

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Informações Reunião			
Conselho:	5ª Reunião Colégio de Coordenadores	Número:	05
Local:	Campus da Indústria (Sala dos Conselhos) e Videoconferência	Data:	07/05/2023 14h00 às 17h00
Nome dos Participantes			
Presidente: Edson Vasconcelos			
<p>Participantes: SUPERINTENDENTES – Alessandro de Castro; Fabiane Franciscone; Hugo Armando Ceron Molina; João Arthur Mohr; Odivany Pimentel Sales. COORDENADORES – Ariane Hinça; Elizabete Ardigo; Carlos de Paula; Fernando Mizote; Flávio Furlan; Guilherme Hakme; Hélio Bampi; José Alberto Ribeiro; Lúcio Kamiji; Marcos Dybas; Miguel Rubens Tranin; Nelson Hübner; Paulo Puppo; Ricardo Lora; Roni Marini; Valter Orsi. VICE-COORDENADORES - Ângelo Setim Neto; Biratã Giacomini; Célia Catussi; Edgar Behne; Edson Ono; Evaldo Korsters; João Alberto Andrade; José Carlos de Godoi; Marcelo Poli; Marcus Gimenes; Osmar Ceolin; Rogério Aver; Sandro Cruppeizaki; Wilson Ribeiro Jr. APOIO – Alexandre Tortato; Anna Régia Burakoski; Bruna Lunardi; Carla Simão; Carlos A. Jackovaz; Carlos Fiuza; Caroline Pinheiro; Diego Rezende; Emanuely Souza; Fernanda Machado Wolf Gonçalves; Fabiane Franciscone; Fabiano Hainosz; Fernanda Wolf Gonçalves; Gilberto Bordin; Grazielle Santiago; Henry Cabral; Higor Luis de Menezes; João Batista; José Roberto Borghetti; Juliana Dias; Luis Affonso de Rosis; Luiz Antônio Fayet; Marcelo Percicotti; Marco Antônio Guimarães; Marcos Thiessen; Marina de Almeida; Naijla Alves El Alam; Narjara Cheyenne; Patrícia Gomes Constanski; Pedro Andriolli; Ricardo Santin; Rodrigo Lopes; Sandra Mara Martins; Sidnei Prado; Verônica Santos do Rosário; Walquiria Mara de Oliveira Vieira; Wilson Bill.</p>			
Assessoria: Conselhos Temáticos.			

Assunto e Decisões	
Item	1. Abertura/ Atualização da Gerência dos Conselhos Temáticos e Setoriais
	<p>O presidente Edson Vasconcelos abriu o encontro agradecendo a presença de todos na 5ª Reunião de Colégio de Coordenadores (gestão 2023-2027), de forma presencial ou por videoconferência. Também citou de modo especial o lançamento, no período da manhã, da Agenda Legislativa do Estado desenvolvida pela Fiep e entregue aos membros da Assembleia Legislativa do Paraná. A palavra foi passada para a Gerente dos Conselhos Temáticos Setoriais, Ariane Hinça que apresentou a pauta da tarde e atualizou as ações dos referidos conselhos. Sua participação foi dividida nos seguintes temas: 1) atualização dos indicadores da Secretaria dos Conselhos; 2) construção do Painel de Monitoramento para os Planos de Ação e Indicadores dos Conselhos; 3) novas regras para apoios e patrocínios: multiplicação do aprendizado obtido em missões internacionais e internacionais. Sobre o item 1, Ariane Hinça destacou que foram realizadas (de outubro a maio) 340 reuniões, sendo 46 agendas de Conselho e 294 reuniões de trabalho registradas, com 3.563 participantes. <i>“Estão prontos os Macro Objetivos de 21 conselhos e 5 estão com planos de ação estabelecidas. Temos 14 calendários anuais definidos, 7 a definir e 1 em validação”</i>, explica a coordenadora. Sobre o tema 2, foi demonstrado um exemplo de Painel de Monitoramento de Macro Objetivos, Ações e Indicadores que será específico para cada Conselho Temático e Setorial. A plataforma está em fase de teste pelo Observatório da Fiep, e partir de 15 de maio, os 22 técnicos de apoio vão disponibilizar esta nova ferramenta para controle de gestão e seus indicadores. Com relação ao item 3 (novas regras de apoio e patrocínio), Ariane Hinça contextualizou a alteração da política em atendimento aos futuros pedidos. De acordo com ela, a partir</p>

de agora, haverá o compartilhamento dos conhecimentos adquiridos em missões nacionais e internacionais patrocinados pela Fiep que posteriormente devem ser apresentados nas reuniões do Conselho competente: *“fizemos uma experiência no Conselho da Construção. O Senai enviou um técnico para a Feicon e Enic que fez um amplo levantamento de tendências voltadas à tecnologia e inovação e depois ele apresentou seu trabalho no Conselho. Será uma prática de vigilância tecnologia”*. Foram apresentados os calendários de encontros da CNI e de todos os Conselhos do Sistema Fiep.

Item 2. Visão Geral da Logística

Luiz Henrique Dividino – Especialista em Logística – apresentou o panorama da infraestrutura no Estado do Paraná que é a base do novo PELT I (Plano Estadual de Logística em Transporte Integrado do Paraná) formulado pela Fiep. O presidente Edson Vasconcelos destacou que o relator trouxe a visão ferroviária, rodoviária e portuária integradas, dentro do Conselho de Infraestrutura: *“nosso compromisso é de, até dia 15 de junho, entregar ao Secretário Nacional de Ferrovias todo este trabalho sobre a real situação da malha ferroviária, juntamente com a malha rodoviária e portuária do Estado”*. Dividino expôs sua preocupação sobre a conjuntura nos transportes e sua relação com a indústria paranaense. *“O Paraná tem uma economia muito densa na agroindústria, muitas vezes pontual devido as safras, que causa um grande impacto nos meios de transportes. Também estamos muito próximos do mercado do Mato Grosso do Sul que tem uma projeção do Governo Federal de crescimento na produção em 34%, até 2030. Além do Paraguai que anuncia um crescimento de 40% para o mesmo período que deve ser direcionado ao Porto de Paranaguá. E, de forma mais amena também haverá um ganho de produtividade estadual. Quando multiplicamos todos estes dados por milhões de toneladas, prevemos um grande congestionamento do sistema inteiro de infraestrutura”, explica*. Estas informações foram demonstradas por slides de projeção da produção por macrorregião; bem como a competitividade entre os modais de transporte no Paraná, sob o ponto de vista da engenharia; e o cenário mundial em segurança alimentar.



