

FEITO PARA DECOLAR

Aeroporto Internacional Aluizio Alves é apontado como grande oportunidade para potencializar turismo e escoamento da produção, mas isso requer melhorias na infraestrutura e aprimoramento tributário. Coordenador do MAIS RN analisa o que pode ser feito para mudar essa realidade



Definindo prioridades

NJ: O QUE MUDOU DESDE A APRESENTAÇÃO DA PRIMEIRA FASE DO MAIS RN HÁ TRÊS MESES?

MARCOS FORMIGA: Já se percebe muita curiosidade pelo projeto. Muitos pedidos de informações sobre determinados segmentos. Algumas já são possíveis fornecer, outras, somente no momento apropriado. Temos notado também uma boa aceitação no interior. Estivemos em Caicó e lá existe o interesse e a preocupação com quais oportunidades cabiam para a região porque foram apresentadas, mas num nível muito preliminar.

AGORA INICIOU SUA SEGUNDA FASE. O QUE ESTÁ SENDO REALIZADO NESTA ETAPA?

Chegamos a encerrar as oportunidades projetadas para vinte anos. O passo agora é chegarmos às cartilhas de projetos tanto para o setor privado como para o setor público. Para o Público, aquelas ações que dependem dele para que os investimentos ocorram com mais facilidade. Para o Privado, aquelas oportunidades que são mais expressivas, mais adequadas diante do potencial econômico que o Estado tem.

COMO VAI CHEGAR A ESSAS CARTILHAS DE PROJETOS PRIORITÁRIOS?

Significa que vamos estabelecer prioridades, fazer uma seleção, um refinamento e depois uma priorização de projetos de tal maneira que se tenha uma objetividade de quais projetos se devem alavancar sem prejuízo dos demais projetos. Diversas regiões do estado apresentaram oportunidades de investimentos, agora, dessas regiões vamos selecionar as prioridades.

JÁ HÁ UMA EQUIPE EM CAMPO APURANDO AS INFORMAÇÕES?

O passo seguinte que irá acontecer é o refinamento quando vão ocorrer as revisitas porque aí vamos descobrir o que esta oportunidade apresenta de viabilidade, qual a sua necessidade de suporte de estrutura e todas as informações que possam permitir um investimento mais saudável e qual o ambiente de negócios propício.

QUAL O PAPEL DO SETOR PÚBLICO NESTE SENTIDO?

Se o Estado não tiver uma gestão bem definida, bem orientada, vinculada a esse projeto que é um pacto pelo Rio Grande do Norte, as coisas vão ficar difíceis. As empresas que quiserem investir vão precisar desse apoio para desenvolverem seus projetos e o poder público também precisa do setor privado para recolher impostos. Então é uma relação de simbiose que precisa existir. Todos os parceiros precisam aderir a este projeto de desenvolvimento, não apenas o setor público e privado, mas também a sociedade, que vai ser a mais beneficiada.

E SE NÃO HOUVER ESSA PARCERIA PÚBLICO X PRIVADO?

Se não houver comprometimento do setor público, que é estado, municípios, sociedade, para tornar esse ambiente favorável, os investimentos não poderão acontecer como hoje ocorre com investimentos que estão represados devido às dificuldades, por exemplo, de licenciamentos.

O QUE LEVA O MAIS RN A CONSTATAR ISSO?

Foi observando o que acontecia no Brasil, nos estados vizinhos e até em outros países, observando estes cenários tivemos que optar pelo melhor ou pelo mais viável e por

COORDENADOR DO MAIS RN, MARCOS FORMIGA, EXPLICA EM QUE FASE O PROJETO ESTÁ E COMENTA A QUESTÃO ENVOLVENDO O NOVO AEROPORTO

CLÁUDIO OLIVEIRA
DO NOVO JORNAL

Três meses após a apresentação do Programa MAIS RN, a Federação das Indústrias do Rio Grande do Norte segue agora, com a empresa Macroplan, a segunda etapa do projeto que visa a criação de uma cartilha com projetos específicos e prioritários para a iniciativa privada e outra de obras de infraestrutura para o setor público. O coordenador do MAIS RN, Marcos Formiga, explica como esta fase sendo realizada, revela que ficará pronta no primei-

ro semestre de gestão do novo governador e que a nova administração poderá utilizar tais cartilhas para montar seu plano de governo na área econômica. Em entrevista, Formiga diz ainda como a falta da iniciativa do setor público pode estacionar a economia local e revela que o impasse do governo estadual em reduzir a alíquota de querosene para viabilizar a chegada de novos voos em Natal pode estar prejudicando o setor de turismo.

