soluções para os problemas dos agricultores de sua região

Por **Maurício Oliveira**





“Meu hobby no final de semana era sair a tapar buraco com os meus filhos, para testar a motoniveladora”

tro horas de sono, até o momento de colocar mais lenha na fornalha, um ganho enorme para a qualidade de vida”, compara Carlos.

Após dois anos de desenvolvimento, o produto começou a ser oferecido aos fumicultores da região. No primeiro ano, Carlos vendeu 12 unidades; no segundo, 20. Só a partir do terceiro ano as vendas passaram a custear a produção e o negócio foi transformado oficialmente em empresa – em 1990, quando Carlos estava com 22 anos. Nesse meio tempo, ele continuou fazendo cursos de eletrônica, tanto a distância quanto presenciais, enquanto ajudava o pai na roça e eventualmente consertava TVs e rádios. Nos finais de semana saía a visitar produtores da região para apresentar a novidade. Com tantos afazeres, não houve outro caminho a não ser desistir de cursar uma universidade. “O aprendizado prático satisfazia a minha sede de conhecimento”, considera.

Lembrando-se sempre do que o pai enfrentou por cultivar apenas mandioca, Carlos desenvolveu uma estrutura industrial, incluindo me-

talurgia e fundição, que permitiria ampliar a linha. A diretriz continuaria sendo a resolução de problemas práticos do dia a dia, por meio de produtos com preços acessíveis para pequenos e médios produtores. Surgiram as transplantadeiras (equipamentos para transportar mudas de diversas espécies), as roçadeiras, grades para preparo de solo e um sistema para aquecimento de aviários, ao mesmo tempo que o controlador de temperatura ganhava versões para outras culturas que também precisavam de secagem, a exemplo de ervas medicinais, erva-mate e café.

Sem perder o hábito de encontrar oportunidades na realidade ao redor, Carlos criou uma motoniveladora compacta, destinada a combater os buracos das estradas rurais. “Meu hobby no final de semana durante um bom tempo foi sair a tapar buraco com os meus filhos, para testar o produto”, conta, referindo-se à “trupe” de três meninos e uma menina, com idade entre três e 17 anos.

Desde a década de 2000, com a estrutura da empresa já consolidada e uma equipe de representantes de

vendas montada, Carlos começou a investir em viagens internacionais para acompanhar as tendências globais do mercado. Depois de participar de duas missões empresariais organizadas pela FIESC – uma para a Espanha e a Itália e a outra para a China – ele tornou-se frequentador assíduo das feiras setoriais mais importantes, como a de Hannover, na Alemanha, e a de Bolonha, na Itália. Em meio a essas experiências, amadureceu uma ideia vista inicialmente como “loucura” mesmo por pessoas próximas: fabricar tratores.

Mas ele estava decidido. Com o reforço proporcionado por uma parceria com a Universidade SATC, a Budny descobriu segredos dos concorrentes ao utilizar a engenharia reversa (desmontar produtos para entender seu funcionamento). Ao desenvolver o primeiro modelo, a ideia central era eliminar todos os recursos dispensáveis, comuns nos modelos importados, predominantes no mercado brasileiro.

“Cabines fechadas com controle de temperatura, por exemplo, só são importantes em lugar que tem neve, mas não no Brasil”, exemplifica Carlos. Ao colocar no mercado produtos simples e resistentes, que ele gosta de chamar de “fuscas do campo”, a empresa vem conquistando espaço entre os pequenos e médios produtores. Já são oito modelos, com potência de até 120 cavalos e preços entre R\$ 65 mil e R\$ 150 mil.

Hoje, 40% do faturamento – que

Carlos tem como princípio não divulgar – já vem dos tratores. A venda tem girado em torno de 20 unidades por mês. A sede da empresa, instalada no mesmo terreno da família em Içara – “sou um caso raro de empreendedor que construiu seu negócio exatamente no mesmo pedaço de chão em que nasceu”, brinca ele –, tem 22 mil metros quadrados de área construída. A localização é estratégica, a 6 quilômetros do centro da cidade e a 2 quilômetros da BR-101.

Os 190 funcionários estão espalhados pela matriz e cinco filiais, cada uma delas com estrutura de venda e assistência técnica, pois a Budny mantém o modelo de venda direta da indústria para o cliente. As filiais estão em Camaquã (RS), Vera Cruz (RS), Ituporanga (SC), Papanduva (SC) e Irati (PR). Há também um centro de distribuição em Rondônia e outro em planejamento para a Região Nordeste.

