



Análise do Potencial da Integração Produtiva e Desenvolvimento de Serviços Logísticos de Valor Agregado de Projetos IIRSA (IPrLg)

Guia para a estruturação do relatório final

Marcel Barceló Koser
Rinaldo Barcia Fonseca

IIRSA - TODOS OS DIREITOS RESERVADOS



I . I . R . S . A

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA
REGIONAL SURAMERICANA

www.iirsa.org

Análise do Potencial da Integração Produtiva e Desenvolvimento de Serviços Logísticos de Valor Agregado de Projetos IIRSA (IPrLg)

Guia para a estruturação do relatório final

Marcel Barceló Koser
Rinaldo Barcia Fonseca

Preparado para o Instituto para a Integração da América Latina e do Caribe (BID/INTAL) no marco da Iniciativa IIRSA.

As opiniões expressas neste trabalho são da exclusiva responsabilidade de seus autores e não refletem necessariamente as do BID/INTAL, dos governos e das instituições participantes da IIRSA.

Julho 2009

Buenos Aires, Argentina



i. Objetivo

O presente documento visa estabelecer diretrizes para a estruturação do relatório final de análise do potencial de integração produtiva e de desenvolvimento de serviços logísticos de valor agregado dos grupos de projetos IIRSA. O objetivo é que as diferentes equipes nacionais gerem relatórios similares quanto a sua estrutura, conteúdo e apresentação para facilitar sua análise e comparação, troca de informações e edição final.

Eventuais particularidades dos grupos de projeto, e até a experiência e perfil das equipes nacionais, poderiam precisar da adição de conteúdos não previstos no presente guia, alterar a ordem de parte do relatório ou inclusive omitir alguma seção. No entanto, e considerando que a estrutura proposta para o relatório surge diretamente da metodologia desenvolvida para a realização da análise, recomenda-se a maior adaptação possível ao modelo de relatório apresentado neste documento. Isto inclui também o formato, tipo de letra, margens, alinhamento de parágrafos, etc. sugeridos no Anexo I.

Cabe assinalar que, embora a metodologia proponha uma sequência ordenada de passos, fases e tarefas, o relatório final é o resultado de um exercício iterativo: inicia-se com um enfoque, ideias e hipóteses de trabalho baseadas em informações secundárias e na experiência e conhecimentos do usuário; e tendo sido realizadas as entrevistas, o enfoque e estas hipóteses serão revisados e eventualmente modificados. Novamente, no final do trabalho, ao serem analisadas as relações entre o potencial de integração produtiva (IPr) e o desenvolvimento de serviços logísticos de valor agregado (SLVA) com os projetos de infraestrutura, entraves ao comércio e oportunidades de negócio, entre outros fatores, pode se apresentar a necessidade de realizar ajustes ou modificações parciais.

ii. Conteúdo

No documento são propostos os títulos principais e sua ordem, uma descrição dos conteúdos sugeridos para sua inclusão e exemplos de tabelas, esquemas e mapas apresentando as informações. Estes últimos não foram desenhados ou gerados especialmente para a elaboração do presente guia, mas foram destacados, para servirem como exemplo, de relatórios já existentes.

Quando considerado oportuno, apresentam-se referências diretas a partes dos documentos que expõem a metodologia. Sua leitura pode facilitar o trabalho do usuário.

O relatório final deveria ser semelhante, quanto à estrutura e formato, ao presente documento, obviando esta introdução de dois pontos numerada com números romanos.

Índice

i. Objetivo.....	3
ii. Conteúdo	3
Índice	4
Introdução.....	5
PARTE 1. Definição e Caracterização da área de influência do GP	7
1. Definição da área de influência (AI).....	7
1.1 Critérios utilizados para a delimitação da área de influência.....	7
1.2 A área de influência.....	7
1.2.1 Características gerais da área de influência no País 1.....	9
1.2.2 Características gerais da área de influência no País 2.....	9
1.2.3 Características gerais da área de influência no País 3.....	9
2. Caracterização geral da área de influência	9
2.1 Características sociodemográficas.....	9
2.1.1 Dados sociodemográficos do País 1.....	11
2.1.2 Dados sociodemográficos do País 2.....	11
2.1.3 Dados sociodemográficos do País 3.....	11
2.2 Infraestrutura existente na área de influência	11
2.2.1 Rede viária.....	13
2.2.2 Ferrovias	13
2.2.3 Portos marítimos	13
2.2.4 Aeroportos.....	14
2.2.5 Hidrovia.....	14
2.2.6 Outro tipo de infraestruturas	14
2.3 Estrutura e dinâmica do tecido produtivo existente na AI.....	14
2.3.1 Indústria manufatureira	15
2.3.2 Setor agropecuário e pesca	15
2.3.3 Mineração	15
2.3.4 Serviços	15
2.3.5 Comércio exterior.....	16
2.4 A setorização produtiva na AI.....	18
3. Análise do tecido produtivo e sua segmentação em cadeias produtivas e logísticas	19
3.1 Seleção de setores econômicos a serem considerados na análise	19
3.2 Cadeias produtivas	20
3.3 Segmentação logística dos fluxos de bens que transitam pela AI	20
PARTE 2. Possíveis mudanças na dinâmica do tecido produtivo e no sistema logístico	23
1. Estrutura das cadeias produtivas	23
2. Estrutura das cadeias logísticas	23
3. Hipóteses sobre mudanças possíveis na dinâmica produtiva e logística.....	24
PARTE 3. Proposta de projetos e ações e avaliação de impactos no desenvolvimento da AI	25
1. Levantamento e classificação de propostas de projetos e ações	25
2. Articulação de ações, projetos complementares e oportunidades de negócio.....	25
3. Avaliação dos impactos do conjunto de projetos e ações na IPr e o desenvolvimento de SLVA.....	29
3.1 Avaliação do potencial de integração produtiva	29
3.2 Avaliação do potencial de desenvolvimento de SLVA	29
4. Recomendações para um plano de ação	29
ANEXO I. Configuração de páginas e formatos	31



IIRSA

Introdução

Segundo o parecer da equipe nacional, incluir uma breve descrição do trabalho realizado e suas principais conclusões. Sugere-se incluir um mapa do Eixo e do Grupo de Projetos.

Figura 1 - Grupo de projetos do Eixo Interoceânico Central

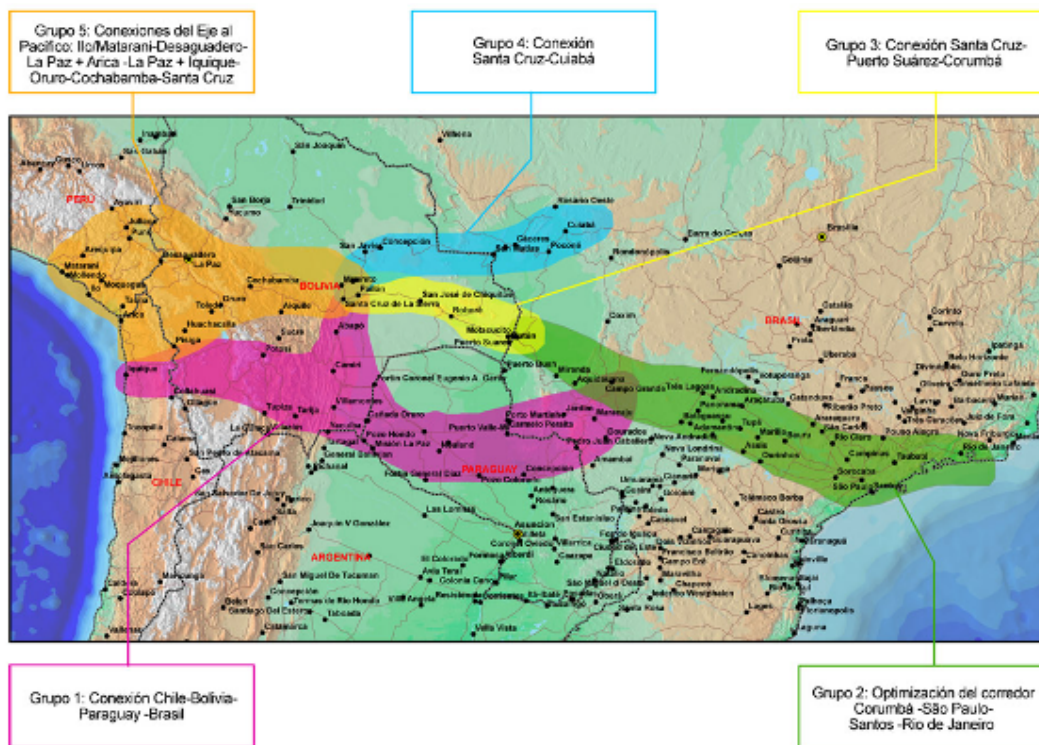
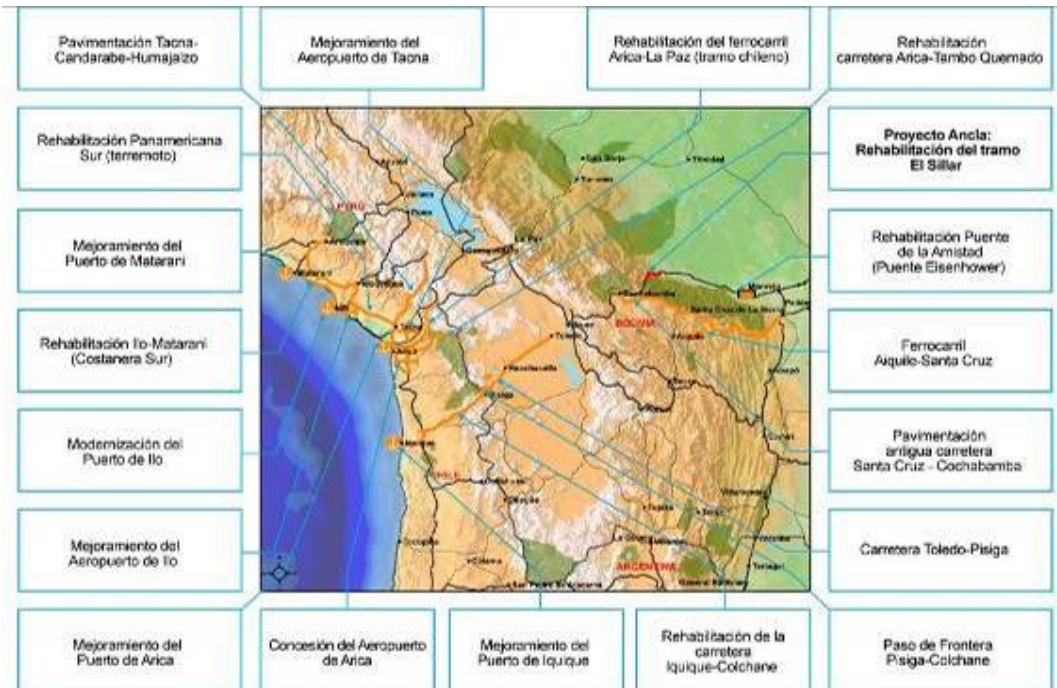


Figura 2 - Projetos do GP5 do Eixo Interoceânico Central



Preencha as tabelas a seguir com a última atualização da ficha de cada projeto (disponível em www.iirsa.org/proyectos).

Tabela 1 - Estado de execução dos projetos

Etapa	Projetos	Montante (US\$)
Concluído		
Em Execução		
Pré-execução		
Perfil		
Sem dados		
Total geral		

Tabela 2 - Estado atual dos projetos do Grupo

Código	Nome Projeto	Montante (US\$)	Etapa	Financiamento	Última atualização
			Pré-execução	Não iniciado	
			Em Execução	Em Execução	
			Concluído	Finalizado	

Quando for o caso, descrever complementaridades necessárias dos projetos e situações do contexto que possam influenciar ou afetar a execução do projeto, por exemplo, outros projetos que devem ser realizados antes.

PARTE 1. DEFINIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO GP¹

1. Definição da área de influência (AI)²

1.1 Critérios utilizados para a delimitação da área de influência

Descrever os critérios utilizados para a delimitação da área de influência. A área de influência resultará da aplicação de vários critérios que definirão certos limites e regiões. A sobreposição destes limites e regiões define uma área geográfica na qual será analisado o potencial de integração produtiva e de desenvolvimento de atividades logísticas de valor agregado.

Estes critérios poderiam ser, entre outros, a rede de cidades e centros de produção, limites administrativos (prefeituras, províncias, etc.), limites geográficos ou nível de agregação da informação disponível. Por exemplo:

- Raio de 100 km em torno dos projetos e da rede viária que os conecta.
- Cidades ou pólos produtivos que se abastecem ou distribuem uma parte importante de sua produção através da infraestrutura que integra o Grupo de Projetos
- Acidentes geográficos que impõem uma barreira física aos fluxos comerciais (rios, montanhas, etc.)
- Nível de agregação das informações disponíveis. A aproximação dada pela distância aos projetos, cidades e pólos produtivos é delimitada por departamentos, regiões, províncias, comunas ou prefeituras, conforme a divisão administrativa de cada país.

Diferentes partes da área podem ficar definidas de acordo com critérios diferentes. Por exemplo, a área pode se estender das prefeituras que contêm o Grupo de Projetos até um pólo produtivo que tem um vínculo importante com a economia da área definida.

Esta primeira aproximação da área de influência será revisada e, eventualmente, modificada, após a determinação da localização territorial dos setores produtivos que serão objeto de análise do potencial de integração produtiva no ponto 3.1 "Seleção de setores econômicos a serem considerados na análise".

1.2 A área de influência

Preparar mapas como os que se seguem, mostrando a área de influência e seu contexto. Salientar, dentro e fora da área, alguns pontos de referência (cidades, estradas, portos, rios, etc.). A ideia é proporcionar uma visão geral da área. Mais abaixo aparecerão mapas com maiores detalhes da área de influência.

¹ Corresponde ao Passo I da metodologia

² Corresponde à Fase I.1 da metodologia

Figura 3 - Área de Influência do GP5 do Eixo Interoceânico Central

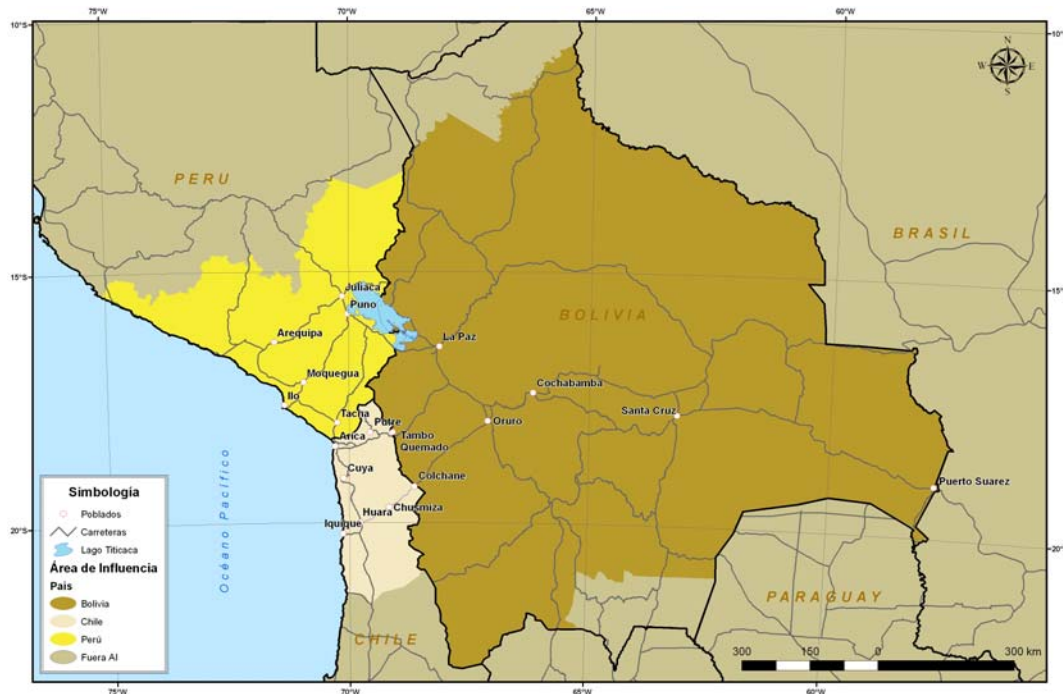
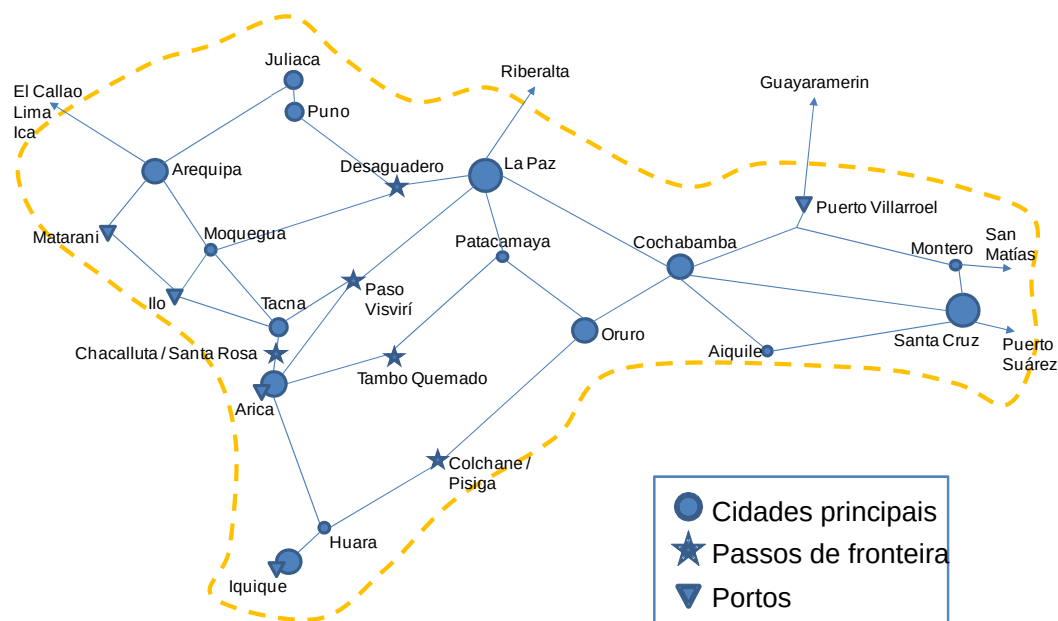


Figura 4 - Rede de Cidades da Área de Influência



Incluir uma descrição geral da área de influência em termos geográficos, climáticos, econômicos, sociodemográficos, etc. Se fosse necessário, é possível incluir uma descrição para a parte da área de influência correspondente a cada país.

1.2.1 Características gerais da área de influência no País 1

1.2.2 Características gerais da área de influência no País 2

1.2.3 Características gerais da área de influência no País 3

2. Caracterização geral da área de influência³

2.1 Características sociodemográficas

Preencher as tabelas a seguir

Tabela 3 – População, superfície, PIB e desenvolvimento da área de influência

Região	População (Hab)	Superfície (km ²)	Densidade (Hab/km ²)	PIB (em milhões de US\$)	IDH	População urbana	Pobreza
AI País 1							
Província A							
Província B							
Província C							
AI País 2							
Departamento A							
Departamento B							
AI País 3							
Zona A							
Zona B							
Total							

Indicar fonte dos dados e ano de referência

Incluir os setores econômicos relevantes para os diferentes países ou zonas da AI. Em particular, o setor serviços pode apresentar diferente agregação ou detalhe dependendo do país.

Tabela 4 - PIB por setores econômicos na AI (milhões de US\$)

Região	Agricultura	Mineração	Manufatura	Serviços	Setor X
AI País 1					
Província A					
Província B					
Província C					
AI País 2					
Departamento A					
Departamento B					
AI País 3					
Zona A					
Zona B					
Total					

Indicar fonte dos dados e ano de referência

³ Corresponde à Fase I.2 da metodologia



IIRSA

GUIA PARA A ESTRUTURAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

Elaborar mapas como os mostrados a seguir.

Figura 5 - Índice de Desenvolvimento Humano da AI

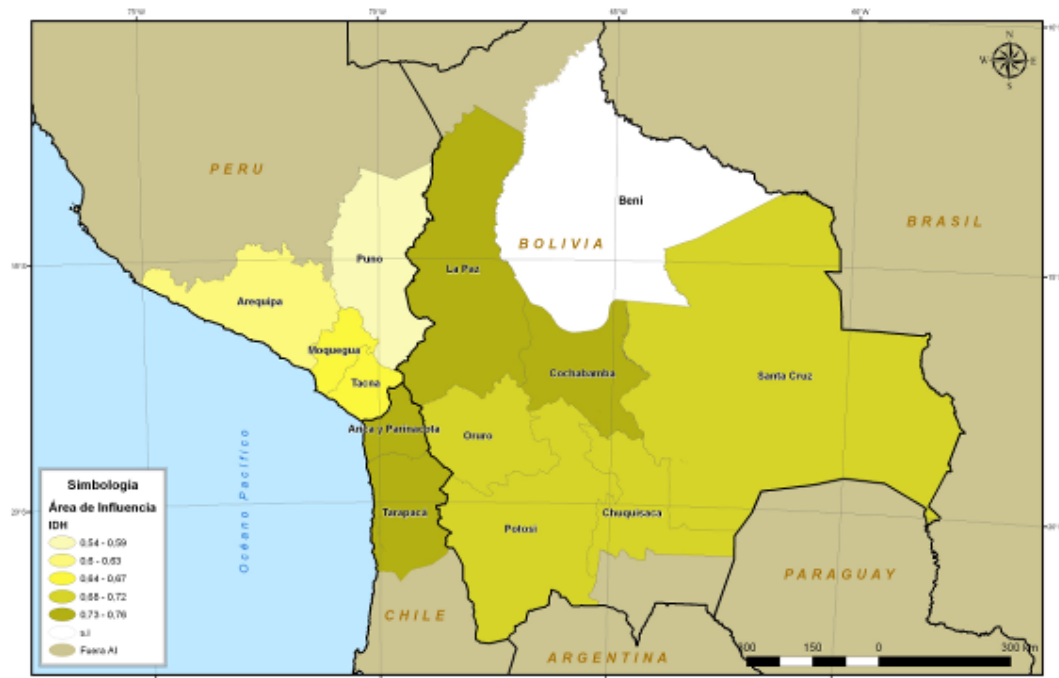


Figura 6 - Índice pobreza da AI

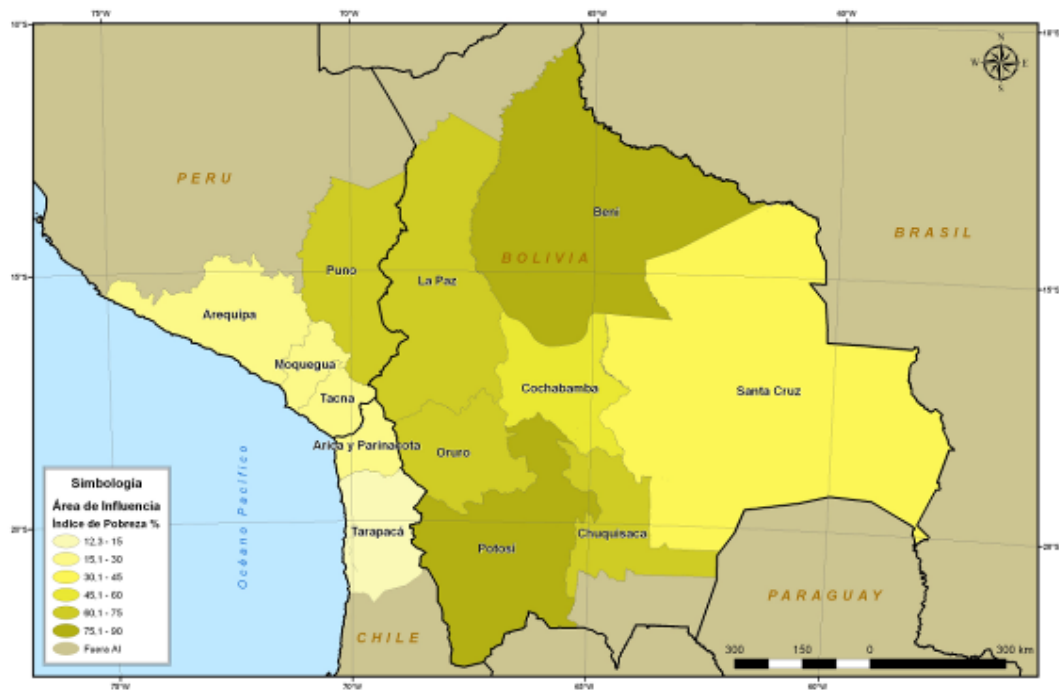
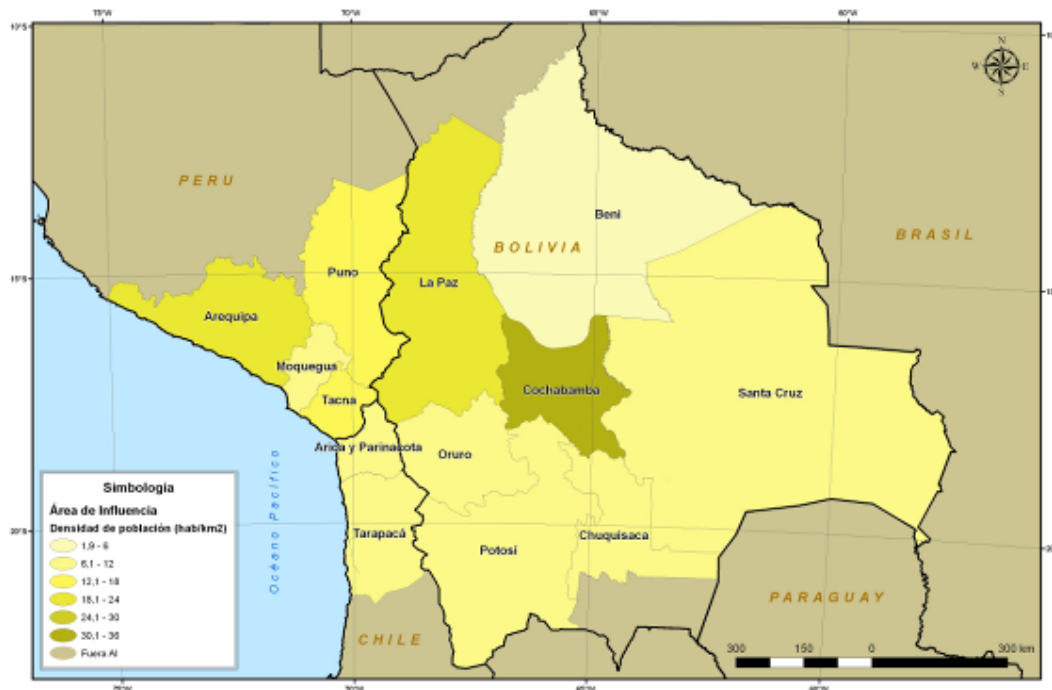


Figura 7 – Densidade de população na AI



Se fosse considerado necessário, podem ser incluídos outros dados sociodemográficos particulares da área de influência em cada país, por exemplo, dados de emprego, crescimento demográfico e migração, nível de educação, etc.

2.1.1 Dados sociodemográficos do País 1

2.1.2 Dados sociodemográficos do País 2

2.1.3 Dados sociodemográficos do País 3

2.2 Infraestrutura existente na área de influência

Elaborar mapas ou esquemas como os mostrados a seguir e preencher as tabelas. Incluir, quando for o caso, comentários sobre as infraestruturas, por exemplo, estado de conservação das infraestruturas em operação, projetos de execução ou ampliação, processos de concessão, nível de serviço, etc.



IIRSA

GUIA PARA A ESTRUTURAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

Figura 8 - Infraestrutura viária, ferrovias, portos e aeroportos da AI

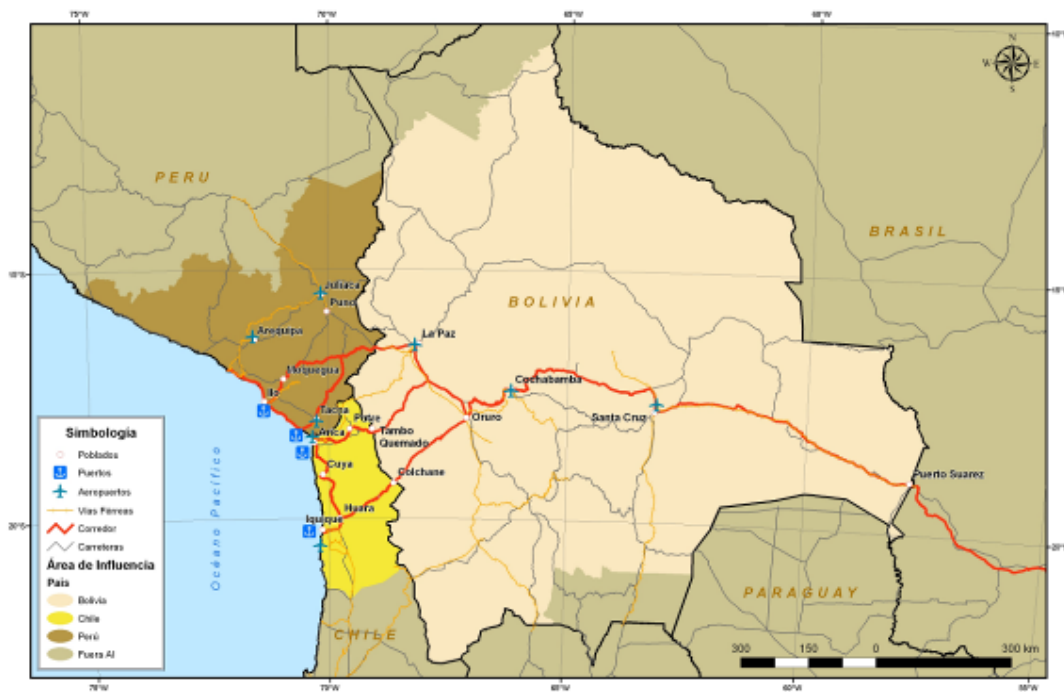


Figura 9 – Padrão da rede viária na AI



2.2.1 Rede viária

Tabela 5 – Rede viária por tipo de rodovia

Tipo de Rede	Pavimento	Rípio	Terra	Total
Nacional e Internacional				
Departamental				
Rede terciária				
Total				

Ampliar com descrição ou comentários quando for o caso

2.2.2 Ferrovias

Incluir mapas, descrever estado, capacidade de carga, maquinaria disponível, etc.

2.2.3 Portos marítimos

Tabela 6 – Portos marítimos na área de influência

	Porto 1	Porto 2	Porto 3	Porto 4
Carga geral (Ton/ano)				
Granel sólido (Ton/ano)				
Granel líquido (Ton/ano)				
Contêineres (TEU/ano)				
Longitude de amarrações (m)				
Calado máximo (m)				
Áreas cobertas (m ²)				
Áreas descobertas (m ²)				
Guindastes móveis				
Equipamentos para movimento de materiais				

Indicar fonte e ano de referência

Tabela 7 – Importações, exportações e trânsitos em portos da área de influência (Ton)

	Importações	Exportações	Trânsitos e Traslados
Porto 1			
Porto 2			
Porto 3			
Porto 4			
Total			

Indicar fonte e ano de referência

Descrição de cada um dos portos, tipos de mercadoria, frequências e estradas e conexões principais, descrição do “Hinterland” ao qual servem, plataformas logísticas associadas, etc.

2.2.4 Aeroportos

Tabela 8 – Aeroportos na Área de Influência

Aeroporto	Passageiros	Carga (kg)	Frequências semanais	
			Nacional	Internacional
Aeroporto 1				
Aeroporto 2				
Total				

Descrição de cada aeroporto, infraestrutura disponível, longitude de pista, terminais de carga, principais conexões, etc.

2.2.5 Hidrovia

Elaborar mapa e descrever estado de sinalização, calado, problemas de dragagem, navegabilidade sazonal, portos, tonelagem transportada e produtos principais, etc.

2.2.6 Outro tipo de infraestruturas

Se for relevante, incluir descrição de plataformas logísticas, zonas francas, centrais de energia e suas redes, fibra óptica, etc.

2.3 Estrutura e dinâmica do tecido produtivo existente na AI⁴

Sugere-se organizar este ponto por país, isto é, descrevendo as principais atividades econômicas existentes na parte de cada país da AI.

Indicar para cada setor:

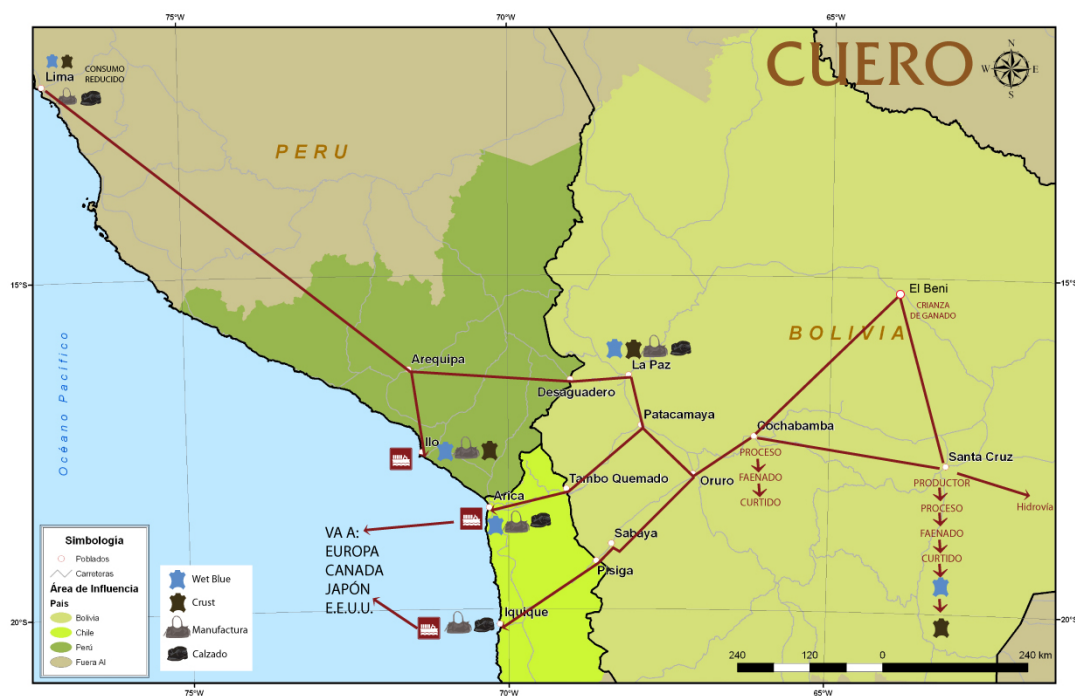
- insumos principais e sua procedência (local, regional, internacional)
- principais mercados (local, regional, internacional)
- quantidade aproximada de empresas
- mão-de-obra empregada
- faturamento adicionado ou PIB
- associações empresariais, órgãos regulatórios, centros de pesquisa, etc.