FÁBIO CORTEZ / NJ



“

SE O CUSTO PARA VIR A NATAL É MAIS ALTO QUE PARA OUTROS ESTADOS, E REALMENTE É, ENTÃO É NECESSÁRIO HAVER ALGUMA INDUÇÃO PARA VIABILIZAR MAIOR NÚMERO DE VOOS”

“

OS OUTROS ESTADOS FAZEM UMA CONTA CERTA: ABREM MÃO DO IMPOSTO, MAS GANHAM COM O QUE OS TURISTAS DEIXAM. SE NÃO FOR ASSIM, FAZ COMO AQUI, ‘SENTA’ EM CIMA DO ICMS E DIZ: ‘NÃO DOU NADA’

isso as perspectivas foram traçadas. Se os estados vizinhos conseguem, observamos que contaram com a parceria institucional mais próxima, fato que não ocorreu no Rio Grande do Norte. Os grandes investimentos federais, como refinarias, ferrovias, passam ao redor do estado e se entram, como a transposição do Rio São Francisco, é de forma limitada.

UM EXEMPLO PODE SER CONSIDERADO A FALTA DE NOVOS VOOS NO AEROPORTO ALUIZIO ALVES DEVIDO A NÃO REDUÇÃO DA ALÍQUOTA DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO?

No caso específico do novo aeroporto, precisa haver uma dinamização de suas atividades que é para passageiros e para cargas. Se o custo para vir a Natal é mais alto que para outros estados, e realmente é, então é necessário haver alguma indução para viabilizar maior de voos e se o que impede é o custo do querosene, bem, o querosene é produzido ali perto. Será que o ICMS vai pesar tanto para o governo se for reduzido, uma vez que terá mais turistas que vão gerar receita em outros setores?

O QUE O MAIS RN OBSERVOU QUANTO A ISSO?

Os outros estados fazem uma conta certa: abrem mão do imposto, mas ganham com o que os turistas deixam. Se não for assim, faz como aqui, “senta” em cima do ICMS e diz: “não dou nada. Não dá para reduzir nada”. Sendo assim o Estado não vai sair do canto. Eu acho que aqui estão fazendo a conta errada.

MAS O ESTADO GERALMENTE ALEGA DIFICULDADES FINANCEIRAS PARA, POR EXEMPLO, OBRAS DE INFRAESTRUTURA. COMO PROCEDER?

Se o estado não tiver recursos para realizar os investimentos que precisar fazer para oferecer a estrutura necessária ele deverá buscar financiamento ou a parceria privada, de modo que não deixem de acontecer. Se o Governo diz “eu não posso fazer nada”, vai acontecer como em determinados investimentos, que já não foram realizados porque o governo diz “eu não tenho recursos”.

O MAIS RN PODE AUXILIAR NESTE SENTIDO?

Nessa nova fase o programa vai dizer o que o Estado precisa fazer e quais são as fontes de recursos. Claro que o de projetos com essa riqueza de detalhes será em mais reduzido do que as 400 oportunidades apresentadas na primeira fase.

QUANDO O RESULTADO DESSA NOVA ETAPA ESTARÁ PRONTO?

A análise e a seleção deverão estar prontas até dezembro próximo. A partir daí entra na fase de refinamento e toda a sua estrutura econômica e organizacional, com a finalização do portal deve ficar pronta até o final de abril de 2015.

O NOVO GOVERNANTE JÁ TERÁ ESSA IMPORTANTE FERRAMENTA EM SEU PRIMEIRO ANO DE GESTÃO?

Sim, exatamente para quando chegar ao ponto de ele conhecer o governo que está recebendo e formular as linhas da sua gestão, ter em suas mãos um plano palatável para qualquer governante. Para o novo governante os caminhos para sua ação no sentido de desenvolver economicamente o estado já estão traçados. Só precisa formatar a maneira de concretizar e isso não é papel do setor privado, mas o privado está disposto a investir, só que vai precisar da parte governamental.