“A Região Sul ainda é responsável por 60% das nossas vendas, mas queremos cada vez mais chegar com força a outras partes do País”, afirma. As exportações acontecem ainda esporadicamente para alguns países sul-americanos e da África, e ampliá-las também faz parte das metas – sempre ambiciosas, porém realistas – da Budny. [ic](http://budny.com.br)



Ao colocar no mercado produtos simples e resistentes, a empresa vem conquistando espaço entre os pequenos e médios produtores



Construindo pontes no setor espacial

A concepção e lançamento de um satélite por uma empresa privada brasileira não são um feito pequeno. Se são poucos os países que dominam o ciclo espacial, menos ainda são aqueles que possuem empresas capazes de empreender de forma autônoma um projeto de tal envergadura. O projeto VCUB se configura então como um ato de afirmação e confiança na capacidade de engenharia nacional e exemplo de empreendedorismo em alta tecnologia tão raro e necessário ao desenvolvimento do País.

O VCUB validará tecnologias altamente sofisticadas. Todo software embarcado do satélite será desenvolvido no País, incluindo o sistema de controle de órbita e atitude, sistema de altíssima complexidade responsável pela navegação do satélite.

O satélite será a base de uma plataforma de serviços com forte potencial de aplicação em agricultura, proteção do meio ambiente e Internet das Coisas, mercados em vigorosa expansão e de forte apelo para o País. As dimensões continentais do Brasil fazem com que o uso de tecnologia espacial seja lógico e imprescindível, e a redução drástica nos custos dos satélites faz com que o projeto apresente uma rara combinação da tecnologia certa, no lugar certo e na hora certa.

Dado esse mundo de alternativas e possibilidades, uma pergunta importante vem à tona: como capturar oportunidades tão diversas? A resposta é clara: juntando forças, construindo pontes e firmando parcerias. Foi-se o tempo em que

empresas de tecnologia de ponta eram capazes de se fechar em si mesmas para o desenvolvimento de seus produtos. A velocidade e a complexidade da evolução tecnológica nos nossos dias exigem o contrário, que a empresa se abra e vá buscar o que houver de mais inovador, onde quer que a inovação esteja.

Esse diagnóstico é ainda mais fiel quando se fala do setor espacial brasileiro. Não há massa crítica em nenhuma empresa ou instituto no País que o torne totalmente autossuficiente para o cumprimento das missões espaciais requeridas pelo Brasil. O fortalecimento do ecossistema envolvendo empresas, tanto para tecnologias de satélite como de suas aplicações, usuários e instituições de pesquisa é fundamental para o crescimento sustentável do setor. O principal legado do Projeto VCUB não será o lançamento do primeiro satélite, mas a validação de tecnologias de ponta e a consolidação do ecossistema tecnológico para o setor espacial no País.

O Instituto SENAI de Inovação em Sistemas Embarcados e seu Laboratório de Sistemas Espaciais, apoiados pela Embrapii, caminham para assumir posição de destaque nesse ecossistema, não só através do desenvolvimento de tecnologias de ponta, mas também atuando como catalisador para que toda capacidade humana e empresarial presente no Estado de Santa Catarina se volte para o setor espacial e dele possa se beneficiar.



João Paulo Campos
Presidente da Visiona
Tecnologia Espacial

DIVULGAÇÃO

O VCUB é o primeiro satélite do País desenvolvido pelo setor privado. O SENAI-SC é parceiro da Visiona no projeto

CURSOS TÉCNICOS
SENAI



CURSO TÉCNICO **INDÚSTRIA**

O **Curso Técnico Indústria** é um modelo de negócio que promove o aperfeiçoamento de trabalhadores por meio da formação técnica **personalizada** e alinhada às necessidades da sua indústria.

ELEVE A SUA
**PRODUTIVIDADE
E COMPETITIVIDADE**



Entre em contato conosco e solicite sua proposta.



0800 481 212 • sc.senai.br

FIESC
FIESC
SESI
SENAI
LE

SENAI

Iniciativa da FIESC - Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina

TODO EVENTO PRECISA DE CREDENCIAL. A NOSSA É A SATISFAÇÃO DOS CLIENTES.

O Centro de Eventos da FIESC possui uma infraestrutura completa para realização de diversos eventos corporativos. Oferece excelente localização, organização, consultoria, equipamentos e serviços. Além disso, proporciona benefícios especiais para sindicatos industriais filiados à FIESC, indústrias filiadas aos sindicatos e associados da CIESC.

APROVEITE TODAS AS VANTAGENS
E ENTRE EM CONTATO COM A GENTE PARA
SOLICITAR O ORÇAMENTO DO SEU EVENTO.

(48) 3231 4288 | faleconosco@fiesc.com.br
fiesc.com.br/centrodeeventos

960

EVENTOS
POR ANO



INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO