

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

**PARTE D
CAPÍTULO I**

**EIXO CAPRICÓRNIO - GRUPO DE PROJETO 3 - ASUNCIÓN –
PARANAGUÁ
RESUMO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS**

Relação das Entrevistas	2
1. Coordenação Local da IIRSA	2
2. Ministério das Obras Públicas e Comunicação (MOPC)	4
3. Empresa de Logística e Comercialização de Grãos	5
4. Empresa de Logística e Comercialização de Grãos	6
5. Proyecto de Fortalecimiento de la Competitividad del Sector Exportador Paraguai (Fococep).....	7
6. Câmara Paraguaia de Exportadores de Cereales e Oleaginosas (CAPECO)	9
7. ONPEC - Organización Nacional Promotora de la Estrategia de Competitividad	10
OUTRAS ENTREVISTAS	12
1. Empresa de Comércio de Grãos no Paraguai	13
2. Empresa de Suprimentos e Revenda	14
4. Cooperativa de Produção de Carnes de Aves e Suínos.....	16
5. Empresas de Transportes.....	17
6. Órgão Representativo de Classe (Avicultura).....	17
7. Estabelecimento Agrícola	18
8. Cooperativa de Grande Porte	19
9. Cooperativa de Grande Porte	21
10. Órgão Representativo de Classe (Exportadores de Frango).....	22

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

PARTE D - CAPÍTULO I

Relação das Entrevistas

A - PARAGUAI

Cadeias de Milho e Soja

1. Coordenação Local da IIRSA

1) Data e Local

Assunção, 31 de outubro de 2006. Internacional Hotel.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Roberto Salinas
- **Cargo:** Coordenador Nacional
- **Instituição:** IIRSA

3) Introdução

A Coordenação está empenhada em envolver várias instâncias do governo do país na proposta da IIRSA. É necessário um conjunto de providências para instalar um time de profissionais para seguir adiante com os estudos de base do IIRSA. A proposta da iniciativa e os projetos são conhecidos dos dirigentes do país.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

O Coordenador ofereceu um mapa com inúmeros outros projetos complementares àqueles do Grupo. São projetos considerados importantes para o Paraguai. Entre eles há o gasoduto e central termoelétrica; modernização de aeroportos; estradas prioritárias vicinais e troncais até o Chaco (e as Rutas VII, II e XI); obras de arte, como quatro pontes estratégicas para o Paraguai; etc.. Esses são os projetos considerados de relevância para complementação daqueles já consignados no Grupo. Todos esses projetos complementares têm estudos de pré-viabilidade. Há inúmeros estudos conduzidos pela Jaica, pela USAID e pela Agência Espanhola de Desenvolvimento, que têm estudos logísticos atualizados sobre o Paraguai.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Os projetos da IIRSA poderiam ser potencializados com os projetos complementares. O importante é otimizar os projetos do Grupo. A maior parte dos inventários de projetos

estratégicos necessitam de projetos de engenharia de transportes, projetos de energia, de construção de obras de arte, de otimização de sistemas de transporte fluvial, etc. Com estes projetos prontos os impactos dos projetos do IIRSA seriam substancialmente maiores.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

Uma das hipóteses do presente estudo é a de que haveria, com a implantação dos projetos do Grupo, um grande potencial de integração produtiva, de atração de investimentos privados, aceleração dos investimentos públicos, etc. Entretanto, há necessidade de uma plataforma institucional que possa gerenciar os projetos estratégicos a curto e médio prazo. Um *brain trust* capaz de gerenciar os projetos. 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. Na logística, o que é forte é o setor de transportes na trama de milho e soja e em conseqüente desenvolvimento dos agriclusters. Mas mesmo aí há a necessidade de melhoria de regulamentação – o que seria conduzido com uma articulação maior entre os órgãos do Estado. Não há empresas de grande porte devido a dificuldades de regulamentação e normatização das atividades. E essa seria uma parte complementar a ser incluída no Grupo.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Para o desenvolvimento da agropecuária do país fica clara a necessidade da realização dos dois projetos do Grupo, as conexões Salto Del Guairá até Cascavel e o projeto ferroviário Ciudad Del Este a Cascavel. São os projetos mais importantes de integração produtiva entre o Paraguai e o Brasil na vertente Leste daquele país. Por exemplo, para o escoamento da produção proveniente de Salto Del Guairá – que é um ponto de convergência de produção do Leste do Paraguai e por onde passam milho, soja e trigo, para a produção de aves e suínos nas circunvizinhanças do Paraná – falta uma ligação entre as duas cidades mencionadas. Para integração produtiva no Grupo, esta obra seria prioritária. O mesmo ocorre com a obra que liga Foz de Iguaçu a Cascavel – onde há hoje um estrangulamento na passagem da produção, com filas extensas de caminhões com as safras.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Os projetos considerados, quando integrados a Planificación Territorial e formação de arranjos produtivos locais (clusterização), têm um grande potencial de integração produtiva. Dentro e fora do Paraguai.

9) Estudo em Andamento

No momento só há um estudo previsto para a organização logística do eixo Assunção-CDE, que demandará um ano para ser concluído (com apoio da CAF e do governo da Espanha). Mas este eixo tem muito boas condições de trafegabilidade – exceto no que tange a dimensões das pontes e um excessivo número de postos de controle que atrasam muito as obras.

2. Ministério das Obras Públicas e Comunicação (MOPC)

1) Data e Local

Assunção, 31 de outubro de 2006. Sede do MOPC.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Arq. Luis D. Añasco Franco
- **Cargo:** Director Geral de Obras Públicas
- **Empresa:** M.O.P.C.

3) Introdução

Esse conjunto de entrevistas foi feito no MOPC, em reunião liderada pelo arquiteto Luiz D. Añasco Franco, e contou com a presença dos responsáveis pela área de regulamentação de estradas (DNTRAN) e pela regulamentação do transporte fluvial e operações portuárias – em ambos os casos estiveram presentes os dirigentes máximos das duas organizações públicas. Foram discutidos os projetos do Grupo e a realidade do Paraguai, inclusive com análises dos projetos potenciais no setor ferroviário e fluvial do país.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Hoje o modal rodoviário está “fechando” parte do hiato da demanda. Mas o desenvolvimento do agronegócio do Paraguai tem sido errático – em todas as direções, o que exige grandes investimentos na recuperação de estradas vicinais. Quanto ao trecho ferroviário Assunção-Ciudad Del Este, o trecho atingiria o máximo de sua eficiência se fossem feitas ligações ferroviárias completas com Cascavel, a ligação Salto del Guairá-Cascavel – formando assim um triângulo de troncos ferroviários de grande volume potencial de transporte de granéis agrícolas, fertilizantes, combustíveis, suprimentos, peças e equipamentos e cargas pesadas em geral. Os projetos ferroviários devem ser feitos em bloco – inclusive e principalmente com a segunda ponte, sob a forma de bi-modalidade. Ai ficaria como que “garantida a demanda” e o transporte de maiores volumes de carga. Esse projeto requer estudos mais aprofundados.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

O maior impacto dos investimentos previstos no Grupo para o desenvolvimento da integração produtiva deveria decorrer da construção da segunda ponte. Com a segunda ponte é possível haver convergência de cargas para a ferrovia Assunção/Cidad Del Este – ai se completa um conjunto único e integrado com os trechos ferroviários e a ponte. A segunda ponte é parte indissociável do projeto global do Grupo – daí ser o projeto âncora do Grupo.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

As discussões foram focadas na obtenção de informações sobre os projetos complementares aos projetos originais do Grupo.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

O ponto de estrangulamento mais importante é, para os graneis agrícolas e as cargas pesadas, o trecho que liga Cascavel a Ciudad Del Este. Com 170 km de extensão, é prioritário para o governo do Paraguai. Essa é uma ligação ferroviária importante. Ainda no modal ferroviário em Salto del Guairá há grande produção de soja e milho e a produção caminha da direção Norte do país, em direção a Pedro Juan Caballero. Essa segunda ligação é estratégica para a produção de grãos e oleaginosas, hoje mal servida de meios de transporte. Há ainda necessidade de investimentos na disponibilidade de material rodante. Há a demanda de grandes investimentos em vários setores complementares à ferrovia – envolvendo principalmente infra-estrutura de armazenagem para a ferrovia operar todo o ano e não só na safra de grãos – caso contrário ela não se justificaria.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

O tema não foi discutido diretamente nessa mesa-redonda.

3. Empresa de Logística e Comercialização de Grãos

1) Data e Local

Assunção, 2 de novembro de 2006. Unión Industrial Paraguaya.

2) Identificação do entrevistado

- **Nome:** Javier Gimenez
- **Cargo:** Presidente
- **Empresa:** Gical S.A

3) Introdução

O entrevistado é pos-graduado da FGV de São Paulo. A Gical é uma empresa de armazenamento e operações portuárias. Opera em grande escala e dispõe de quatro portos ao longo do Rio Paraná. Tem planos para expansão das operações, com novos investimentos e silos graneleiros e re-equipamento dos portos e terminais próprios.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Há a necessidade de investimentos públicos nos rios Paraguai e Paraná para a consolidação do acesso do Paraguai aos mercados da Argentina, Uruguai e para acesso ao exterior. A

empresa faz seus investimentos mas os investimentos nas vias fluviais deveriam fazer parte do conjunto de projetos do Grupo.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Os investimentos nos projetos irão beneficiar o escoamento das safras do Paraguai.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

O entrevistado ouviu a exposição completa do estudo. Mencionou que havia gostado da apresentação e que o trabalho estava completo.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Uma parte importante é a regulamentação. Melhores marcos regulatórios atrairiam mais investimentos.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

O tema não foi tratado diretamente na entrevista. Entretanto, o presidente da companhia mencionou que estará fazendo novos investimentos de forma vigorosa por acreditar no futuro do agronegócio do Paraguai.

4. Empresa de Logística e Comercialização de Grãos

1) Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Mario L. Medina
- **Cargo:** Ing. Agr. – Gerente de Operações
- **Empresa:** Gical S.A

3) Introdução

O entrevistado tem treinamento avançado e pós-graduação na FGV. Já trabalha há anos na empresa. É responsável por projetos estratégicos da Gical S.A.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Há projetos complementares muito importantes em relação aos mencionados no Grupo. Estão relacionados com as melhorias nos modais fluviais. O Paraguai está apenas iniciando um desenvolvimento do modal fluvial. Há ainda muitos projetos de re-novação e ampliação dos portos nos rios Paraná e Paraguai que devem ser considerados.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Os investimentos projetados terão sem sombra de dúvida grande impacto no desenvolvimento do Paraguai.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

O entrevistado participou da apresentação integral do estudo na Unión Industrial Paraguaya e concordou com as suas linhas gerais. Não haveriam críticas e sugestões específicas a serem feitas.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Em parte os investimentos de dragagem dos rios em pontos específicos. Além do mais há o Porto de Assunção.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Os projetos do Grupo são os de maior potencial de integração produtiva. Os projetos de portos e melhorias nos modais fluviais se destinam ao escoamento da produção de forma eficiente e barata. Mas são corredores.

5. Proyecto de Fortalecimiento de la Competitividad del Sector Exportador Paraguai (Fococep)

1) Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

2) Identificação dos Entrevistados

- **Nome:** Econ. Raúl Silvero
- **Cargo:** Director
- **Instituição:** FoCoSEP

e

- **Nome:** Dr. Roberto De Luise
- **Cargo:** Jefe de Equipo Asistencia Técnica Internacional
- **Instituição:** FoCoSEP

3) Introdução

O FOCOCEP tem uma participação direta no processo de apoio ao desenvolvimento do Paraguai. Para tanto há um projeto de financiamento de 15,9 milhões de euros, sendo 13 milhões de euros por parte do governo da União Européia e 2,9 milhões de aporte por parte do governo nacional. Somente para a potencialização dos clusters do setor privado, a

instituição dispõe de 1,5 milhões de euros para favorecer a competitividade das pequenas e médias empresas, cooperação empresarial e integração vertical e horizontal das cadeias produtivas.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Os 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 a competitividade em mercados exigentes. O programa de clusterização também deveria ser contemplado.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