Comercial Ferro e Aço

O COMERCIAL FERRO E AÇO
APOIA O DESENVOLVIMENTO DO
RIO GRANDE DO NORTE.



www.maisrn.org.br

Combustível para crescer

AMPLIAÇÃO NA QUANTIDADE DE VOOS PARA O NOVO AEROPORTO DEPENDE DE MUDANÇA NA ALÍQUOTA DO ICMS DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO



NEY DOUGLAS / NJ

A ATRAÇÃO DE novos voos está diretamente ligada ao aumento substancial de passageiros e de turistas no estado, mas ainda depende, principalmente, da isenção do ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestações de Serviços) referente ao querosene de Aviação. A redução na alíquota do ICMS é uma das principais reivindicações das companhias aéreas, mas o Governo do Estado já encerrou as discussões sobre o assunto, até que as empresas aceitem suas condições ou apresentem uma contraproposta.

O secretário estadual de Tributação José Ayrton da Silva, diz que não há como o Estado garantir essa redução sem uma contrapartida. “Esse assunto deixou de ser discutido até que as empresas aéreas apresentem uma contraproposta. Ventilou-se a possibilidade de reduzir de 17% para 12% a alíquota, desde que as empresas garantissem um aumento de 40% no consumo”, revela.

Segundo conta, essa discussão estacionou há dois meses e, desde então, não houve novo contato das empresas que alegaram realizar um estudo de viabilidade para poder se posicionar sobre esse aumento no consumo. “Ainda não tivemos uma resposta, só depois disso podemos analisar o que é possível fazer”, diz o secretário.

A redução do ICMS foi preponderante no processo de atração de novos voos e no destino aéreo de

“VENTILOU-SE A POSSIBILIDADE DE REDUZIR DE 17% PARA 12% A ALÍQUOTA, DESDE QUE AS EMPRESAS GARANTISSEM UM AUMENTO DE 40% NO CONSUMO”

José Ayrton Torres
Secretário de Tributação

CONCORRÊNCIA PREJUDICA EXPANSÃO

No plano regional, os principais riscos ao sucesso do novo aeroporto são a eventual baixa demanda pelo transporte de cargas e a redução de ICMS pelos estados concorrentes. Além do benefício, esses concorrentes têm procurado superar as restrições de expansão impostas pelo entorno urbano saturado por meio de pequenas reformas de infraestrutura.

Em Pernambuco o projeto de um conector foi finalizado e uma nova torre de controle está sendo planejada. No Ceará a ampliação do terminal de passageiros já está na segunda fase de execução. A consolidação do hub aéreo no aeroporto de Fortaleza, em detrimento ao de São Gonçalo do Amarante, prejudica o movimento de turistas.

Já na Bahia, o aeroporto de Salvador teve o seu pátio ampliado, enquanto o terminal de passageiros está sendo reformado e uma nova torre de controle será construída. Ainda na Bahia, em Ilhéus, um Grupo de Navegação Aérea foi construído. Apesar do novo aeroporto e do crescimento tendencial na quantidade de turistas, o Rio Grande do Norte perde participação relativa frente a esses concorrentes regionais.



NEY DOUGLAS / NJ

► Fortalecimento do Aluizio Alves passa pelo aumento na quantidade de voos, algo que pode ser viabilizado caso alíquota do ICMS seja alterada

outras capitais. Em Brasília, onde a Inframerica obteve recentemente sucesso com a criação de novas rotas, a forte malha doméstica que possui ajudou muito e foi impulsionada pela redução de 25% para 12% a alíquota, o que gerou a chegada de 56 novos voos diários.

O ICMS não incide sobre os voos internacionais, mas se o imposto for reduzido, atrai mais voos domésticos e isso proporciona mais conectividade, o que é fundamental para que os voos internacionais cheguem. A alíquota de ICMS sobre o óleo de querosene no Rio Grande do Norte é de 17% e as empresas aéreas pleiteiam a redução como ocorreu em Fortaleza. Na capital do ceará, o imposto de 17% passou para 30%; e depois caiu para 12%. A malha doméstica de Natal (voos nacionais) ainda é pequena no entendimento da Inframerica. “Uma redução do imposto ajudaria a desenvolver mais a malha de cabotagem que vai gerar mais capilaridade para o Rio Grande do Norte. A demanda de passageiros no RN caiu muito nos últimos anos no estado. O que temos é que incentivar esse tráfego”, argumenta Roberto de Oliveira Luiz, diretor comercial para negó-

cios aéreos do Consórcio Inframerica, administradora do Aeroporto Aluizio Alves.

