

ESTUDO DE AVALIAÇÃO DO POTENCIAL DE INTEGRAÇÃO PRODUTIVA DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA INICIATIVA IIRSA INFORME FINAL

PARTE A CAPÍTULO I

SUMÁRIO EXECUTIVO

1 Introdução

- 1.1 Este relatório corresponde ao Resumo Executivo do “Informe Final” dos estudos de consultoria contratados pela IIRSA, em março de 2006, com o objetivo de “Elaboração de Metodologia de Avaliação do Potencial de Integração Produtiva dos Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa IIRSA”.
- 1.2 O relatório contempla os resultados da aplicação das metodologias selecionadas para avaliação de possibilidades de integração produtiva a dois estudos de casos específicos, que são o Grupo 3 de Projetos do Eixo Capricórnio (Assunção – Paranaguá) e o Grupo 3 de projetos do Eixo Mercosul – Chile (Buenos Aires – Valparaíso).
- 1.3 Este relatório também contém as versões finais do “Informe Metodológico” e do “Guia de Aplicação da Metodologia”, que devem orientar a aplicação da metodologia, bem como um texto geral acerca do conceito de Integração Produtiva.

2 Objetivos gerais do trabalho

- 2.1 O objetivo central do Estudo “Elaboração de Metodologia de Avaliação do Potencial de Integração Produtiva dos Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa IIRSA” é desenvolver um marco metodológico para a avaliação do potencial de integração produtiva dos EID, que permita avaliar as potencialidades de desenvolvimento produtivo integrado dos espaços territoriais dos grupos de projetos da Iniciativa IIRSA, seu vínculo com a demanda de infra-estrutura física e identifique ações e projetos que estimulem a integração produtiva.
- 2.2 São objetivos complementares deste estudo:
 - 2.2.1 Conceituar o termo “integração produtiva”, de forma a esclarecer seu significado teórico, sua aplicabilidade prática/operacional e orientar a escolha metodológica para avaliação do potencial de integração produtiva;

- 2.2.2 Selecionar dois “casos pilotos” representativos dos grupos de projetos e dos EID, justificar esta seleção e aplicar a metodologia a estes dois grupos de projetos para testar e validar a metodologia;
- 2.2.3 Elaborar um Guia de Implementação da Metodologia que oriente sua aplicação aos demais EID e projetos associados.

3 Escopo do “Informe Final”

3.1 Este “Informe Final” é composto de 20 (vinte) relatórios técnicos, com a seguinte estrutura e conteúdo sumário:

- i. Parte A-I – Sumário Executivo (presente texto);
- ii. Parte A-II – Síntese da Metodologia – Resume os aspectos metodológicos mais relevantes – conceito de integração produtiva. Análise de Grupos de Projetos. Metodologias selecionadas - Cadeias; Tramas e Clusters; e Roteiro de Implementação dos Trabalhos de Campo – Entrevistas e Visitas;
- iii. Parte A-III – Informe Metodológico – Desenvolve os aspectos metodológicos do trabalho – Análise de Grupos de Projetos. Metodologias selecionadas - Cadeias; Tramas e Clusters; e Roteiro de Implementação dos Trabalhos de Campo – Entrevistas e Visitas;
- iv. Parte A-IV – Guia Metodológico - Roteiro de Implantação das Metodologias Selecionadas – Revisão de Literatura: Resenha dos Estudos da IIRSA Sobre os Eixos de Desenvolvimento e Sobre os Grupos de Projetos; Delimitação da Área de Influência; Roteiro para a Análise Grupos de Projetos; Roteiro de Aplicação da Metodologia de Cadeias; Roteiro de Aplicação da Metodologia de Tramas; Roteiro de Aplicação da Metodologia de Clusters; e Roteiro de Implementação dos Trabalhos de Campo – Entrevistas e Visitas;
- v. Parte A-V – Integração Produtiva – Conceitua Integração Produtiva Sul-americana – na perspectiva histórica e na perspectiva teórica. Descreve a evolução do conceito na literatura e no debate do desenvolvimento da América Latina.
- vi. Parte B-I - Análise do Grupo de Projeto e Caracterização da Área de Influência do Grupo de Projeto 3 do Eixo Capricórnio - Assunção – Paranaguá – Caracterização da área de influência do Grupo de Projeto e indicação de suas principais características sócio-econômicas (delimitação da área de influência, caracterização física, caracterização sócio-demográfica, estrutura produtiva e dinâmica econômica regional; e caracterização da infra-estrutura);
- vii. Parte B-II – Estudo de Tramas de Milho, Soja e Frango no Grupo 3 do Eixo Capricórnio – Assunção – Paranaguá - Região do Estado do Paraná – Aplicação da metodologia de estudo de tramas para os setores de produção de milho, soja e frango na área de influência do Grupo 3 de Projetos localizada no estado do Paraná - Brasil;

- viii. Parte B-III – Estudo de Tramas de Milho e Soja no Grupo 3 do Eixo Capricórnio – Assunção – Paranaguá - Região do Paraguai - Aplicação da metodologia de estudo de tramas para os setores de produção de milho e soja na área de influência do Grupo 3 de Projetos localizada no Paraguai;
- ix. Parte B-IV – Estudo da Cadeia de Milho, Soja e Frango no Grupo 3 do Eixo Capricórnio – Assunção – Paranaguá – Região do Paraná e Paraguai – Aplicação da metodologia de estudos de cadeias para os setores produtivos de milho e soja na área de influência do Grupo 3 de Projetos (Paraná e Paraguai);
- x. Parte B-V – Integração Produtiva e Infra-estrutura no Grupo 3 de Projetos do Eixo Capricórnio – Assunção – Paranaguá - Avaliação inicial dos resultados dos estudos metodológicos específicos e dos resultados de entrevistas referentes ao impacto da carteira de Projeto IIRSA na área de influência do Grupo 3 de Projetos (Paraná e Paraguai);
- xi. Parte C-I – Análise do Grupo de Projetos e Delimitação da Área de Influência do Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso / Buenos Aires - – Caracterização da área de influência do Grupo de Projeto e indicação de suas principais características sócio-econômicas (delimitação da área de influência, caracterização física, caracterização sócio-demográfica, estrutura produtiva e dinâmica econômica regional; e caracterização da infra-estrutura);
- xii. Parte C-II – Estudo da Trama de Milho na área do Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso / Buenos Aires - Aplicação da metodologia de estudo de tramas para os setores de produção de milho e soja na área de influência do Grupo 3 de Projetos - Valparaíso / Buenos Aires;
- xiii. Parte C-III – Estudo da Cadeia de Milho na área do Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso / Buenos Aires - Aplicação da metodologia de estudos de cadeias para o setor produtivo de milho na área de influência do Grupo 3 de Projetos Valparaíso / Buenos Aires;
- xiv. Parte C-IV – Estudo da Trama de Oleaginosa na área do Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso / Buenos Aires - Aplicação da metodologia de estudo de tramas para os setores de produção de oleaginosas (soja e girassol) na área de influência do Grupo 3 de Projetos - Valparaíso / Buenos Aires;
- xv. Parte C-V – Estudo da Cadeia de Oleaginosa na área do Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso / Buenos Aires - Aplicação da metodologia de estudo de tramas para os setores de produção de oleaginosas (soja e girassol) na área de influência do Grupo 3 de Projetos - Valparaíso / Buenos Aires;
- xvi. Parte C-VI - Estudo da Cadeia Milho, Soja e Girassol na área do Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso // Buenos Aires - Aplicação da metodologia de estudos de cadeias para os setores de milho, soja

e girassol, com abordagem quantitativa, na área de influência do Grupo 3 de Projetos - Valparaíso / Buenos Aires;

- xvii. Parte C-VII - Identificação e Caracterização dos *Clusters* de Vinhos de Mendoza no Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso / Buenos Aires – Aplicação da metodologia de análise de cluster para o setor produtor de vinho da província de Mendoza – Argentina, na área de influência do Grupo 3 de Projetos - Valparaíso / Buenos Aires;
- xviii. Parte C-VIII - Conclusões Integração e Infra-estrutura na área do Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso // Buenos Aires - Aplicação da metodologia de estudos de cadeias para os setores de produção de oleaginosas (soja e girassol) na área de influência do Grupo 3 de Projetos - Valparaíso / Buenos Aires;
- xix. Parte D-I – Relato Síntese das Entrevistas realizadas no Grupo 3 de Projetos do Eixo Capricórnio – Assunção – Paranaguá;
- xx. Parte D-II - Relato Síntese das Entrevistas realizadas no Grupo 3 de Projeto do Eixo MERCOSUL – Chile - Valparaíso // Buenos Aires.

4 Síntese da Proposta Metodológica

- 4.1 Entende-se por **Metodologia Proposta** o conjunto de técnicas de pesquisa, investigação e procedimentos desenvolvidos para a análise do potencial de integração produtiva dos EID. Como se indicou no “Informe Metodológico” de março de 2006, em função da complexidade do objeto de estudo, esta proposta metodológica engloba distintos passos complementares: a análise dos grupos de projetos; a aplicação de metodologias específicas de pesquisa selecionadas (estudo de tramas, estudo de cadeias e estudos de cluster); a elaboração e aplicação de roteiros de entrevistas qualitativas.
- 4.2 Parte-se do pressuposto de que é possível identificar cadeias, tramas ou clusters com desenvolvimento potencial, nos quais os investimentos da Iniciativa IIRSA representam: a) redução de custos de transportes, de produtos e de insumos; b) melhorias da qualidade dos serviços de infra-estrutura; c) economia de tempo e de custos, nos passos de fronteira e nos percursos, para todos os modais de transporte.
- 4.3 Parte da premissa de que a avaliação do potencial de integração produtiva dos EID será realizada tendo em vista as áreas de influências diretas dos Grupos de Projetos selecionados, entendidas como aquelas já identificadas (em termos de departamentos e municípios) pelos estudos de planejamento territorial indicativo da iniciativa IIRSA.
- 4.4 A **Análise dos Grupos de Projetos** consiste num diagnóstico da economia regional da área de influencia direta de cada Grupo de Projeto selecionado, que visa complementar as informações já disponíveis nos estudos da IIRSA, através de informações secundárias; bem como levanta informações econômicas que orientem as demais etapas do trabalho, salientando a relevância das principais atividades

econômicas e seu potencial de evolução a partir dos investimentos da Iniciativa IIRSA.

- 4.5 A metodologia de **Estudos de Cadeias Produtivas** consiste na descrição da estrutura das cadeias, de seus elos de ligação, desde a produção de matérias primas, processamento, industrialização até os centros de consumo ou portos de exportação dos produtos finais. A metodologia coloca ênfase nos elos de ligação, ou seja, na logística e no transporte, que são estreitamente ligados e dependentes da infraestrutura econômica. Os objetivos específicos dessa metodologia são: medir o impacto do projeto do grupo ao longo das mais importantes cadeias de valor do grupo; identificar a rentabilidade dos elos das cadeias, e das cadeias como um todo, antes e depois dos investimentos em infra-estrutura.
- 4.6 O **Enfoque de Tramas** consiste num método descritivo e abrangente de informações para identificar as relações econômicas entre atores e setores envolvidos em uma determinada atividade econômica. Ele foi adotado a partir de um roteiro (checklist) que inclui: principais atores; dinâmica e trajetória tecnológica; formas de coordenação e governança; inserção nos mercados nacionais e internacionais; aspectos institucionais.
- 4.7 A **Análise de Cluster** visa identificar a existência e o grau de maturidade de clusters (“grupo geograficamente próximo de firmas interligadas e instituições associadas, em um setor em particular, ligado por fins comuns e por complementaridades”) existentes, identificar infra-estruturas e investimentos complementares públicos e privados para a eliminação de obstáculos ao seu pleno desenvolvimento e maturação.
- 4.8 A proposta metodológica contempla também a realização de **Entrevistas**, divididas em dois grandes momentos:
- 4.8.1 Entrevistas iniciais, com o objetivo de complementar a Análise de Grupo de Projetos e auxiliar na aplicação das Abordagens de Tramas, Cadeias e Cluster;
- 4.8.2 Entrevistas finais com representantes do setor privado e governo em posições de tomar decisões estratégicas, com o objetivo de identificar oportunidades de investimentos e investimentos em carteira, tanto públicos como privados, ainda não identificados nas etapas anteriores, e validar (ou não) os trabalhos realizados.

5 Grupos de Projetos Selecionados

- 5.1 A proposta metodológica foi aplicada a dois Grupos de Projetos Selecionados:
- i. **Eixo Mercosul – Chile - Grupo de Projeto 3 – Valparaíso – Buenos Aires:** EID dos mais complexos, com população, densidade demográfica e PIB elevados; com atividades econômicas diversificadas. Os investimentos da carteira da IIRSA são de grande importância regional, com duas obras de grande impacto, como a travessia dos Andes por ferrovia e o melhoramento da Rota 7 na Argentina;

- ii. **Eixo Capricórnio - Grupo de Projeto 3 - Assunção – Paranaguá:** Região de menor complexidade e diversificação econômica, mas com enorme potencial de impacto da carteira de Projetos IIRSA nas economias dos dois países, principalmente através do adensamento de cadeias produtivas.

6 Cadeias Seleccionadas

6.1.1 Cadeias Seleccionadas no Grupo de Projetos Assunção- Paranaguá.

- i. Cadeia da Soja: O Paraguai é o quarto e o Brasil é o segundo maior exportador mundial de soja. A soja está integrada a vários outros complexos. Em que pese estas posições relativas, o escoamento da produção é problemático, pelo congestionamento das vias rodoviárias.
- ii. Cadeia do milho: a produção do Paraguai está integrada com os criatórios no Brasil e para exportação, mas também sofre muito com os elevados custos de transporte.
- iii. Cadeia de frango: tem uma grande importância na região oeste do Paraná e, onde se concentram cooperativas com grande capacidade de abate, bem como pode vir a ter grande importância no futuro para o Paraguai, em função do impacto da redução de custos de transportes.

6.2 Cadeias Seleccionadas no Grupo de Projetos Valparaíso – Buenos Aires.

- i. Cadeia do Milho: Cadeia com grande impacto para frente e para trás: dezenas de insumos, sub-produtos e materiais estratégicos para indústrias. Essencial para alimentação de suínos, frangos, reprodutores, poedeiras. Indústria de grande poder de integração: exportações para Brasil e Chile.
- ii. Complexo Oleaginoso (soja e girassol): Cadeia de grande densidade econômica da Argentina e que requer imenso volume de transportes. As matérias primas também requerem uma enorme rede de transportes terrestres. Há um parque fabril de indústrias de insumos, máquinas e equipamentos significativo e é um item importante do comércio Chile-Argentina.
- iii. Cluster de Vinho de Mendoza: a atividade vinícola é de grande importância na área de influência do Grupo de Projeto e apresenta grande potencial de desenvolvimento, com possibilidades de integração com a atividade vinícola do Chile, em vários pontos da cadeia e também através de investimentos produtivos.

7 Síntese das Análises

7.1.1 Grupo 3 de Projetos do Eixo Capricórnio (Assunção – Paranaguá)

- i. A análise de tramas de milho, soja e frango no Grupo 3 do Eixo Capricórnio forneceu uma visão abrangente do setor e da relação entre a atividade econômica e infra-estrutura. Permitiu também ressaltar os obstáculos e oportunidades de desenvolvimento da infra-estrutura dos modais rodoviário, ferroviário e dos serviços portuários como elementos essenciais para o

desenvolvimento do território. A avaliação dos projetos complementares aos projetos do Grupo 3 mostrou que há um “hiato de demanda” por serviços de infra-estrutura no território de abrangência do Grupo, que se aplica indistintamente aos modais rodoviário, ferroviário e dos serviços portuários.

- ii. A análise tramas de milho-soja-frango aplicada à economia do estado do Paraná revelou a complexidade e o potencial dessas atividades agropecuárias, mas também revelou seus gargalos, sintetizados no estrangulamento da infra-estrutura rodoviária, na excessiva dependência do modal rodoviário, na ausência de capacidade de armazenagem, que reforça a sazonalidade do movimento de cargas, na ausência de uma infra-estrutura adequada para cargas frigorificadas e na deficiência dos serviços portuários. Há baixa eficiência no sistema de infra-estrutura. Os custos são altos e o dispêndio de tempo é excessivo. O déficit na armazenagem afeta 33% da produção. A matriz de transportes é invertida: 70% das cargas são movimentadas por rodovias e apenas 30% por ferrovias.
- iii. A análise tramas de milho e soja aplicada à economia do estado do Paraguai, detalhada pelos principais departamentos, ressaltou o potencial de geração da produção agropecuária e o fato de ser a principal força propulsora do desenvolvimento do país. Foram destacadas as possibilidades do avanço da agroindustrialização no Paraguai – no sentido do país converter-se em fornecedor de produtos semi-processados e alimentos industrializados. Há varias regiões do país em condições de criar associações e clusters em condições de desenvolver conglomerados de empresas. Atenta-se para a necessidade de uma visão empresarial focada nesse novo modelo de negócio e a relevância de infra-estrutura que viabilize o transporte de carga frigorificada, com destaque para as estruturas de frio industrial, defesa sanitária, transporte rápido e passos de fronteira livres e desembaraçados. Mas sobressai nessa análise o extraordinário potencial de avanço da agroindústria e da produção de grãos, estimulado pela excelente condição do transporte fluvial.
- iv. Apesar dos investimentos recentes feitos em rodovias, essa infra-estrutura ainda há deficiência da malha viária, limitando o potencial de escoamento. Destaca-se a evolução do transporte fluvial e a estrutura de portos desenvolvida recentemente, que inclusive contornou os problemas derivados da operação do porto de Paranaguá. Destaca-se a unanimidade de que uma segunda Ponte da Amizade ampliaria as possibilidades de agroindustrialização e que uma ferrovia que ligasse Assunção a Ciudad Del Este traria maior sinergia aos investimentos de integração produtiva e melhoraria o fornecimento de produtos e matérias-primas, ampliando a eficiência da interligação entre os produtores, empresas processadoras, mercados de consumo, exportadores, abrindo espaço também para projetos complementares que contribuiriam no desenvolvimento da região.
- v. A análise de cadeias para soja e milho do Paraná e do Paraguai destaca algumas evidências comuns. No caso da soja paranaense para exportação, a implantação dos projetos do Grupo, assim como os projetos complementares,

contribuiriam para elevação da rentabilidade da soja para o produtor em 5,1% aproximadamente. No caso da implantação de todos os projetos previstos para o Grupo para o modal ferroviário, inclusive a obra do Desvio Ribas, o contorno ferroviário de Curitiba, e outros mais, e o acesso ferroviário livre e desembaraçado ao Porto de Paranaguá, os preços ao produtor se elevariam em 11,5%.. Outra conclusão da análise desses dados é a perda provocada pelo prêmio negativo do Porto de Paranaguá, que persiste mesmo com melhorias nos modais rodoviário e ferroviário, alertando para a necessidade de melhoria dos serviços portuários.

- vi. Os ganhos derivados desses investimentos são mais expressivos no caso de produtos de maior valor agregado, como é o frango. Nesse caso, obras de infra-estrutura que consigam diminuir o valor do frete até o porto em 20%, já colaboram com um aumento de 84% no resultado. Logo, uma combinação de diminuição de despesas de vendas, incluindo as despesas do porto, de 5%, com uma redução do valor do frete, geram um ganho de 88%. Assim, a simulação revelou impactos significativos com “metas” de reduções de custos nos modais de transporte.
- vii. Os resultados da aplicação da metodologia ao Grupo Assunção – Paranaguá mostram uma série de oportunidades de integração produtiva, com destaque para: oportunidade de drawback entre cooperativas brasileiras produtoras de aves com o milho de origem Paraguaia; integração da soja do Paraguai com as plantas de esmagamento na Argentina; potencial de integração e novos investimentos no Paraguai, para complexo sucroalcooleiros e para integração da produção de biocombustíveis; integração entre produtores de milho e trigo com moinhos situados no sudoeste do Paraná; atração de novos investimentos brasileiros pelo Paraguai, decorrente das oportunidades de negócios e do favorável regime tributário; expansão de agroindústrias no Brasil implica no aumento da produção de milho e trigo no Paraguai.
- viii. Nas entrevistas realizadas destacou-se o potencial de integração produtiva, de atração de investimentos privados e aceleração dos investimentos públicos. Entretanto, há necessidade de uma plataforma institucional que possa gerenciar os projetos estratégicos a curto e médio prazo. No caso do Paraguai, o sistema nacional de planificação está fortemente concentrado no setor de transportes, mas as iniciativas devem ir além, compreendendo as áreas de energia e telecomunicação. Se as entrevistas demonstram que o impacto dos projetos do Grupo poderia ser maior com a melhoria nas condições de trafegabilidade das estradas, também revelam que um fator crítico para atrair investimentos é a disponibilidade e confiabilidade da oferta de energia elétrica. Na logística, o que é forte é o setor de transportes na trama de milho e soja e o conseqüente desenvolvimento dos agriclusters. Mas mesmo ai há a necessidade de melhoria de regulamentação – o que seria conduzido com uma articulação maior entre os órgãos do Estado.
- ix. Os investimentos mais importantes são na linha de melhoria nas condições de operação das estradas (como por exemplo, na rodovia Assunção-Ciudad Del

Este). Há grande potencial na estruturação de um hub de um sistema de transporte em Cidade Del Este, que promova uma completa modernização do sistema logístico. Os investimentos no modal rodoviário estão atenuando o hiato da demanda existente. Mas o desenvolvimento do agronegócio do Paraguai exige grandes investimentos na recuperação de estradas vicinais. Outro investimento relevante seria o trecho ferroviário Assunção-Ciudad Del Este, que demandaria uma solução global inter-oceânica para ser viabilizado.

- x. Muitos projetos complementares para o pleno efeito dos projetos do Grupo estão ligados a ativos intangíveis tais como a melhoria na fiscalização de defesa fito-sanitária, na certificação de qualidade, em sumo, em tudo que se relaciona à competitividade em mercados exigentes. Segurança dos alimentos é um ponto vital na exportação, com destaque para o combate à doença de New Castle e à Gripe Aviária Asiática, em função da potencialidade da exportação de proteína animal. O programa de clusterização também é parte central dessa agenda. Quanto à integração entre os dois países, nos setores estudados destaca-se a exportação de farelo e óleo de soja para o Brasil. Com a expansão das atividades de produção de carnes no Brasil o potencial aumenta. Há gargalos à integração entre o Brasil e Paraguai derivados também de questões tributárias, como a cobrança do PIS e COFINS na matéria-prima importada do Paraguai. Esse entrave pode ser superado através de operações de drawback ou internação temporal.

7.1.2 Eixo Mercosul – Chile (Buenos Aires – Valparaíso)

- i. A análise da trama de milho no Chile e na Argentina revela que, além da produção primária, a estrutura de produção se desdobra em sucessivas etapas até os produtos finais, vinculando-se verticalmente com a indústria de insumos e equipamentos agrícola, com as moendas, e com a indústria alimentar e mesmo não alimentar, que elabora produtos de consumo final a partir de produtos intermediários elaborados pelas moendas secas e úmidas. Faz-se uma análise da institucionalidade e dos principais atores da trama: produtores; produtores de sementes e insumos, indústria agroquímica e de equipamento, atividades industriais de primeira e segunda transformação, além das atividades de exportação.
- ii. A análise da trama destaca também a forte dependência do transporte do modal rodoviário, aspecto negativo em termos de competitividade, mas que é atenuado pelo fato das regiões produtoras se situarem próximas aos portos. Outra característica é a forte concentração do escoamento no período da colheita, que aumenta os custos de transporte pela maior preço dos fretes e pela comercialização se realizar em situações de excesso de oferta.
- iii. A análise da cadeia produtiva do milho no Grupo 3 do Eixo Mercosul Chile traz uma descrição da ecologia do milho, da situação econômica da cadeia no eixo e no plano internacional, a caracterização da produção primária, dos centros de produção, de convergência, de armazenamento e de formação de preços, bem como da indústria de transformação relacionada à cadeia

produtiva (moenda seca, úmida e a elaboração de rações). A principal rota percorrida pelo milho na Argentina – na área de influência do Grupo de Projeto – é a Ruta nº 7. Os portos principais para a exportação de milho são os portos dos Rio Paraná e Rio de La Plata.

- iv. A integração produtiva entre Chile e Argentina, na cadeia do milho, começa pela importação direta de grãos, que tem no Chile um importante parceiro comercial da Argentina. Cerca de metade do milho consumido no Chile tem procedência Argentina (1,5 milhões ton). A demanda chilena é majoritariamente derivada da produção de proteína animal, uma atividade que passou por forte crescimento nos últimos dez anos, e que segue crescendo a 10% ao ano. O Chile também importa da Argentina outros produtos derivados do milho (como xarope de frutose; xarope de glicose; glicose anidra e amido). Fundamental nessa perspectiva de integração da cadeia é o fato de que o preço do produto no mercado chileno está diretamente relacionado ao custo de importação do produto que provém da Argentina. Atualmente o produto utiliza rotas marítimas, com um custo FOB de 110 US\$/ton e CIF de 135 US\$/ton, que acrescido de custos de aduana e fretes locais chega a um custo de importação de 147 US\$/ton.
- v. A análise da trama de oleaginosas (soja e girassol) abarca uma avaliação recente da evolução da trama em termos mundiais e na área de influência (produção, comércio e organização da produção). Faz-se uma caracterização dos principais atores dessa trama, dos processos de transformação industrial e dos canais de comercialização internos e externos. A infra-estrutura de transporte e armazenagem é descrita, bem como a governança e institucionalidade existentes.
- vi. As exportações argentinas do complexo oleaginosas contabilizam mais de US\$ 9,0 bilhões, caracterizando essa atividade como um dos setores mais importantes da economia local. Os principais parceiros comerciais são os países das Ásia, grandes importadores de grãos e derivados. O comércio com o Chile é de dimensões bem menores, mas envolve exportações de soja em grão, azeite de soja e de girassol. O Chile é responsável por cerca de 40% das exportações argentinas para a região. As estatísticas da aduana de Mendoza revelam que os subprodutos de soja e girassol responderam por mais de 42% do valor das exportações que passaram por aquela aduana em 2005. A totalidade dessa movimentação de cargas foi feita por caminhões. As estratégias das grandes empresas para aumentar sua competitividade são de reduzir custo da moagem e de armazenagem de insumos e custos de transporte, além de estratégias específicas para bens finais (diferenciação, marcas, inovações de produto, etc.). A logística assume um papel central nesse contexto, na medida que os custos de transporte, majoritariamente por caminhão, representam mais de 50% do total dos gastos de comercialização.
- vii. A análise de cadeias aplicada ao setor de oleaginosas do Grupo Buenos Aires – Valparaíso revelou a natureza dos encadeamentos e o destino da produção primária, bem como caracterizou os centros de produção, industrialização,