O principal impacto dos projetos do IIRSA será fomentar o aparecimento de agriclusters que estão sendo desenvolvidos principalmente pela Fococep em trabalho conjunto com a União Européia. O Fococep, com o apoio e a participação direta da Secretaria Técnica de Planificación da Presidência da República, está fomentando diversos agriclusters no Paraguai, para os quais as obras de infra-estrutura propostas pela IIRSA são essenciais. Entre os mais importantes se destacam os agriclusters de suínos e aves, os de balanceados ou rações, de móveis e madeira, de mandioca (amidos e féculas), stévia (adoçante natural), frutas, têxtil e confecções além de vários outros. A maioria destes clusters está diversos graus relativos de formação e desenvolvimento. O setor privado apóia a iniciativa da formação destes aglomerados de empresas. Mas apontaram duas deficiências na área de infra-estrutura: transportes e energia elétrica.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

O entrevistado participou da exposição do estudo e comentou favoravelmente o conteúdo do mesmo.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Além da infra-estrutura ressaltou-se o aspecto da necessidade de promoção de formas de financiamento e crédito, para impulsionar os agriclusters propostos. Crédito e logística são os pontos fundamentais para a instalação dos agriclusters. Entretanto, se as condições de infra-estrutura melhorarem é possível a atração de capitais privados, reduzindo o racionamento externo de financiamento hoje vigente.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Esse potencial é inquestionável.

6. Câmara Paraguaia de Exportadores de Cereales e Oleaginosas (CAPECO)

1) Data e Local

Assunção, 2 de novembro de 2006. Sede da CAPECO.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** César Jure Yunis
- **Cargo:** Presidente
- **Entidades:** CAPECO e CICSA

Participou também da entrevista:

- **Nome:** Ignácio Santiviago Chase
- **Cargo:** Gerente
- **Empresa:** CAPECO

3) Introdução

O entrevistado é um dos quadros de representação de classe de maior prestígio no país. Tem uma assessoria competente e dirige uma entidade de classe que congrega produtores e dirigentes agroindustriais. Está plenamente atualizado em relação aos projetos de melhorias de infra-estrutura no Paraguai.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Os investimentos mais importantes são na linha de melhoria nas condições de operação das estradas (como por exemplo, na rodovia Assunção-Ciudad Del Este). Estão sendo iniciados estudos em profundidade de usar a Cidade Del Este como um *hub* de um sistema de transporte logístico sofisticado, que promova uma completa modernização do sistema logístico. Esse trabalho está sendo financiado em parte pela Corporação Andina de Fomento, ao que nos foi dado saber com especialistas dessa área, entretanto, a visão deve ser mais abrangente, incluindo a questão de transporte de grãos agrícolas, cargas frigorificadas que serão originárias dos agriclusters de suínos e aves e possivelmente de um cluster de exportação de carne bovina e questões ligadas à energia e telecomunicações. Realmente é necessário o apoio normativo no que respeita as regras e regulamentações claras acerca das operações ao longo dos modais de transporte, principalmente o rodoviário.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

O impacto dos projetos do Grupo será maior se houver melhorias nas condições de trafegabilidade das estradas. Há espaço para projetos de melhoria das estradas. De acordo com depoimento prestado pelos entrevistados, é possível haver um estudo para autorização da operação de treminhão (carreta de 7 eixos), mas para isso é necessário um estudo de toda a rota e das principais estradas da região, inclusive devido à necessidade de uma terceira via, ou terceira pista. Na análise em profundidade da capacidade das pontes de suportarem

carretas e frotas mais pesadas. Com isso é possível sair do atual limite de 27 toneladas por veículo e atingir 37 a 35 toneladas, partindo de sete eixos por exemplo na Ruta VI, que é uma estrada vital para transporte de grãos agrícolas. Esse estudo é essencial, assim como uma análise cuidadosa do modal rodoviário, em virtude do fato de que secas intensas como em 1965, 1972 e 1980 impediram o livre curso das barcas ao longo dos rios Paraná e Paraguai. Além disso os rios hoje navegáveis requerem uma dragagem permanente (como foi feita a dragagem até o porto de Concepción).

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

Não houve apresentação do projeto nessa entrevista. A apresentação foi feita no dia seguinte na Unión Industrial Paraguaya.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

No fator da maior importância para atrair investimentos, que é a disponibilidade de energia elétrica de forma contínua e confiável, foram apontados prejuízos financeiros para as empresas com os cortes de fornecimento de energia. Finalmente, as necessidades na área de comunicação e melhoria substanciais na conectividade entre empresas, clientes e fornecedores – através de sistemas de informação com o apoio da infra-estrutura de comunicações –, foram apontadas como críticas para as funções de controle das atividades de produção, suprimento, etc. e também para a promoção de vendas.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Não há dúvidas do potencial de integração com os novos investimentos.