Outro mapa exemplificou os maiores produtores de grãos do mundo, o qual o Brasil lidera o ranking atendendo 47% da necessidade mundial com exportações que têm como destino principal o hemisfério norte. Ao mesmo tempo, esta produção depende da importação de fertilizantes. Uma das maiores dificuldades apontadas por Dividino é o Custo Brasil: *“historicamente nosso custo é duas vezes maior que o da Argentina e três vezes maior que dos Estados Unidos – apesar deste estudo não existir mais”*.



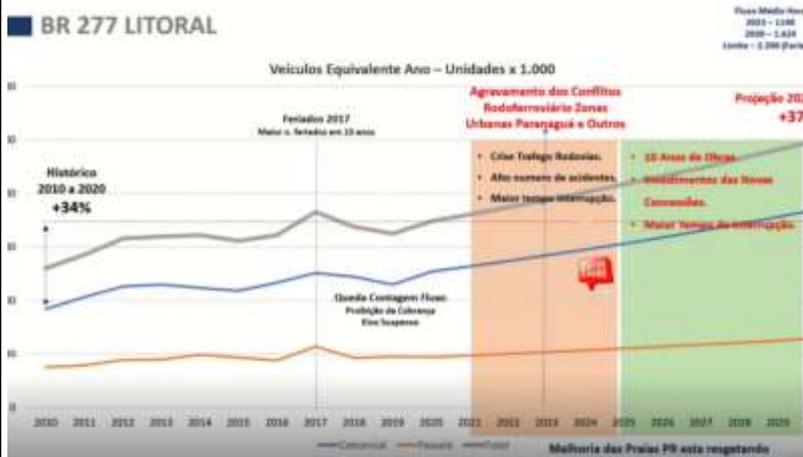
Portos: porto é meio e não fim, por isto fala-se em um *cluster* que inclui o Porto de Santos, Porto de Paranaguá, Porto de São Francisco do Sul, Navegantes, Imbituba e Pontal do Paraná de uma forma conjunta. “Apesar de todos os portos anunciarem recordes todos os anos, todos crescem juntos. Mas o Paraná dentro do cluster é o que menos cresce. O Porto de Paranaguá não tem um recorde, tem um ponto de limite. Cerca de 25% da carga paranaense que deveria ser cativa ao Porto de Paranaguá, está correndo para outros portos”.



Principais Problemas Portuários – TOP 10:

- 1.º - Severas restrições no acesso rodoviário e ferroviário
- 2.º - Contínuo congestionamento do tráfego de caminhões nas cidades portuárias
- 3.º - Falta de estrutura ferroviária nos portos
- 4.º - Falta de espaço para armazenamento
- 5.º - Terminais com capacidade restrita para grãos
- 6.º - Falta de espaço devido ao crescimento das cidades no entorno dos portos
- 7.º - Dificuldades em reinvestimentos
- 8.º - Burocracia com alfândega e desembaraço sanitário
- 9.º - Manutenção de reservas de mercado
- 10.º - Custos do tempo de trânsito.

Rodovias: na BR-277 existe uma tendência de crescimento do tráfego em 37%, até 2030, englobando carros de passeio e caminhões. Dividino: “temos dois lotes em operação e dois lotes a serem concessionados no próximo semestre. Isto não vai mudar o tráfego intenso das rodovias, vamos simplesmente cuidar do que temos. Ninguém pensou se temos que fazer um desvio novo ou uma nova estrada”. Nos primeiros 10 anos, o investimento para triplicar a Serra do Mar será de R\$ 8 bilhões. Estas obras vão interromper a única via de conexão com o litoral, provocando lentidão no trânsito.



O especialista indica a necessidade de verificar o andamento das licenças ambientais que podem ser impeditivas para a realização do projeto. Também sugeriu que algumas ideias alternativas tivessem sido levadas em conta como a PR-90 para aliviar o sistema Norte e a PR-487. Como ilustração abaixo.

“Santa Catarina está em fase final da duplicação Garuva-Itapoá por causa do porto. E nós não estamos olhando o trecho Itapoá-Guaratuba que vai ter a ponte. Isto é muito sério... os recursos estão disponíveis, mas falta gestão e planejamento”.



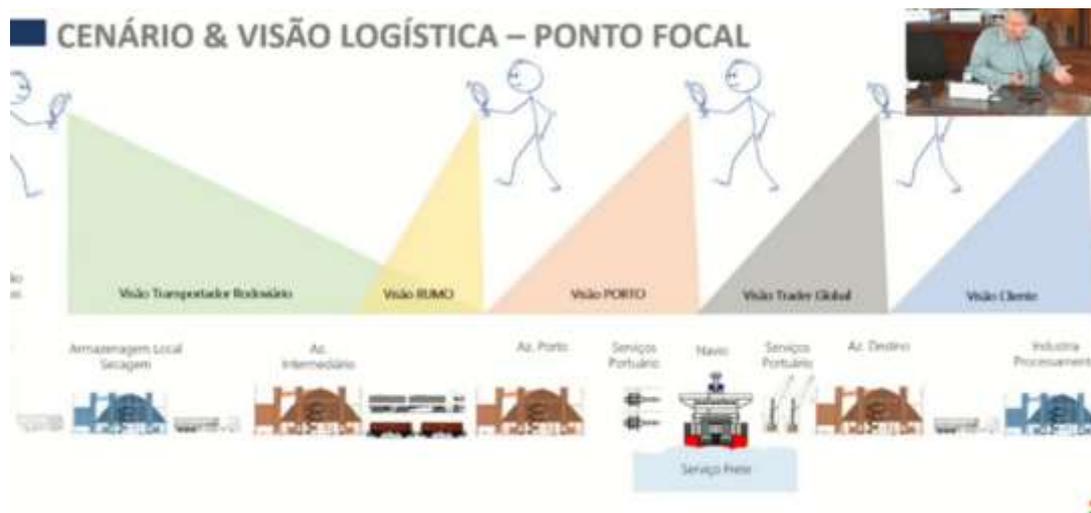
Ferrovias: existe um grande desafio no Paraná relacionada ao relevo, com três grandes planaltos. “No entanto a China está fazendo uma ferrovia de supervelocidade em cima do oceano. Isto significa que podemos melhorar nossas ferrovias que são da época de Dom Pedro II. A engenharia já nos possibilita grandes melhorias. Como teremos uma renovação de concessão pode ser que seja possível tratar esta questão”, afirma Dividino. Sobre a Malha Sul, o Paraná tem 30% da extensão total e carrega 76% de toda a produção que passa por ela. Este excesso de carga acaba sendo dividido para São Francisco do Sul (SC). “Quando sair a renovação da Malha Sul que envolverá bilhões, como será destinado este recurso? Por quilômetro ou por movimentação? Um cuidado tão simples pode mudar totalmente o jogo”. Sobre o processo de leilão da Ferroeste que está em curso, o palestrante afirmou: “o valor do contrato de concessão da Ferroeste, em trecho de 1.200 Km, é maior que todo investimento da Rumo na malha brasileira”.

MALHA SUL
Paraná: 2.039 Km
Santa Catarina: 1.365 Km
Rio Grande do Sul: 3.259 km

Principais Indicadores Ferroviários da Malha Sul, nos últimos dois anos, de acordo com dados da ANTT 2023:

- Velocidade média anual comercial: redução de 31%
- Velocidade média anual de percurso: redução de 43%
- Frota de locomotivas em circulação: redução 17%
- Frota de vagões: redução 38%
- Acidentes: aumento de 36,4%
- Acidentes graves com mortes ou lesões graves: aumento 177%
- Índices de acidentes: aumento 98%
- Comparativo de índice de acidentes com meta contratual: aumento de 38%

Logística: precisa de previsibilidade e planejamento, com todos os envolvidos no escoamento da produção nacional integrados entre si. Dividino citou o Superintendente da Fiep, João Arthur Mohr como um dos únicos profissionais que ele conhece que enxergou o sistema como um todo e desenvolveu o PELT. *“O Governo perdeu a capacidade de planejamento. Quando entraram as concessões responsáveis pelo planejamento, com longos contratos de 25 anos, deixaram de fazer a fiscalização ideal. Isto não é uma crítica, é simplesmente constatação. Por isto, precisamos procurar algum caminho para melhorar”*. O palestrante lembrou que em Santa Catarina há seis portos (três públicos e três privados); em Santos existem 45 terminais entre públicos e privados; e no Paraná existe um único porto público *“que faz o que pode com as condições que tem. O Porto de Paranaguá, em 2023, superou a melhor expectativa do plano que tinha, chegando à movimentação de 65 milhões de toneladas... é o maior porto ainda público do Brasil”*.



Problemas no Transit Time: para responder à pergunta sobre os altos valores de frete, um slide mostrou que num trajeto de 600 km de distância até o Porto de Paranaguá, em média, um caminhão demora 5 horas para carregar, 10 horas de trânsito e 18 para descarregar (a descarga exige tempo maior que os outros dois somados). Para percorrer a mesma distância por ferrovia, até o Porto de Paranaguá, em média, são 35 horas para carregar, 40 horas de trânsito e 55 horas para descarregar. Dividino: *“a média de 55 dias para descarregar no Porto demonstra que a vida na ferrovia não é tão fácil. Como trabalhar com valor de frete?”*.

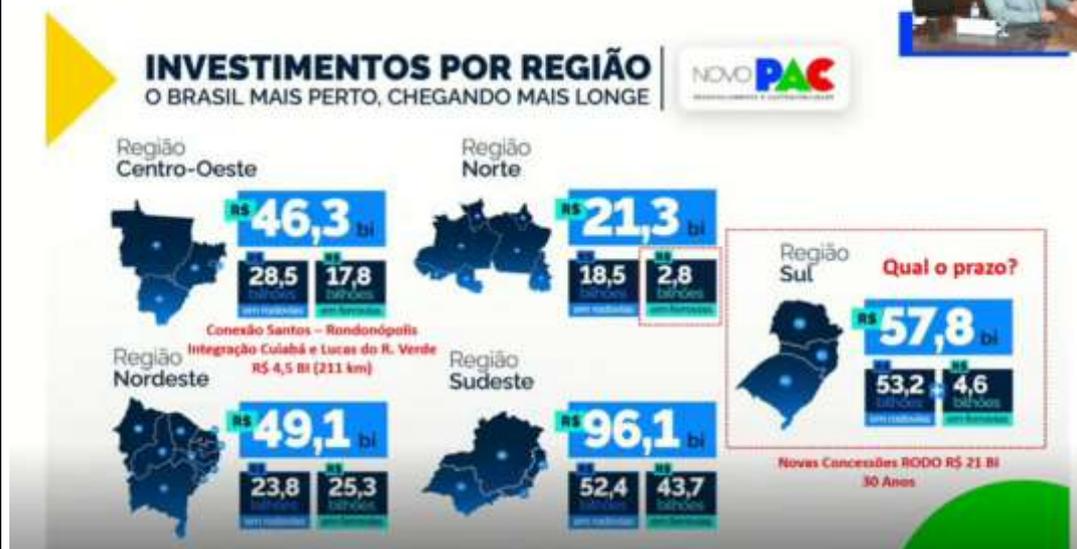
Transbordo Ferroviário: pelo relato do especialista, cerca de 70% dos armazéns conectados na malha são utilizados para carga geral e não são utilizados na ferrovia. Se houvesse uma melhoria no sistema ferroviário, neste sentido, e o Porto de Paranaguá acompanhasse, os usuários têm condições de reagir no transbordo de forma imediata, atendendo o crescimento da produção paranaense em grãos. Dados oficiais da RUMO Logística afirmam que sua capacidade atual declarada de transporte é de 30/40 milhões de toneladas por ano, mas ela só consegue operar 13 milhões/ano em Paranaguá. Um dado de destaque é de que quando o TCP bate recorde no recebimento de grãos por ferrovia, o sistema rodoviário fica estrangulado na cidade de Paranaguá. *“Isto quer dizer que se ‘eu’ melhorar a ferrovia, não tem como descarregar os caminhões. Um atrapalha o outro. Tudo isto deve ser compatibilizado”, diz Dividino*. Atualmente, o corredor em Paranaguá opera com uma média de 300 vagões/dia, ocasionando uma interrupção da via de maior movimento da cidade por 8 horas. Com o novo Moegão, a intenção é aumentar esta média de 300 para 1000 vagões/dia, e a interrupção na via passará para 17 horas. Investimentos programados no Porto de Paranaguá devem ser analisados com cuidado, pela interferência na zona urbana. Casos as projeções estejam certas, o número médio de caminhões/dia no Porto deve sair de 4.000/dia e ir para 7.000/dia.

Concessão do Canal do Porto de Paranaguá: para Dividino é algo desconhecido, pois nenhum lugar do mundo realizou tal fato. O último aprofundamento realizado foi em 2016/2017. Atualmente o calado é de 12,5 m de profundidade e o ideal para o armador é 14,5 m para o maior navio 366 de 43 metros. *“É*

recomendado entregar este problema de infraestrutura na mão de um terceiro e falar: este problema agora é teu?”.

Anúncios do Governo Federal

NOVO PAC – AGOSTO/2023



Tratando sobre o Novo PAC/agosto 2023, na comparação entre as Regiões do Brasil, o Norte (com exceção do Pará) que quase não tem ferrovias terá um investimento de quase R\$ 3 bilhões, enquanto o Sul R\$ 4,6 bilhões. O Sudeste tem previsão de R\$ 43,7 bilhões. *“Precisamos mostrar para o Governo Federal que o Sul precisa de um tratamento proporcional”.*

PELT I: por iniciativa do presidente Edson Vasconcelos e do Superintendente João Arthur, o PELT I traz todo o planejamento não somente do Paraná, mas dos estados vizinhos. O necessário neste momento é a integração (I) das informações com capacidades e projeções entre os modais, produção industrial, capacidade integrada, números de cada empresa, movimentação por regiões, corredores de escoamento de contêineres. Dividino: *“precisamos juntar num único documento o que vai para onde? Quanto vai para onde? Quanto cada um produz? Precisamos definir um discurso único e o defendermos nos próximos anos, na esfera política ou não. Temos que falar sobre escoamento que agrega também outros estados”.* PELT I também tem por objetivo envolver a sociedade e entidades organizadas. Para concluir a apresentação, Dividino trouxe a visão logística 2030/2040. *“Não temos previsibilidade na logística, temos restrições; incertezas; e o inesperado. Mas temos recursos financeiros que se forem bem utilizados podemos passar a ter o mais nos falta: a previsibilidade”.* O palestrante está auxiliando no desenvolvimento do PELT I em trabalho conjunto com o Conselho de Comércio Exterior e Conselho de Infraestrutura da Fiep.

Paulo Pupo – Coordenador do Conselho Temático de Relações Internacionais, relembrou a reunião de 03/04 sobre Portos que contou com a participação de 207 representantes de diversas instituições e empresas. *“Estamos abrindo uma nova frente com o Porto de Imbituba, Santa Catarina, que tem uma linha para os Estados Unidos. Mas estamos com quatro terminais com grande dificuldade de operação... agora mesmo foi anunciado a autorização para que o Grupo JBS passe a operar o Porto de Itajaí. O que pode ser um certo alento, mas eu acho que o colapso do Porto de Paranaguá vem antes de 2026/2027”.* Pupo citou o agravamento da situação com a greve do IBAMA que vem prejudicando a exportação, a importação e os licenciamentos ambientais.

José Alberto Ribeiro citou que os problemas são conhecidos há décadas, mas com a diferença de que *“agora há uma decisão política na nossa casa (Fiep) de fazermos a previsão e como vamos operacionalizar a implantação de melhorias na infraestrutura considerando curto, médio e longo prazos.*

	<p><i>Esta coleta de dados sobre a intermodalidade que o Dividino está nos trazendo, nunca foi feito por governos anteriores. Precisamos fazer alguma ação propositiva com os demais entes do Estado, pois não podemos esperar mais três anos para começar a mexer na Serra de Paranaguá... acho que estamos agindo de uma forma correta conversando com os players, em cima de dados reais. E isto demanda um certo tempo”.</i></p> <p><u>Célia Catusi</u>: <i>“se formos analisar, as ações não são decisões de médio prazo, mas são estudos de longo prazo... precisamos fazer a nossa lista de dever de casa do setor produtivo em relação as prioridades. Acho fundamental discutir o gargalo do Porto de Paranaguá e nossos modais”.</i></p> <p><u>José Godoi</u> – validou a capacidade e eficiência de Luiz Henrique Dividino que já foi presidente do Porto de Paranaguá e teve uma grande parceria com o Sindiadubos na área de fertilizantes. <i>“No passado, já enfrentamos 60 dias para descarregar um navio e o Dividino enquanto presidente do porto mudou a logística e o aproveitamento do espaço do porto”.</i> De acordo com Godoi, atualmente dos 42 milhões de toneladas/ano de fertilizantes importados pelo Brasil, cerca de 10 milhões de toneladas/ano são descarregados pelo Porto de Paranaguá.</p> <p><u>Miguel Tranin</u> destacou: <i>“estamos no mínimo cinco anos atrasados. Vai virar um caos dentro de pouco tempo. Há um desequilíbrio entre porto, rodovia e ferrovia, além da diferença orçamentária apresentada pelo PAC entre investimentos no Nordeste em relação ao Sul. Se for o caso, temos que ir à Brasília, trazer parlamentares paranaenses com peso na política nacional para dentro da Fiep. A questão não é partidária, mas da necessidade de fluxo e recursos para o Paraná que pode impactar negativamente em nossos negócios. Precisamos buscar alternativas e começar a trabalhar”.</i></p> <p><u>Roni Marini</u> reiterou a fala de Paulo Pupo sobre a importância da reativação do Porto de Itajaí para a melhora do descongestionamento nos demais portos. <i>“Hoje o Porto de Paranaguá não tem um armazém que consiga receber carga, todos estão cheios. Estão usando os caminhões como armazéns, esperando para descarregar por três ou quatro dias. Piorou muito desde abril”.</i> Roni destacou o aumento de valores praticados pela TCP.</p> <p><u>Hélio Bampi</u> – demonstrou preocupação com a possibilidade de concessão do canal de Paranaguá para que se realize o seu reassoreamento e pediu uma avaliação mais detalhada sobre o caso para Dividino. O especialista respondeu que toda grande novidade está cercada de incertezas: <i>“como país não estamos amadurecidos para o impacto de algo tão novo e o que isto pode causar. Entre as minhas considerações: 1.º nenhum outro porto do mundo fez isto; 2.º se olharmos os países mais sérios, um canal é considerado a artéria principal do país. Os americanos não contratam nem uma empresa privada para fazer a dragagem, quem faz é o exército americano... no Brasil, para um determinado projeto o licenciamento ambiental demora oito anos para ser feito e quando sai a licença já mudou o navio tipo. Parece que as agências de regulação no Brasil estão mais preocupadas em olhar o estudo de viabilidade econômica do concessionário do que de quem paga a conta que é o produtor. É fundamental conversar com o ‘cara’ que paga a conta. É possível algemar um estado se houver um erro na dragagem”.</i> Dividino destacou que o cenário é bom porque o Porto de Paranaguá tem carga e é possível resolver o problema portuário com disciplina e organização.</p>
Item	3. Política Industria
	<p><u>Professor José Pio Martins</u> - Economista – após apresentação de seu currículo, trouxe alguns aspectos econômicos de um tema muito amplo e complexo: o cenário da indústria nacional e mundial. O professor está elaborando junto com alguns diretores da Fiep o programa de um Curso de Política Industrial, em oito módulos, com 16 horas. A intenção de sua apresentação é instigar todos os presentes na reunião do Colégio dos Coordenadores, presidentes de sindicatos, a participarem do futuro programa de</p>

extensão que envolverá todas as regiões do Estado. *“Vou fazer apenas um repasse, uma agenda de temas que estão sendo debatidos, desenvolvidos e estudados para que depois vocês possam se aprofundar”*. Seguem algumas visões do apresentador:

- ✓ Entender a economia nacional/mundial é importante para o entendimento da relação custos x receitas. Enquanto os custos ficam no interior da empresa, as receitas estão *“da portaria para fora”*. A viabilidade de uma empresa está fortemente vinculada aos clientes; fornecedores; concorrentes; e Governo.
- ✓ O produto brasileiro é muito pequeno para o tamanho de sua população. *“A ONU tem 193 países cadastrados, 35 deles são considerados desenvolvidos por terem renda per capita acima de U\$ 30 mil/ano. O Brasil atualmente ocupa a 64.ª posição pela baixa produtividade. Em 2019, o produto interno bruto (PIB) brasileiro dividido pelo número de horas que a população trabalhou foi de U\$ 18,50/hora – enquanto nos Estados Unidos a mesma relação foi de U\$ 79,00”*.
- ✓ Os fatores que determinam a produtividade de um país são: 1) Capital Físico (infraestrutura física, empresarial e social); 2) Recursos Naturais; 3) Capital Humano baseado em escolaridade, qualificação profissional, hábitos culturais e bônus demográficos; e 4) Conhecimento Tecnológico.
- ✓ Para entender a indústria é necessário analisar quatro atitudes de forma conjunta sobre o Estado do Paraná, o Brasil e o mundo. São elas: conhecer a realidade (se informar); entender a realidade com estudo especializado com profissionais de diferentes áreas; aceitar a realidade; e aprender a lidar com a realidade.
- ✓ Existem cinco principais características mundiais apontadas pelo professor: fim da hiperglobalização; fim da era de inflação baixa e juros baixos (começo dos juros subsidiados); fim do ‘milagre chinês’; mudanças demográficas (após aumento populacional, a partir de 2040 há previsão de queda do número de habitantes); e pressão da questão do meio ambiente.
- ✓ A China não vai dominar o mundo devido: 1) a falta de autossuficiência alimentar; 2) falta de autossuficiência energética; 3) redução populacional. *“Os chineses não estão tendo filhos e a política do filho único se tornou cultural. A China diminuiu 1 milhão de habitantes em 2022, diminuiu 2 milhões de habitantes em 2023 e vai continuar a diminuir em 2024. Há 40 milhões de homens sem mulheres”*; 4) crise imobiliária com derretimento da poupança; 5) crise da dívida pública; 6) crise da aposentadoria; 7) diminuição do consumo que afetará o agronegócio brasileiro (37% da exportação nacional é para China).

Sobre o **Brasil**, Pio Martins, destaca sete fatores facilitadores de progresso:

- ✓ Autossuficiência alimentar
 - ✓ Autossuficiência energética
 - ✓ Autossuficiência militar
 - ✓ Maior reserva per capita de água limpa do mundo
 - ✓ Extensão territorial
 - ✓ Reservas minerais abundantes
 - ✓ Grande costa marítima de 7.367 km (porém acidentadas)
- “Em 2022, o Brasil atingiu 203 milhões e 100 mil habitantes, com média de 1,6 filho por mulher. A taxa de reposição para que a população se estabilizasse (número de nascimentos igual ao número de mortos) teria que ser de 2,1 filhos por mulher. Se a progressão geométrica de queda de número de filhos persistir até o ano de 2100, nós teremos a menos 50 milhões de brasileiros”*.
- ✓ No Paraná, agroindústria cresce devido à Vantagens Comparativas Adjacentes que seria produzir/usar os recursos disponíveis no local em que se encontram. A indústria está ao lado da matéria-prima que ela necessita.

O professor também destaca inibidores do progresso:

- ✓ Brasil não têm instituições
- ✓ O Sistema Educacional

- ✓ Corpo de leis
- ✓ Restrições geográficas de relevo e litoral montanhosos que elevam valores para construção de ferrovias e rodovias e dificultam atracagem nos portos
- ✓ Problema estrutural do Custo Brasil. Além das questões de infraestrutura física (transporte, energia, portos, aeroportos e armazenagem), empresarial e social, também o crescimento depende da taxa de investimento nacional que atualmente é de 17% do PIB e o ideal seria 25% do PIB. *“Uma estratégia industrial requer análise do Custo Brasil por inteiro que engloba carga tributária; taxa de juros; taxa de câmbio; custo judicial; custo da obediência/transações; e déficit educacional”.*

Sobre o ambiente ideal para o crescimento industrial, o quadro abaixo resume a explicação:



Segundo o palestrante, estes oito temas destacados ao lado têm que estar presentes no conhecimento necessário para ser possível entender o problema no Brasil: *“temos que abrir a mente e tentar ver as questões com outros olhos. Quero levantar o problema e dizer que a resolução dos desafios exige multiconhecimentos. O trabalho tem que ser em equipe”.*

Foi aberto momento para participações:

Miguel Tranin – referiu-se à preocupação na concentração de exportações à China e dependência do Brasil ter um único grande cliente. *“A preocupação aumenta na medida do investimento chinês cresce em países africanos, buscando a autossuficiência alimentar”.* O professor José Pio Martins afirma que a solução não é simples, pois existe a necessidade de diversificação da indústria brasileira para sair da dependência de trabalhar apenas os insumos existentes pelas Vantagens Comparativas Adjacentes. De acordo com ele, o setor agrícola brasileiro ocupa apenas 9% do seu território e a pecuária outros 19%. *“Tem muito a ser explorado”*, diz o especialista.

Hélio Bampi – solicitou um maior detalhamento, por parte do palestrante, sobre a relação das instituições nacionais. O professor José Pio contextualizou que somente em relação à legislação, o Brasil teve várias Constituições e a última de 1988 tem 129 emendas: *“aquela Constituição de 88 não existe mais - a não ser a espinha dorsal. Os empresários pedem regras claras e estáveis porque incerteza gera custo... o problema é cultural, longo e não se muda a curto prazo. É um desafio que está no Custo Brasil”.*

Ricardo Aver – citou a questão de alimentos alternativos e a industrialização de produtos comestíveis.

Célia Catusi – manifestou sua preocupação em relação ao futuro de juros subsidiados, juntamente com possibilidade de alta na inflação. O professor respondeu que o tema já está presente nas seis missões do programa lançado pelo Governo Federal, Nova Indústria Brasil. *“Os juros subsidiados estão relacionados a uma questão de governo que muda a cada 4 anos, assim como o partido e ideologia. Os juros ficam dependentes do fator político e a indústria não pode depender apenas desta situação”.*

José Godói – lembrou a fala do palestrante sobre a queda demográfica na China e prevê gradativamente a tendência de queda do poder aquisitivo. *“Do outro lado temos a Índia com crescimento*

	<p><i>populacional, com problemas econômicos e de distribuição de renda. A Índia pode favorecer o Brasil em alguma importação no futuro?”, pergunta Godoi. A resposta do professor José Pio foi positiva.</i></p> <p><u>Edson Vasconcelos</u> – afirmou a necessidade de se fazer boas reflexões que irão repercutir na diretoria e presidência dos sindicatos.</p>
Item	4. Lançamento do Curso de Política Industrial
	<p>Marcelo Percicotti trouxe informações sobre o curso de Política Industrial acima citado que deverá ser lançado em julho, com a palestra de abertura realizada por Marcos Troyjo - ex-presidente do Banco dos Brics. O curso de extensão (em colaboração com a Unisenai) tem por objetivo desenvolver e atualizar informações sobre os principais conceitos da política industrial de forma regionalizada. O público-alvo é direcionado para diretoria da Fiep, Conselheiros Regionais da Fiep, representantes de sindicatos e de instituições parceiras público/privado. Serão nove módulos híbridos com duração total de 18 horas (2h/módulo), de forma mensal, sendo o último optativo para desenvolvimento de um projeto. Seguem os temas de cada módulo: 1) A Geopolítica Mundial e seus impactos na indústria; 2) A História da Política Industrial e conexões no Brasil e no mundo; 3) Políticas Públicas e Industriais – seus princípios e fatores; 4) Políticas Públicas e Industriais – principais instrumentos; 5) Conhecendo a Proposta da Nova Política Brasil identificando seus desafios; 6) A Trajetória da Política Industrial no Paraná e seus Impactos; 7) O Ambiente de Negócios que Impacta na Indústria; 8) A Política Industrial como Estratégia para o Desenvolvimento Municipal; e 9) oficina <u>opcional</u> para o esboço de uma política industrial.</p> <p>Percicotti trouxe o resultado de uma pesquisa feita pela UFPR sobre a participação da indústria no PIB brasileiro: de 1950 a 2015 houve um aumento, principalmente na década de 80, seguida por uma queda exponencial.</p> <p><u>Miguel Tranin</u> incentivou a participação de todos no programa: <i>“eu tenho a certeza de que o curso vai enriquecer o conhecimento de cada um de nós. Também faço a sugestão de abirmos a participação para a Academia, profissionais liberais e um público mais amplo para alcançarmos melhores resultados”</i>.</p> <p><u>João Alberto</u> comentou a necessidade dos membros dos sindicatos e empresários compreenderem a importância do relacionamento da classe política com a sociedade. <i>“Esta relação tem que ser bem representada lá nas nossas bases, de forma regional, e por isto a participação no curso de Política Industrial é tão importante”</i>.</p> <p><u>Rogério Aver</u> fez a sugestão de incorporar aos módulos cases de sucesso de países similares ao Brasil.</p>
Item	5. Lançamento de Programa de Desenvolvimento de Relações Políticas
	<p>O Conselho de Assuntos Legislativos, por meio do coordenador Miguel Tranin, de forma resumida tem como objetivo formar uma bancada parlamentar estadual e federal. Dentro desta proposta, há um capítulo à parte de promover conexões com os eleitores, independente de seus interesses relacionados à indústria ou ideologia. Para atingir esta integração com a sociedade, a Fiep está replicando um programa de sucesso já em operação da Ocepar. A instituição ofereceu apoio para adaptar o seu projeto de fortalecimento das cooperativas, com o desenvolvimento da consciência política social, para a Fiep com o foco no setor industrial. <i>“Pretendemos fazer uma capacitação de algumas pessoas que vão exponenciar o trabalho para a base. A Ocepar tem um cadastro de 2 milhões de pessoas com interesse na política cooperativista que foi realizado de forma simples, usando apenas os aplicativos como WhatsApp... temos que melhorar a forma de fazer política na base”</i>, diz o presidente Edson Vasconcelos. O objetivo é aproximar parlamentares e eleitores, em diversas regiões do Estado, para que seja possível a apresentação dos ideais políticos, propostas e acompanhamento de ações de cada um dos políticos envolvidos no programa.</p>

A palavra foi passada para Ariane Hinça que explicou como o será o conjunto de ações estabelecido por um comitê interno de orientação da qual faz parte, composto por Edson Vasconcelos, Miguel Tranin, Edson Ono, Guilherme Hakme, João Alberto Soares de Andrade, João Arthur Mohr e Diego Lima. “Este time vai discutir todos esses produtos que vão fazer parte do programa”, afirmou Ariane. Foi compartilhado uma prévia das Ações Planejadas. Segue slide:



- ✓ Na Agenda Legislativa da Fiep foram priorizados 28 projetos de lei, dentre os 1.098 totais apresentados pela Assembleia Legislativa em 2023, dos quais cerca de 300 abordam a indústria.
- ✓ O objetivo das Oficinas de Multiplicadores é formar lideranças industriais como agentes de transformação, conscientização, engajamento e multiplicadores da importância da participação na política apartidária. A meta para 2024 é formar 50 líderes que levem os conhecimentos adquiridos nos encontros para seus associados da base.
- ✓ Ampliar a participação do industrial paranaense na defesa de interesses da indústria.
- ✓ Impulsionar a política industrial em todo o Estado.
- ✓ Estimular a eleição e reeleição de candidatos comprometidos com a indústria.
- ✓ Encorajar a participação de jovens, mulheres e demais lideranças na política.
- ✓ Conscientizar as indústrias sobre o impacto das políticas públicas para seus negócios.
- ✓ Constituir a frente parlamentar da indústria do Paraná.
- ✓ Destacar a força da indústria nas pautas nacionais, estaduais e municipais.
- ✓ O público-alvo é composto por vice-presidentes; diretores; coordenadores de Conselhos Temáticos e Setoriais; conselheiros regionais e presidentes de sindicatos associados à Fiep.

Entre os conteúdos previstos nas oficinas, podem ser elencadas as seguintes propostas de vivência:



O Sistema Fiep junto com os Conselhos Regionais, os sindicatos da indústria vão formar comunidades de líderes. *“Vamos fazer o mapeamento de quem são essas lideranças formadas pelos cursos de multiplicadores ou indicadas nas suas regiões que tenham perfil adequado para o diálogo constante com os parlamentares. A intenção é fazer uma grande rede de contatos para o repasse de informações específicas sobre o parlamentar; se ele é ou não recomendado pela indústria; se vota a favor; e gera empregos na região. Estas informações serão compartilhadas por WhatsApp para o público envolvido no programa”, explica Ariane.* Ao final da apresentação, foi disponibilizado um QR-Code para pré-cadastro de interessados. Logo em seguida, foi feita uma votação por um segundo QR-Code para definição do melhor dia da semana, período mais favorável e frequência dos encontros para a realização do curso. A princípio a pesquisa instantânea demonstrou preferência para reuniões nas terças à noite (19h), de forma quinzenal.



Miguel Tranin – informou que, atualmente, o Paraná tem 8,5 milhões de eleitores, sendo cerca de 1,5 milhão deles trabalhadores da indústria. A meta do projeto é atingir 500 mil trabalhadores com possibilidade de cada um deles ser multiplicador para outras 4 pessoas, considerando principalmente seus familiares. O montante geral aproximado seria de 3,5 milhões de eleitores com o posicionamento de defesa da indústria, empregos, divulgando que o Paraná é o melhor estado do país para uma indústria se instalar.

João Alberto – lembrou que não é necessário ser candidato ou estar filiado a um partido para um cidadão ter envolvimento político.