armazenamento, os pontos de embarque e os trajetos mais importantes percorridos pelas mercadorias. Cabe destaque para o fato de que na área de influência se localizam aproximadamente 800 plantas que responde por quase 40% da capacidade de armazenamento total do país.

- viii. A análise do cluster de Vinhos de Mendoza compreende um panorama da vinicultura no mundo, uma caracterização sócio-econômica e do setor vinícola da província, e uma descrição dos clusters de vinhos (Rio Mendoza, Vale do Uco, Vale Central e San Rafael). Faz-se uma análise vantagens competitivas regionais (naturais e desenvolvidas) e dos aspectos de comercialização, logística e distribuição dos produtos finais.
- ix. Dentro da província de Mendoza o setor vinícola desponta como sendo um dos principais setores em termos de geração de emprego e renda. A província é a principal região produtora de vinho da Argentina. Mendoza possui 892 adegas, o que representa 70% de todas as adegas argentinas. Em 2005, as exportações de vinhos ocuparam o primeiro lugar na lista dos principais produtos exportados com US\$ 280 milhões, equivalente a 23,5% do total das exportações da província. O setor emprega cerca de 13,4 mil assalariados diretos, mas há estimativas de 45 mil pessoas ocupadas no conjunto da cadeia produtiva. Os principais destinos dos vinhos de Mendoza são Estados Unidos, Reino Unido e Paraguai, que concentraram 52% da demanda. Mas um volume significativo das exportações da província destina-se ao Chile e ao Brasil.
- x. Em termos produtivos o setor vinícola de Mendoza está disposto espacialmente na forma de clusters. Os clusters vinícolas de Mendoza apresentam a seguinte conformação: na base da produção estão os vinhedos. À montante há uma rede de fornecedores de insumos: mudas, adubos e fertilizantes, máquinas e implementos para a colheita, equipamentos de irrigação, além de outros acessórios para a produção como madeiras, fios e instalações. À jusante da cadeia estão as adegas que beneficiam as uvas fornecidas e produzem os vinhos. As adegas demandam uma outra série de insumos: indústrias fornecedoras de equipamentos para a elaboração do vinho, empresas fornecedoras de tanques, barris, vidros, etiquetas, cápsulas, caixas de papelão, etc. Há também empresas prestadoras de serviços, como marketing, informática, etc. Estima-se que existem em Mendoza 200 empresas fornecedoras de bens e serviços aos clusters vinícolas. Entre as instituições que prestam apoio às atividades estão centros de P&D, universidades, associações empresariais, instituições governamentais de apoio e regularização, bem como instituições financeiras. O setor também tem uma integração virtuosa com o setor comercial e turístico da província. Finalmente, à jusante estão as empresas que são responsáveis pelas redes de distribuição e logística tanto em nível do território nacional quanto em outros mercados no exterior.
- xi. O desenvolvimento da indústria de vinhos de Mendoza foi possibilitado pela combinação de vantagens competitivas naturais (clima e terras) e vantagens competitivas adquiridas (migração, recurso humanos, tecnologia, etc.). Um

importante componente desse desenvolvimento decorre da larga tradição em termos de associativismo. Há três níveis de organização da ação coletiva: câmaras gremiais-empresariais; participação pública e privada em entidades mistas; interação entre diferentes organizações empresariais e entre elas com o setor público, como expressão o Plano Estratégico Vitivinícola (PEVI) e o Plano de Desenvolvimento Rural da Província de Mendoza (PDR).