Podem ser incluídos mapas como o apresentado a seguir:

⁴ Uma versão preliminar deste ponto do relatório é realizada conforme indicado na Fase I.3 da metodologia, porém, para compor a versão final será necessário completar a Fase II.5, após a realização das entrevistas.



IIRSA



2.3.1 Indústria manufactureira

Principais setores e produtos: agroalimentar, laticínios, cárneos, metalmecânica, autopeças, têxtil, tecidos, confecções, couros, calçado, química, cerâmica, celulose, madeira e móveis, etc.

2.3.2 Setor agropecuário e pesca

Área dedicada, tipos de cultivo, produção bovina, ovina, etc., produção intensiva ou extensiva, produtos de granja, florestação, etc.

2.3.3 Mineração

Materiais extraídos, áreas ocupadas e localização geográfica, mercados principais, etc.

2.3.4 Serviços

Descrever apenas aqueles serviços que possam ser relevantes para a aplicação metodológica, por exemplo, transporte, portos, aeroportos, plataformas logísticas, zonas francas, etc. Em qualquer caso, a atividade destes setores será resenhada no item 2.2 “Infraestrutura existente na área de influência”.

Turismo, serviços financeiros, ou talvez outro tipo de serviços possam representar uma parte importante da atividade econômica na Área de Influência. Neste caso, é conveniente mencioná-lo e apontar a importância relativa do setor, mas não é necessária uma descrição detalhada.

2.3.5 Comércio exterior

Preencher as seguintes tabelas e incluir os comentários pertinentes.

Tabela 9 - Dez Principais Produtos Exportados pela AI do País 1 todos os destinos

Glosa Resumida	Exportações ano x (US\$ FOB)	% do total exportado
Produto 1		
Produto 2		
Total 10 principais		
Total Regional		

Indicar fonte e ano de referência

Tabela 10 - Dez principais destinos das exportações da AI do País 1

País	Exportações ano x (US\$ FOB)	% do total regional
País 1		
País 2		
Total 10		
Total Regional		

Indicar fonte e ano de referência

Tabela 11 - Dez principais produtos exportados para o País 2 pela AI do País 1

Glosa Resumida	Exportações ano x (US\$ FOB)	% do total exportado
Total 10		
Total Regional exportado para o País 2		

Indicar fonte e ano de referência

Tabela 12 - Dez principais produtos exportados para o País 3 pela AI do País 1

Glosa Resumida	Exportações ano x (US\$ FOB)	% do total exportado
Total 10		
Total Regional exportado para o País 3		

Indicar fonte e ano de referência.

Tabela 13 - Dez Principais Produtos Importados pela AI do País 1 das origens

Glosa Resumida	Importações ano x (US\$ FOB)	% do total importado
Produto 1		
Produto 2		
Total 10 principais		
Total Regional		

Indicar fonte e ano de referência

Tabela 14 - Dez principais origens das importações da AI do País 1

País	Importações ano x (US\$ FOB)	% do total regional
Total 10		
Total Regional		

Indicar fonte e ano de referência

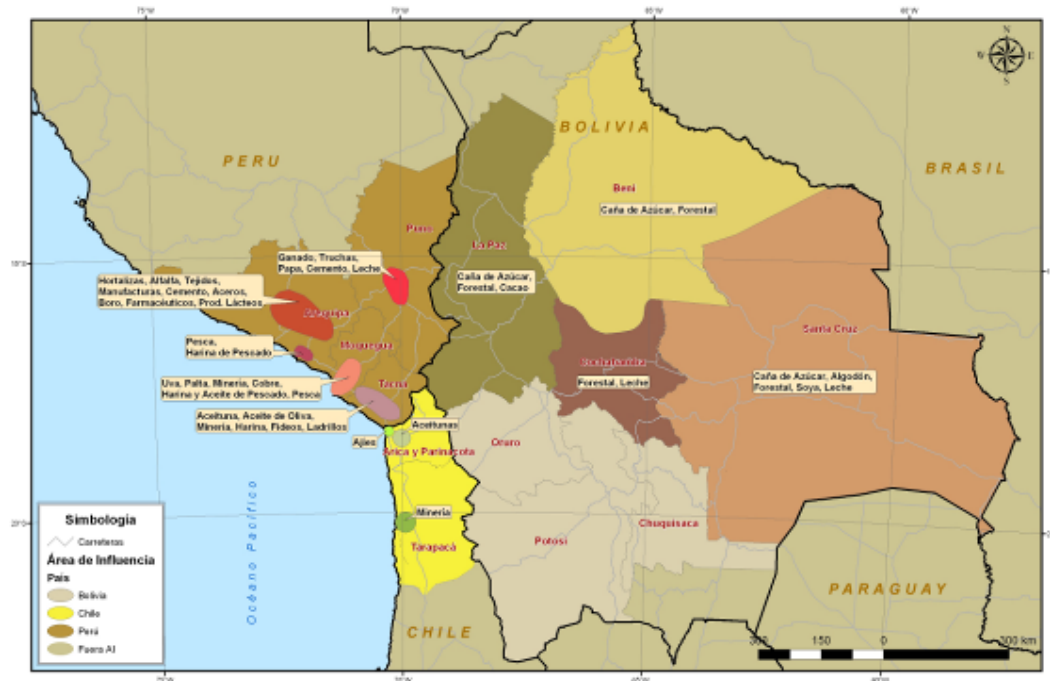


Glosa Resumida	Importações ano x (US\$ FOB)	% do total importado
Total 10		
Total Regional importado do País 2		

Glosa Resumida	Importações ano x (US\$ FOB)	% do total importado
Total 10		
Total Regional importado do País 3		

18 / 31

Figura 10 – Setores produtivos selecionados



3. Análise do tecido produtivo e sua segmentação em cadeias produtivas e logísticas

3.1 Seleção de setores econômicos a serem considerados na análise⁵

Descrever critérios de seleção: Por que se considera que o setor escolhido tem potencial de integração regional?

Esta seleção deve ser fundada em três critérios básicos:

1. O primeiro é que a cadeia ou setor seja efetiva ou potencialmente beneficiária do GP.
2. O segundo critério é que a cadeia ou setor seja efetiva ou potencialmente importante para o desenvolvimento da área de influência dos países.
3. O terceiro é que a cadeia ou setor seja efetiva ou potencialmente importante para a integração econômica dos países envolvidos pelo GP. Para serem selecionadas para a análise, as cadeias ou setores devem atender a estes três critérios.

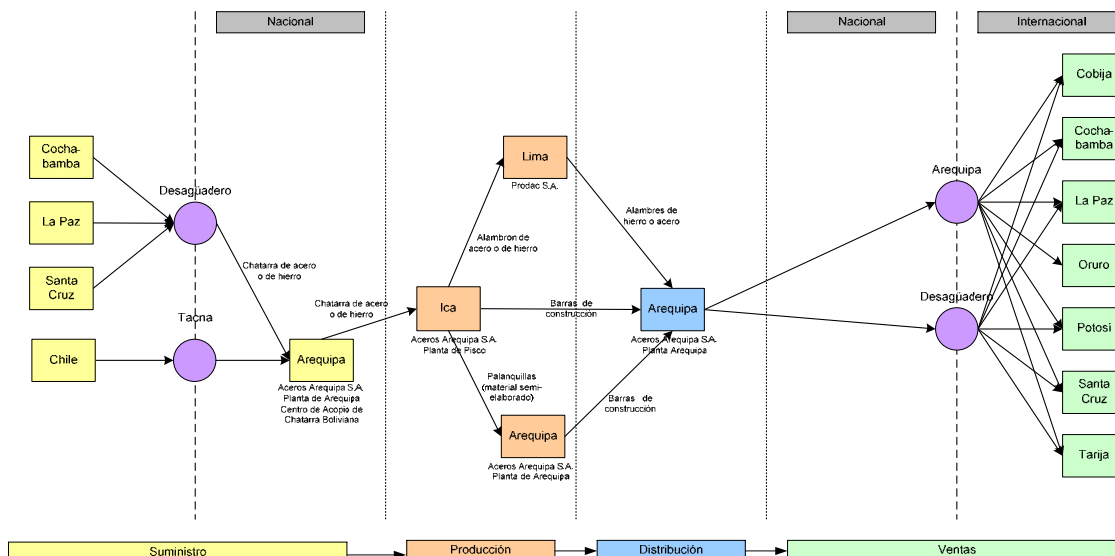
Explicar que nível de integração regional poderá se apresentar no setor econômico escolhido. Considerar diferentes cenários: aumento de escala, aumento de produtividade, integração ao longo da cadeia, concentração geográfica.