Ao participar da 50ª Reunião do Conselho Estadual de Turismo (Conetur-RN), em julho passado, Roberto Luiz disse que o consórcio estava trabalhando para convencer as empresas a criarem novos planos de voo, mas que também dependeria da atuação do governo do estado e de toda a comunidade turística. A Inframerica realizou estudo de mercado, por meio de uma empresa de consultoria, e com base em banco de dados internacionais mensurar quais são os destinos com maior capacidade para apresentar às companhias aéreas as vantagens de ampliar a rota e atrair novos voos para que estas montassem seus planos de negócios. De acordo com o representante da Inframerica, é preciso mostrar as empresas informações concretas, com números detalha-

dos de tráfego estimado, frequência de voos, estimativa de receita média, entre outros dados.

O planejamento de um voo internacional das companhias prevê um plano de frota, de tripulação que elas ainda devem fazer. “Como este processo ocorre em médio prazo, qualquer planejamento de rota internacional para Natal será para segundo semestre de 2015. Essa é a previsão”, estimou Roberto Luiz.

Ele disse que a própria Inframerica, junto às entidades turísticas e o Governo do Estado devem adotar algumas medidas para aproveitar toda a capacidade do aeroporto Aluizio Alves. Informações sobre a hotelaria atual, plano de hotelaria futura, participação nos eventos de turismo, a divulgação e um bom marketing para divulgar o potencial do turismo do estado são iniciativas que devem ajudar na atração de novos voos.



ARGEMIRO LIMA / NJ

► No RN, demanda de passageiros caiu muito nos últimos anos

MOSSORÓ E PARNAMIRIM

O Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves é o único aeroporto em operação no Rio Grande do Norte, no município de São Gonçalo do Amarante, região Metropolitana de Natal, sendo uma importante conexão do Estado com o restante do Brasil e com o exterior, contudo o estado deverá ganhar em breve um novo aeroporto na sua segunda maior cidade, Mossoró.

O Ministro da Aviação Civil, Moreira Franco, informou em maio passado que por meio do “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos” será construído um novo terminal aéreo na cidade. Mossoró já tem um aeroporto, o Dix-sept Rosado, administrado pelo Estado, que há alguns anos não tem linha regular de voos comerciais. Os maiores usuários são proprietários de aeronaves que ficam em seu hangar ou utilizam regularmente sua pista para pouso e decolagem. O Comando Aéreo Regional (Comaer) constatou 71 obs-

táculos, não oferecendo condições para ampliação.

No início deste ano, representantes da empresa projetista Progan/Planway, contratada pelo Ministério da Aviação Civil, estiveram na cidade para avaliar os aspectos técnicos da obra. Esse estudo de viabilidade técnica foi concluído em março, e a Secretaria de Aviação Civil encaminhou ao Banco do Brasil a autorização para a execução do estudo preliminar. Resta agora, elaborar o anteprojeto e iniciar a licitação para as obras. Em dezembro deverá o estudo preliminar e as licitações, dependendo das desapropriações e licenciamento ambiental, devem ser realizadas entre janeiro e abril de 2015.

Já o Aeroporto Internacional Augusto Severo, que operou até maio passado, no município de Parnamirim, foi devolvido à Força Aérea Brasileira (FAB) para uso militar, com ênfase no treinamento para aviação, após a ativação do



EVERTON DANTAS / NJ

► Mossoró, a capital do Oeste, tem promessa de aeroporto

novo aeroporto em São Gonçalo do Amarante, mas ainda tem potencial econômico.

A empresa Macroplan, contratada pela FIERN para realizar os estudos do MAIS RN, apresentou um plano de negócios para o antigo aeroporto. A ideia, inicialmente,

é manter a devolução da pista à Aeronáutica, mas transformar sua área em um terminal rodoviário, em um novo espaço para a Central de Abastecimento do RN (Cecasa), em um novo centro de convênios, além de um shopping e um museu de aviação. Com isso,

o terminal, desativado para a aviação civil, poderá ser utilizado para atrair investimentos produtivos no setor de peças aeronáuticas e no de manutenção de aeronaves. Mais uma vez, eventuais incentivos ajudariam a alavancar esse novo arranjo produtivo.

MIZU
CIMENTOS ESPECIAIS

www.mizu.com.br

A MIZU CIMENTOS ESPECIAIS
APOIA O DESENVOLVIMENTO DO
RIO GRANDE DO NORTE.