Item

6. Palavra Aberta aos Coordenadores

O primeiro coordenador a ter a palavra foi

Hélio Bampi – atualizou a conectividade rural no Paraná indicando que o Governo do Estado está engajado no programa para que atinja não somente os proprietários rurais, mas também locais públicos como postos de saúde, escolas, delegacias, etc. *“A Fiep vem sendo muito efetiva na promoção do tema pelo Conselho de Telecomunicações; tivemos provas de conceito no Show Rural em Cascavel; e em breve teremos novidades para divulgarmos sobre a escolha da modalidade de tecnologia escolhida pelo Governo do Estado”.*

Guilherme Hakme – comunicou que a Fiep realizou uma parceria com a empresa Tendências Consultoria, com apoio do Iparades, para um estudo sobre o impacto da Reforma Tributária em diversos setores industriais (30 CNAEs). Também citou o PL 914 ‘Mover’ para o fim da isenção de impostos para importações de produtos no valor de até U\$ 50,00.

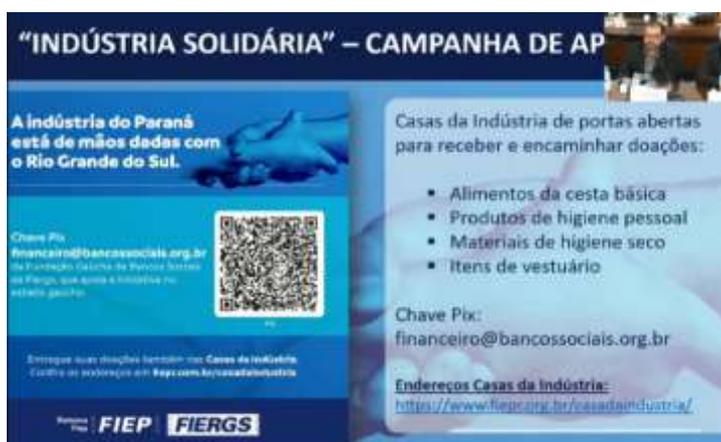
Marco Antônio Guimarães – contextualizou o tema da Desoneração da Folha de Pagamento: *“para entendermos a questão trata-se de um benefício fiscal concedido por uma lei de 2011, com vigência de 2012-2023, que oferece a possibilidade de 17 setores da economia optarem por uma base de cálculo com alíquotas específicas em relação a contribuição previdenciária patronal que incide sobre a folha de*

salários. Entre os setores beneficiados se destacam o vestuário e têxtil; TI; construção civil e construção pesada”. O Congresso Nacional, através da Lei 14.783/23, prorrogou os incentivos fiscais para até 31/12/2027. Com a lei vigente, o presidente da República, em 26 de abril, ajuizou uma ADI 7633 (Ação Direta de Inconstitucionalidade) perante o STF questionando a constitucionalidade do benefício vigente há 12 anos, sob o argumento que no processo legislativo não houve a devida análise do impacto orçamentário. Para a defesa de interesse da indústria, o CONTRIB da Fiep entrou como *Amicus Curiae* na liminar, com o intuito de trazer novas teses para o debate constitucional e dados do Paraná relacionados a empregos, a economia, aspectos sociais, entre outras informações, para uma decisão mais consistente por parte do STF. “O pedido de admissão como *Amicus Curiae* requer, também, que por ocasião da apreciação da liminar remetida ao Plenário do Supremo Tribunal Federal, a mesma não seja referendada ou, se não for o caso, haja a modulação prospectiva dos seus efeitos... A Fiep foi a primeira a se posicionar como *Amicus Curiae* e nossa petição foi citada no Estadão como entidade de defesa de interesse das indústrias, com destaque para que caso haja o referendo da liminar, tem que se dar um prazo para ajuste das empresas. No entanto, no cenário de insegurança jurídica, a Receita Federal já se posicionou em seu site de que a validade da medida liminar é a partir de sua publicação, 26 de abril. Vivemos uma situação que desde o dia 20 de maio (data para o pagamento da contribuição previdenciária) esses setores podem ser considerados em mora, em relação à decisão do STF ainda não referendada. A Fiep está propondo que os sindicatos ajuízem mandados de segurança coletivos para garantir a noventena que é o princípio da anterioridade mitigada ao prazo da decisão”.

Lúcio Kamiji – o coordenador do Conselho de Tecnologia e Inovação fez um apelo para que os demais conselhos da Fiep ajudem a divulgar a Pesquisa de Maturidade de Inovação junto as suas bases e presidentes de sindicatos. “O projeto piloto foi feito com o Sindimetal Norte/PR e de 200 CNPJs encaminhados tivemos apenas 5% de retorno da pesquisa. A pesquisa é rápida de ser preenchida e serve de insumo para Jornada de Produtividade para as Indústrias que prevê o atendimento de 3.000 mil CNPJs atendidas por ano”.

Flávio Furlan coordenador do Conselho Temático de Relações Trabalho divulgou a palestra ‘Alteração na Contratação de Pessoas Jurídicas e Autônomas’ que será realizada pelo juiz do Trabalho Dr. Marlos Melek, dia 17/05, no Campus da Indústria. O evento vai tratar das fiscalizações do Ministério Público do Trabalho (MPT) após a Reforma Trabalhista e como as PJs vêm substituindo empregos formais. “São questão bem complicadas com decisões conflitantes na Justiça do Trabalho”.

Fernando Mizote – coordenador do Conselho de Responsabilidade Social apresentou o programa Indústria Solidária uma campanha de apoio ao RS, através da FIERGS, com captação de suprimentos e ajuda financeira. Seguem informações ao lado: O presidente Edson Vasconcelos sugeriu a criação de um Comitê para a ampliação da campanha, a pedido do Sesi Nacional.



Item	7. Encerramento
	A próxima reunião dos Colégios de Coordenadores será em 04/06, no Campus da Fiep, Sala dos Conselhos. O presidente Edson Vasconcelos agradeceu a participação de todos e declarou o momento encerrado.