⁵ Como foi apontado no ponto 2.3, para selecionar os setores econômicos e descrever as cadeias produtivas, é necessário analisar as informações e opiniões dadas pelos atores envolvidos, previsto nas fases II.3, II.4 e II.5 da metodologia. Porém, previamente à realização das entrevistas, é realizada uma seleção preliminar com base em informações secundárias, conforme indicado na Fase I.3.

3.2 Cadeias produtivas

Para cada setor econômico, descrever as atividades e os atores econômicos que intervêm. Projeção das cadeias com identificação de seus principais componentes. Identificação de elos mais desenvolvidos, mais organizados, mais fortes e dos menos desenvolvidos, menos organizados, mais fracos. Compor esquema como a seguir:

Figura 11 – Cadeia produtiva Sucata - Arame



3.3 Segmentação logística dos fluxos de bens que transitam pela AI

Identificar padrões comuns e segmentos logísticos homogêneos de **todos** os bens que transitam pela AI. Suas características em termos de: produtos que integram a família logística, principais origens dos insumos, principais destinos das vendas, práticas logísticas mais comuns, densidade de carga, etc.

Esta análise requer a combinação de diferentes fontes de informação, como dados de comércio exterior, produção das diferentes regiões geográficas, pesquisas sobre tipo de carga realizadas pelo Ministério do Transporte ou dados fornecidos pelas associações do setor, etc.

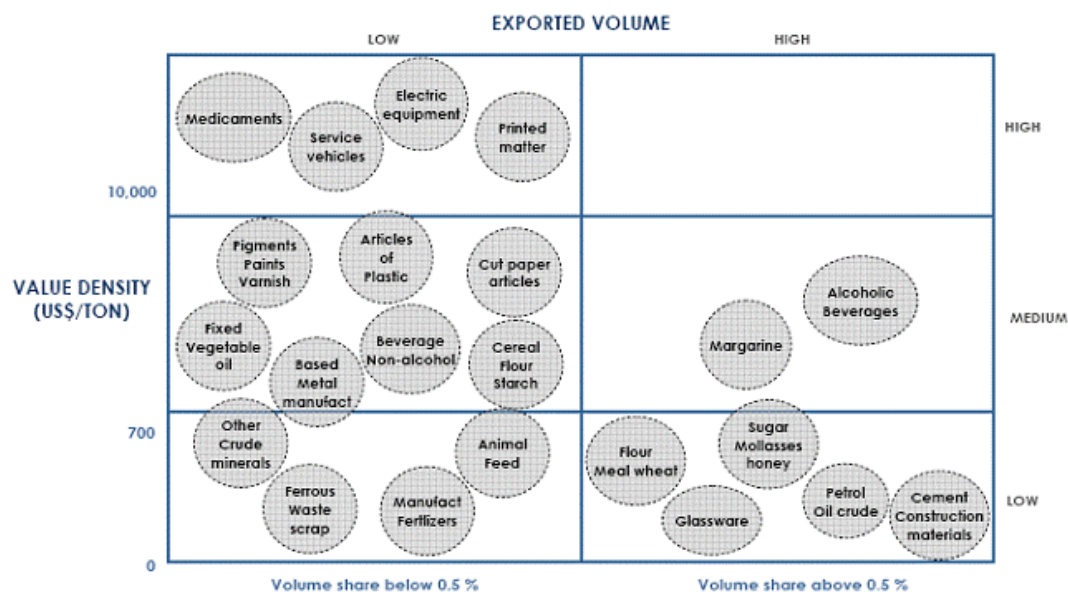
Começar analisando os fluxos de importação e exportação para os quais é mais simples identificar volumes por ponto de entrada e saída. Mais complicado resulta identificar a origem da exportação ou o lugar de consumo final ou processamento de uma importação.

Através das entrevistas realizadas junto a transportadores, operadores logísticos e carregadores, poderão ser identificadas as famílias logísticas mais relevantes quanto à atividade logística gerada. As mais frequentes são:

- Produtos de consumo massivo
- Produtos com cadeia de frio
- Eletrodomésticos e aparelhos eletrônicos
- Sobressalentes
- Têxteis
- Produtos agrícolas que não requerem cadeia de frio
- Materiais de construção
- Insumos para a indústria
- Mineração
- Maquinaria e equipamentos

Para cada família identificada, elaborar esquemas ou mapas como os exemplos mostrados a seguir:

Figura 12 – Matriz de densidade de valor





IIRSA

GUIA PARA A ESTRUTURAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL

Figura 13 – Fluxo de produtos de consumo massivo

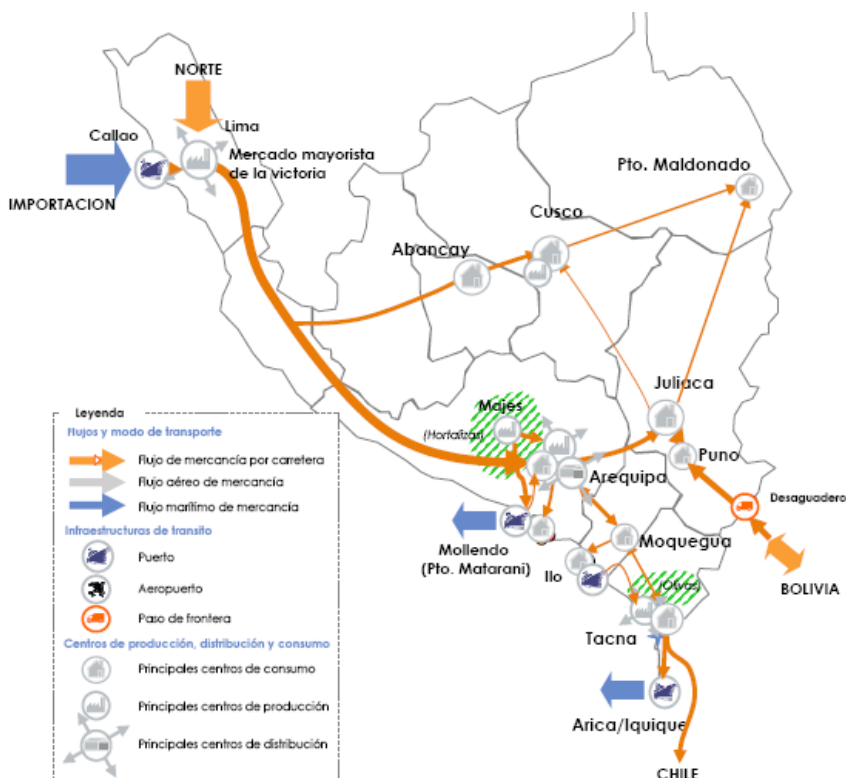
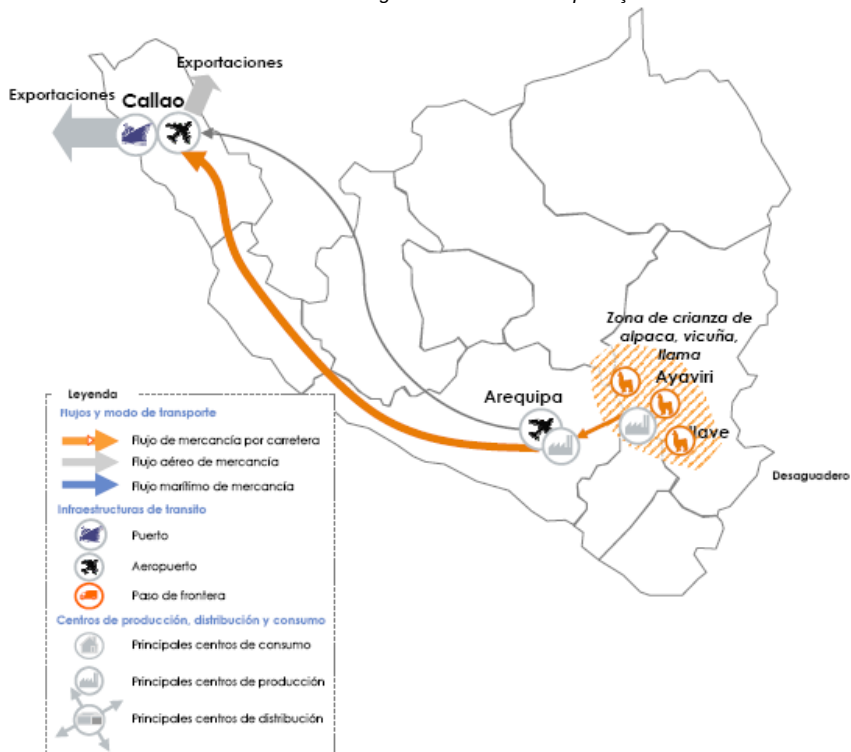


Figura 14 – Fluxo da exportação têxtil



Fonte: ALG

PARTE 2. POSSÍVEIS MUDANÇAS NA DINÂMICA DO TECIDO PRODUTIVO E NO SISTEMA LOGÍSTICO⁶

1. Estrutura das cadeias produtivas⁷

Descrever a possível ou futura estrutura das cadeias produtivas localizadas total ou parcialmente na área de influência, com a introdução de mudanças em sua estrutura derivadas da implantação dos projetos do GP e das ações e projetos propostos.