MaisRN

www.maisrn.org.br

Trampolim do desenvolvimento

MAIS RN APONTA QUE O BOM USO DO NOVO AEROPORTO PODE INCREMENTAR TURISMO E AJUDAR NO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO

O NOVO AEROPORTO Internacional Aluízio Alves, construído em São Gonçalo do Amarante, é uma das principais apostas para alavancar a economia do estado. Pelos estudos do MAIS RN, o terminal, tem alta capacidade e potencial para se transformar em num dos principais centros de operações de voos comerciais para o Nordeste e para o exterior.

Para que isso ocorra será preciso trabalhar na infraestrutura de acessos, no aumento da produção de cargas e na atração de mais turistas para o estado. Para cada situação, segundo os estudos, o aeroporto terá condições de atuar, de forma a se consolidar como um hub regional e internacional, transformando o Rio Grande do Norte em ponto de entrada e saída de cargas e passageiros no Brasil, com capacidade suficiente para suprir o crescimento da demanda.

No caso do transporte de passageiros, o Rio Grande do Norte poderá aumentar de 5,8 milhões para 11 milhões por ano o transporte de passageiros por via aérea. Para tanto, precisa acompanhar o crescimento da demanda para adequar e planejar sua infraestrutura aérea. Requalificar os aeródromos no interior (Assú, Pau dos Ferros, Caicó, Currais Novos), reativando o aeroporto de Mossoró, para integração do Estado com o aeroporto-metrópole em São Gonçalo do Amarante também é um trabalho que precisa ser feito para provocar o aumento substancial da capacidade de passageiros e aumento da demanda de voos regionais.

Consequentemente o aumento da demanda global de passageiros potencializará o aumento de desembarque de turistas nacionais e internacionais. A boa reputação do Rio Grande do Norte e de Natal como destino turístico, assim como o destaque internacional dado durante a copa do mundo auxiliam o estado a recuperar, até 2020, o fluxo de turistas registrado em 2006. Em paralelo, o aumento da renda/demanda sustentada o crescimento moderado dos desembarques nacionais.

Dois milhões de turistas a mais por ano, saltando de 1,3 em 2012 para 3,3 milhões em 2035, é a previsão do MAIS RN, caso sejam adotadas medidas para implementar o turismo na região, inclusive melhorando a questão da mobilidade e infraestrutura. O transporte de cargas é outro potencial do aeroporto. Sua capacidade pode saltar de 10 mil para 32 mil toneladas/ano daqui a 20 anos. Será preciso atrair unidades produtivas e negócios para o entorno do novo aeroporto. Além disso, os estudos do MAIS RN apontaram que é necessário estimular a produção ao longo das conexões logísticas ao novo aeroporto, além de prover infraestrutura, zoneamento urbano e apoio adequados às empresas no entorno do aeroporto e ao longo das conexões a ele.

Se esse plano for seguido, o Aeroporto Aluízio Alves deve aumentar substancialmente sua capacidade de cargas, especialmente para produtos de alto valor agregado. O Rio Grande do Norte conta também com um aeroporto regional desativado em Mossoró, e com aeródromos e pistas de pouso distribuídos pelo Estado. Adaptações e reformas podem viabilizar sua plena utilização, em particular para voos de negócios. Em Mossoró há demanda pela reforma do atual aeroporto, com retomada dos voos frequentes, e que em Assú há interesse de que um novo aeroporto seja construído para atender as duas cidades simultaneamente.



FOTOS: NEY DOUGLAS / NJ

▶ Aeroporto Aluízio Alves pode aumentar sua capacidade de cargas, especialmente para produtos de alto valor agregado

VANTAGENS DO ALUÍZIO ALVES

A capacidade de movimentação anual do Aeroporto internacional Governador Aluízio Alves é de 6,2 milhões de passageiros, com expansão prevista para 11 milhões em 2024, e de 10 mil toneladas de carga, com expansão prevista para 20 mil em 2020. O terminal de cargas tem capacidade flexível, podendo responder rapidamente a novas demandas de processamento.

A 40 quilômetros a oeste de Natal, tem características que possibilitarão a operação das grandes aeronaves de carga e de passageiros, com duas pistas de 3.000 metros de comprimento por 60 metros de largura, interligadas por pistas de taxiamento e saídas rápidas para um pátio de aeronaves com 216 mil m² de área.