- xii. O segmento mais dinâmico e com maior volume exportado é o de vinhos finos. As estratégias comerciais e de marketing mais importantes são: comércio intrafirma; alianças estratégicas; acordos pontuais com operadores estrangeiros ou acordos com distribuidores especializados em vinhos. Os vinhos finos de mesa são transportados basicamente em caminhões ou pela ferrovia. As grandes adegas contam com serviços de transporte independentes. A Rota Nacional (RN) 7 é o eixo principal de saída da produção de Mendoza. Mas se utilizam também outras rotas, entre elas a ligação com o Chile através do Passo Cristo Redentor .
- xiii. A integração produtiva no setor vitivinícola tem avançado, especialmente pelos investimentos de adegas Chilenas em Mendoza, como revela a diretriz do grupo Cocha y Toro de comprar terras, adegas e plantas de envasilhamento na Argentina, além de expandir sua área plantada. O grupo já é o segundo exportador de vinho de qualidade da Argentina, depois da aquisição das Bodegas Trivento y Viñedos, e tem intenções de destinar US\$ 130 milhões para novos investimentos no período 2006-2007, além de ampliar suas ações nas áreas de pesquisa agrícola, enología e técnica, ratifica o propósito que a empresa tem de se constituir na principal produtora de vinhos do Chile e, através de sua filial Trivento, da Argentina.
- xiv. Mendoza conta com um “Puerto Seco”, no distrito de Godoy Cruz e perto do Passo Cristo Redentor, que se conformou mediante um convênio entre a Aduana, o governo local e a Bolsa de Comércio de Mendoza. O porto registrou em 2005 um volume de carga de 900 mil toneladas, das quais 570 mil corresponderam a exportações através do Chile e 330 mil a importações argentinas. Cerca de 80% do volume das exportações tem como destino final o Chile. Os 20% restantes foram reenviados a outros países da América do Sul via Chile. No caso das importações, 55% das cargas tiveram como destino Mendoza, e 34% Buenos Aires Há ainda a previsão de construção de um novo complexo aduaneiro e de migrações na vila de Uspallata.
- xv. Algumas cifras nacionais da Argentina mostram a relevância relativa do transporte de cargas e do comércio com o Chile. Em 2005, 52% das empresas com permissão para o transporte automotivo de cargas internacionais possuíam autorização para operar com o Chile (1.117 empresas). A capacidade de carga involucrada se eleva até 191.540 toneladas, que representa 65% da capacidade total do parque automotivo de transporte de cargas da Argentina.

- xvi. Mendoza esta servida pela Ferrovia ALL que transporta principalmente: vinho, mosto, cimento e carvão com destino a Buenos Aires, tanto para o mercado interno como para a exportação. A companhia tem uma base localizada na cidade de Palmira, a 35 Km da capital da província. Essa base multimodal oferece um conjunto de serviços de logística: movimento, consolidação e transporte de mercadoria, acondicionado em recipientes, caminhões ou vagões; serviço de depósito e armazenamento e serviço de alfândegas e depósito fiscal. A ALL tem recipientes flexi-tanques especiais para a carga a granel de vinho.
- xvii. Há uma expectativa real de que a melhora da Rota 7 e a conexão ferroviária entre Chile e Argentina, através do Passo do Cristo Redentor, potencialize enormemente esse fluxo de mercadorias, como revelam as entrevistas e as conclusões do estudo.
- xviii. As entrevistas revelam um conjunto de investimentos complementares necessários para fortalecer essa integração, incluindo a área de energia, e uma série de aspectos intangíveis (marcos regulatórios, questões de comércio intra-fronteiras, operação das aduanas, etc.). Também ficam evidentes os demais estrangulamentos da infra-estrutura (gargalos) e a necessidade de avanço na estrutura de operação intermodal, com centros de transferência de carga. Mas as entrevistas salientam um grande potencial derivado do acesso aos portos do Chilenos no Pacífico, que abrem possibilidades de conquista de novos mercados.

8 Informe Metodológico e o Guia Implantação das Metodologias Seleccionadas

8.1 O Informe Metodológico traz o conjunto das opções metodológicas seleccionadas para orientar os estudos. O Guia Metodológico consiste, por sua vez, num documento para orientar a aplicação em campo dessas metodologias, contendo orientações para as atividades de revisão e resenha da literatura e dos Estudos da IIRSA sobre os EID, e especialmente sobre os diversos produtos parciais e finais componentes do trabalho, a saber: análise dos grupos de projetos, caracterização e delimitação da área de influência, e as metodologias específicas a serem aplicadas no trabalho. Metodologia de Cadeias; Metodologia de Tramas e Metodologia de Clusters; além de contar com um roteiro de implementação das entrevistas e levantamentos de campo.