Incluir esquemas do novo desenho das cadeias produtivas, identificando as mudanças.

Figura 15 – Fluxo da cadeia Sucata-Arame



2. Estrutura das cadeias logísticas⁸

Identifique possíveis mudanças na estrutura das cadeias logísticas como consequência da implantação dos projetos ou solução dos entraves hoje existentes.

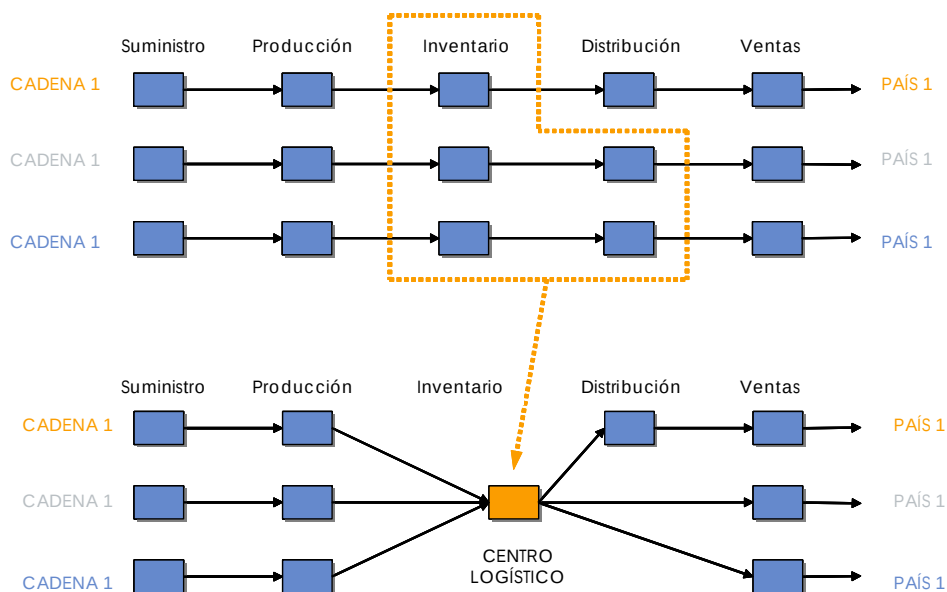
Por exemplo, complementaridade logística e possível centralização:

⁶ Corresponde ao Passo II da metodologia. Levar em consideração que as fases II.1, II.2 e II.3 são para preparar e realizar o trabalho de campo, porém, não geram necessariamente produtos a serem incluídos no corpo principal do relatório final. Os questionários ou guias para as entrevistas e um resumo deles podem ser incorporados ao relatório em forma de anexos. Por outra parte, informações coletadas e analisadas segundo as Fases II.3, II.4 e II.5 são incorporadas ao ponto 3 da parte 1 do relatório final.

⁷ Corresponde às Fases II.4 e II.5 da metodologia

⁸ Corresponde às Fases II.4 e II.5 da metodologia

Figura 16 – Centralização de inventários



3. Hipóteses sobre mudanças possíveis na dinâmica produtiva e logística

Síntese das hipóteses realizadas. Explicar as que foram aceitas e as que não, expondo razões. Analisar possíveis mudanças na dinâmica produtiva apontadas pelos entrevistados.

PARTE 3. PROPOSTA DE PROJETOS E AÇÕES E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS NO DESENVOLVIMENTO DA AI⁹

1. Levantamento e classificação de propostas de projetos e ações

Levando em consideração as propostas, ideias e comentários realizados pelos entrevistados, o usuário deverá sistematizar as informações identificando critérios de classificação, reunindo em grupos ideias e propostas que, embora formuladas de maneira diferente, visem à resolução do mesmo problema ou à geração de uma solução idêntica. Eis onde o usuário também adicionará suas propostas.

Explicar os critérios de classificação utilizados, tanto para reunir as propostas e ações, como para estabelecer a relação entre elas.

Tabela 17 – Resumo de projetos e ações

Descrição		Prazo	Iniciativa	Impacto		Relação	Observações
				IPr	SLVA		
Infraestrutura							
1	Projeto A	Curto	Pública		Baixo	3, 5	
2	Projeto B	Médio	Privada		Médio	-	
3	Projeto C	Extenso			Alto	1	
Serviços logísticos							
4	Proposta 1					6, 9, 10	
5	Proposta 2					1	
Facilitação do comércio							
6	Ideia 1					4, 9, 10	
7	Ideia 2						
Outras propostas							
8	Ação A						
9	Ação B					4, 6, 10	
10	Ação C					4, 6, 9	
11	Ação D						

2. Articulação de ações, projetos complementares e oportunidades de negócio

Este é um dos pontos críticos do trabalho e talvez um dos mais complicados de compor. Tal como se explica na metodologia, trata-se de identificar relações de interdependência entre o potencial de IPr e o desenvolvimento de SLVA com os projetos de infraestrutura, solução de entraves ao comércio ou ao fluxo de bens e oportunidades de negócio. Estas relações de interdependência definem um conjunto de projetos, ações e oportunidades de negócio que descrevem uma lógica econômica que dá sentido e prioridade ao plano de ação depois proposto.

A modo de exemplo, apresenta-se a seguir o conjunto de projetos, ações e oportunidades de negócio identificado para o complexo grãos-aves do Grupo 3 do Eixo de Capricórnio.

⁹ Corresponde ao Passo III da metodologia.



“Analisando o destino das importações e a origem das exportações dos produtos dos elos das cadeias produtivas selecionadas, localizados no Paraná, observa-se que proporções importantes dos fluxos comerciais se dão principalmente na porção oeste da área de influência (região de Cascavel/Francisco Beltrão/Pato Branco).

Se, com a execução dos projetos de infraestrutura, procura-se estimular a integração produtiva, estes fatos devem ser levados em boa conta no momento de estabelecer prioridades e horizontes temporais desejáveis para a execução dos projetos do GP-3 (portfólio IIRSA ou complementares). As constatações antes apresentadas indicam que, em termos territoriais, deve se dar especial atenção ao oeste do Paraná e ao leste do Paraguai e que, em termos produtivos, o olhar deve ser especialmente colocado nas cadeias de grãos e aves. Nestas porções do território da AI e nestas cadeias estão dadas as melhores condições para aprofundar a integração produtiva entre o Paraguai e o Paraná no curto e médio prazo.

Por outra parte, e para reforçar a conclusão anterior, é necessário considerar outras circunstâncias que contribuem para a solidez e coerência do conjunto de projetos, entraves e oportunidades de negócios que se tentará construir no futuro. Estas circunstâncias são apresentadas a seguir:

- 1. Qualquer que for a visão de futuro econômico estabelecida para o Paraguai, com certeza ela incluirá o desenvolvimento da agricultura no leste do país, o desenvolvimento da agroindústria ligada a esta produção agrícola, a elevação e/ou manutenção de níveis adequados de competitividade para assegurar o aumento das exportações agropecuárias, a constante melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade na HPP, ampliação e melhorias dos portos que a servem e dos serviços relacionados com o transporte e a logística dos produtos agropecuários, agroindustriais e seus insumos.*
- 2. As perspectivas realistas para a execução dos planos de ampliação e adequação do sistema de transporte ferroviário do Paraná são as seguintes: O trecho Cascavel-Guaíra possivelmente será executado mais rapidamente que o trecho Cascavel-Foz do Iguaçu. A construção da ponte ferroviária sobre o rio Paraná está em fase de estudos preliminares. As fortes diferenças das posições mantidas pela Ferroeste e pela ALL impedem fazer previsões razoáveis sobre a realização de investimentos em infraestrutura ferroviária que permitam melhorar a conexão Cascavel-Paranaguá. Por isto, na medida em que o custo de transporte pela HPP se mantiver inferior à opção terrestre (estrada ou ferrovia) para chegar a Paranaguá, a hidrovía continuará sendo a principal via de saída para os produtos agrícolas e agropecuários.*
- 3. A exportação de sementes, fertilizantes, ovos para incubação e bens de capital para o Paraguai, bem como a importação de grãos do Paraguai, se transformou em um negócio de consideráveis proporções para as empresas e cooperativas do oeste do Paraná. O crescimento da produção de grãos e de aves no Paraguai pode levar a importantes aumentos de escala das atividades paranaenses da cadeia produtiva grãos-aves. Isto significa que se criaram interesses econômicos bastante poderosos em favor do aprofundamento da integração produtiva.*
- 4. Limitada, entre outros aspectos, pelo conflito entre a concentração geográfica da produção de proteína animal e as regras ambientais e sanitárias, a produção de aves no oeste do Paraná enfrentará no futuro próximo dificuldades para sua expansão. Por isto, há já um certo interesse em investir na produção de aves no*



Paraguai. Com sua produção de soja, milho e trigo, e com agricultores tecnificados e capacitados, o Paraguai é uma possível frente de expansão dos investimentos brasileiros no setor. As cooperativas do oeste do Paraná contam com tecnologia e capital para realizar estes investimentos mas enfrentam, como já foi mencionado, a restrição de não poder operar no Paraguai como cooperativas.