A expectativa é de que o novo aeroporto permita uma significativa ampliação do movimento de passageiros e cargas do Rio Grande do Norte, estimulando o turismo e os negócios norte-rio-grandenses. É o primeiro aeroporto federal do Brasil a ser administrado por empresa privada, no caso o consórcio Inframerica (formado pelas empresas Infravix Participações S/A e Corporación América S/A), que assumiu a gestão em concessão por 28 anos. Na hipótese de uma gestão eficiente, sair na frente pode se tornar um diferencial em relação aos concorrentes.

Há ainda a expectativa de que o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante venha e se constituir em um hub aeroviário para carga e passageiros, tanto para o Nordeste quanto para o exterior. Sua posição geográfica de Natal, "na esquina das Américas", é privilegiada para a realização de voos intercontinentais para Europa e África e de conexões para o restante da América do Sul.

Esta vantagem competitiva, aliada a eventuais incentivos governamentais no ICMS e à proximidade da refinaria de Guamaré, importante produtora regional de querosene para aviação (QAV), são apontados como um diferencial interessante para o setor aéreo no Estado.

DE CARONA COM O DESENVOLVIMENTO

Estimulada pela chegada do Aeroporto Aluízio Alves, a cidade de São Gonçalo do Amarante se prepara para se tornar uma cidade aeroportuária com a possibilidade do novo aeroporto se transformar numa aerótrópole num prazo estimado de 20 anos. "Com a modalidade de cargas, deve se criar em seu entorno três condomínios industriais e um de serviços. O município entra com incentivos fiscais, desde que seja garantida a empregabilidade da população", explica o secretário de Desenvolvimento Econômico de São Gonçalo, Klênio Alves.

O município já oferece uma política de redução de tributos para atrair empresas e em um ano, 20 mil metros quadrados nas áreas próximas do novo terminal, na rodovia BR-406, entre os municípios de Natal e São Gonçalo do Amarante, já devem receber duas concessionárias de veículos, uma instituição de ensino superior e um supermercado.

O município se prepara para executar um "master plan" visan-

do ordenar as novas construções, definição de ruas e instalação de empresas, fábricas e indústrias, obedecendo a uma regulamentação municipal em consonância com o Plano Diretor do município.

O PIB (Produto Interno Bruto), que é de 20% ao ano teve um crescimento de 132% nos últimos cinco anos, até 2013. O crescimento de São Gonçalo, a partir do novo aeroporto também se observa no crescimento imobiliário. Mais de 500 mil metros quadrados nas proximidades do aeroporto foram utilizados para a construção de condomínios residenciais e espaços industriais nos últimos 10 anos.

Na área de emprego, renda e capacitação, são oferecidos cursos técnicos, passando por superiores e de idiomas, além de uma série de medidas que ajudam a qualificar profissionais para atender as novas demandas do mercado. Até maio passado, 320 pessoas que passaram pela central de empregos do município foram empregadas no aeroporto.



▶ Terminal tem potencial para chegar aos 11 milhões de passageiros/ano

MAIS RN

Estratégia de Desenvolvimento Econômico e Promoção de Investimentos do Rio Grande do Norte 2015-2035

Tempo de realização

Julho 2013/julho 2014 (primeira etapa)

Valor investido

R\$ 2 milhões 545 mil

Realização

- ▶ Federação das Indústrias do Rio Grande do Norte – Fiern
- ▶ Governo do Estado (Secretaria de Desenvolvimento Econômico)

Financiadores

- ▶ Arnil Mineração do Nordeste Ltda
- ▶ Coats Corrente Têxtil Ltda
- ▶ Comercial Ferro e Aço Ltda
- ▶ Cosern – Companhia Energética do RN
- ▶ Dois A Engenharia e Tecnologia Ltda
- ▶ Guararapes Têxtil S/A
- ▶ Inframérica
- ▶ Maré Cimentos (MIZU) Cimentos Especiais
- ▶ Serveng Civilsan S/A
- ▶ Ster Bom Ind. e Com. Ltda
- ▶ Três Corações Alimentos S/A
- ▶ Voltália Energia do Brasil Ltda
- ▶ Ecohouse Brasil
- ▶ Sebrae RN
- ▶ Fecomércio RN
- ▶ FAERN
- ▶ Fetronor

Apoio Técnico

Macroplan – prospectiva, estratégia e gestão

Como acessar

www.maisrn.org.br

FONTE: MAIS RN



www.serveng.com.br

A SERVENG APOIA O DESENVOLVIMENTO DO RIO GRANDE DO NORTE.



www.maisrn.org.br