Considerando estes fatos como pano de fundo, é possível propor um conjunto de projetos de infraestrutura, entraves, dificuldades e oportunidades de negócios, que inclua os seguintes elementos: expansão da produção de frangos no Paraguai, usina de asfalto no oeste do Paraná, duplicação da BR 277 Cascavel-Foz, anéis viários de Cascavel e de Foz, segunda ponte viária, pavimentação de caminhos rurais no Paraguai, linhas de transmissão de energia para eletrificação rural, elevação do status sanitário da produção de aves no Paraguai, exportação de frangos pela Hidrovia Paraguai-Paraná, desenvolvimento/ampliação da cadeia de frio para suportar o aumento da exportação de frangos pelo rio, aumento do movimento da HPP, melhorias na hidrovia (dragagem, sinalização), expansão dos negócios nos portos, expansão da capacidade dos portos, introdução, no Paraguai, de caminhões com maior capacidade de carga, produção de barcas no Paraguai ou no Brasil.

Com esta sucessão de eventos, é possível compor um cenário realista e plausível, suscetível de ser realizado no médio prazo (em torno de cinco anos) que, se considerados apenas alguns eventos, poderia ser assim descrito: o aumento da produção de frangos (por investimentos de capitais brasileiros privados ou de cooperativas) exigirá melhorias na infraestrutura básica do Paraguai (caminhos rurais, vias de acesso aos portos e eletrificação rural); o aumento das exportações de frangos pelo rio Paraná pressionará por melhorias físicas na via fluvial, nos portos e na cadeia de frio; com o aumento das exportações, são atingidas escalas que justificam investimentos na ampliação e melhoria dos serviços oferecidos pelos portos e empresas de transporte fluvial; o aumento da produção de aves contribui para o aumento da produção de grãos e, portanto, para o aumento do trânsito de sementes, fertilizantes, máquinas e equipamentos do Brasil para o Paraguai, justificando melhorias na infraestrutura de transportes que liga o oeste do Paraná com o Paraguai.

A lógica econômica por trás desta sucessão de eventos é a geração de demandas que constituem oportunidades de negócios. Estas oportunidades, se suportadas por investimentos adequados quanto ao montante e o tempo, por um lado, aumentam a eficiência do conjunto e, por outro, criam oportunidades de negócio realistas. Assim, por exemplo, do ponto de vista do transporte, ao se ampliar a produção na área, criam-se demandas por serviços de transporte na hidrovia, abrindo novas oportunidades de negócios para o setor privado. Se estas oportunidades de negócios não forem convenientemente preenchidas e a capacidade e qualidade da prestação de serviços da hidrovia não aumentarem, as ferrovias e/ou rodovias podem se posicionar crescentemente como alternativas. O aumento da demanda pelos serviços das ferrovias pode originar um círculo virtuoso demanda-investimento aplicado ao transporte terrestre, semelhante à sucessão de eventos que descrevemos acima para o caso da hidrovia.

A montagem de um conjunto como o acima descrito é útil para mostrar que a infraestrutura é um elemento que deve ser ligado a outros elementos (ou outras restrições), que, por sua vez, devem ser identificados, analisados e resolvidos em conjunto para que a infraestrutura efetivamente funcione e produza os resultados desejados, o qual, no caso da IIRSA, significa apoiar a integração produtiva.

É possível tratar de ordenar os elementos que compõem o conjunto segundo prioridades. Para fazê-lo, é conveniente reconstruir o conjunto antes apresentado, dividindo-o em quatro subconjuntos.

O primeiro seria composto por projetos e ações vinculados à necessidade de melhorar o fluxo de mercadorias entre o oeste do Paraná e o leste do Paraguai. Nele estariam, por exemplo, os anéis viários de Cascavel e de Foz do Iguaçu, um terminal intermodal em Cascavel ou em Foz do Iguaçu, uma EAI (“Estação Aduaneira Intermediária”) em Cascavel, a segunda ponte rodoviária sobre o rio Paraná e o centro de fronteira e a ferrovia Cascavel-Foz do Iguaçu.

O segundo seria composto por elementos que visem à melhoria da oferta de infraestrutura e de serviços que servem à produção agropecuária nos departamentos da área de influência ao sul de Ciudad del Este (Itapuá e Alto Paraná). Neste subconjunto poderiam estar, por exemplo, os caminhos alimentadores e a circulação de bi-trens.

O terceiro reuniria projetos e ações associados à melhoria das condições do fluxo de transporte na hidrovia. Dele participariam a dragagem e sinalização dos rios, as rodovias de acesso aos portos, a melhoria dos serviços prestados pelos portos e o desenvolvimento da cadeia de frio, por exemplo.

O quarto subconjunto seria composto por projetos e ações com efeitos mais gerais. Por exemplo, poderiam ser incluídas as ações voltadas para a elevação do status sanitário das aves produzidas no Paraguai, bem como as ações orientadas à melhoria da qualificação da mão-de-obra.

Se a estratégia é, como propomos, atrair investimentos para a produção de aves nos departamentos de Itapuá e Alto Paraná e exportar essa produção pela hidrovia, é necessário combinar adequadamente projetos e ações de cada subconjunto, reunindo aqueles de mais urgente execução, necessários, de uma parte, para apoiar a estratégia de atração de investimentos na produção de aves e, de outra, para assegurar a oferta de infraestrutura e outras condições para que a produção e exportação ocorram em condições adequadas. Nesse sentido, as ações mais urgentes seriam aquelas vinculadas a melhorar a oferta de infraestrutura e serviços de apoio à produção, combinadas com outras relacionadas à melhoria do fluxo de transporte na hidrovia. As menos urgentes seriam as ações do primeiro subconjunto.”

3. Avaliação dos impactos do conjunto de projetos e ações na IPr e o desenvolvimento de SLVA

3.1 Avaliação do potencial de integração produtiva

Com base no descrito no ponto acima, as hipóteses avaliadas durante as entrevistas e as configurações de cadeias produtivas propostas no ponto 3.2, concluir neste ponto o impacto que poderiam ter a execução do grupo de projetos, das infraestruturas complementares e das ações propostas, sobre a integração produtiva regional e o desenvolvimento da AI.

3.2 Avaliação do potencial de desenvolvimento de SLVA

Idem ponto supra, para os serviços logísticos de valor agregado.

4. Recomendações para um plano de ação

Organizar os projetos e ações conforme seus níveis de prioridade. Elaborar uma agenda de trabalho, identificando os órgãos ou entidades responsáveis pela sua execução.



ANEXO I. Configuração de páginas e formatos

Visando facilitar a edição final dos relatórios, sugere-se a funcionalidade de “Estilos” do Word.

Estilo **Normal** para o texto padrão ao longo de todo o relatório:

- Tipo de letra Arial tamanho 11
- Alinhamento esquerdo
- Sem recuos
- Sem espaços anteriores ou posteriores em cada parágrafo. Inserir manualmente um espaço entre cada parágrafo
- Espaçamento simples

Para os títulos, aplicar “Esquema numerado” para manter a sequência numérica de forma automática e poder criar o índice ou sumário.

Estilo **Título 1:**

- Tipo de letra Arial tamanho 12 em negrito
- Alinhamento esquerdo
- Recuo de parágrafo 0,76 cm
- Espaçamento anterior 12 pontos e posterior 6 pontos
- Espaçamento simples
- Nível 1 do esquema numerado do tipo **1.**
- Marca de tabulação após o número

Estilo **Título 2:**

- Tipo de letra Arial tamanho 11 em negrito
- Alinhamento esquerdo
- Recuo de parágrafo 1,02 cm
- Espaçamento anterior 12 pontos e posterior 3 pontos
- Espaçamento simples
- Nível 1 do esquema numerado do tipo **1.1.**
- Marca de tabulação após o número

Estilo **Título 3:**

- Tipo de letra Arial tamanho 11 cursiva
- Alinhamento esquerdo
- Recuo de parágrafo 1,27 cm
- Espaçamento anterior 12 pontos e posterior 3 pontos
- Espaçamento simples
- Nível 1 do esquema numerado do tipo **1.1.1**
- Marca de tabulação após o número

Página A4, margem direita e esquerda de 3 cm, superior de 3,3 cm e inferior de 2,5 cm
Cabeçalho e rodapé a 1,25 cm