7. ONPEC - Organización Nacional Promotora de la Estrategia de Competitividad

1) Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Dario Peralta Sosa
- **Cargo:** Director Ejecutivo
- **Empresa:** ONPEC - Organización Nacional Promotora de la Estrategia de Competitividad
-

3) Introdução

Essa entidade, assim como pelo menos três outras mais, têm a promoção de competitividade o objetivo número um do escopo da organização.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Em relação aos planos de investimentos e projetos privados, as cadeias que estão amadurecidas estão nos setores de carnes: aves, suínos e carne bovina – sendo essa última voltada para a exportação. Os investimentos complementares nessa linha são sempre oportunos devido ao grau de desenvolvimento do setor.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

As empresas hoje trabalham com estoques reduzidos e dependem de comunicações (*just in time* e *supply chain management* são essenciais e dependem de comunicação). A aplicação do guia se presta a levantar informações mais globais e que abrangem um conjunto grande de itens de infra-estrutura. Com o teste foi possível identificar o fato de que as estratégias, com relação ao aproveitamento das tramas de milho e soja para fomento dos agriclusters, têm um desenho bem definido.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

Há que se ressaltar que fica claro que o melhor aproveitamento das tramas de milho e soja e dos investimentos em infra-estrutura depende da instalação dos agriclusters, mas dentro dessa perspectiva os gastos maiores estão envolvidos, sobretudo, com a formação do agricluster em si, cujos custos de overhead são elevados, pois envolve a planificação territorial e o envolvimento dos empresários no setor.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Certamente há oportunidades de investimento em a infra-estrutura, logística, solução dos problemas de interrupção de fornecimento de energia elétrica e desenvolvimento das telecomunicações. Esse tipo de investimento reduz em muito os custos de implantação dos agriclusters propostos. Outro aspecto ressaltado é o sistema institucional e de regulamentação para apoio das iniciativas de desenvolvimento dos agriclusters. Muito embora esse aspecto seja reconhecido pela Fococep e demais instituições envolvidas, o desenvolvimento dos clusters depende diretamente do funcionamento de um suporte institucional à altura da atração dos capitais privados. Essa regulamentação é absolutamente crítica para investimentos privados de longo prazo.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

De acordo com a entrevista junto aos empresários na sede da Associação Paraguaia de Exportação de Cereais e Oleaginosas, verificou-se o nascimento de uma nova geração de clusters para o país, principalmente na área de hortaliças, mandioca (fécula de mandioca, um dos produtos mais nobres para a industrialização), softwares, confecções, stevia, frutas com cadeias locais que apoiariam a trama de milho e soja, mas também têm vida própria.

OUTRAS ENTREVISTAS

Em seguida relacionam-se outras entrevistas adicionais, sem contudo haver reprodução do teor dos assuntos tratados.

1. Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Elsídio Emilio Cavalcante
- **Cargo:** Secretário Executivo
- **Empresa:** ADEOP

2. Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Dr. Tomás O. Alonso
- **Cargo:** Presidente
- **Empresas:** Agro Santa Rosa S.A.E.C.A
Agroser S.A.E.C.A
Agrícola Santa Mariana S.A

3. Data e Local

Assunção, 1 de novembro de 2006. Internacional Hotel.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Guillermo Sosa
- **Cargo:** Economista M.A
- **Empresa:** Consultores Asociados

Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Pilar Zubizarreta
- **Cargo:** Director Ejecutivo
- **Empresa:** K-Zero PollPar S.A

4. Data e Local

Montevideo, 10 de outubro de 2006. Seminário do IIRSA.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Ing. Julio César Santiviago
- **Cargo:** Director
- **Empresa:** TELPAR

5. Data e Local

Montevideu, 10 de outubro de 2006. Seminário do IIRSA.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Ing. Osvaldo Javier Ayala Berni
- **Cargo:** Jefe – Dpto. De Planificación Económica
- **Empresa:** CONATEL

6. Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Raúl Baginski
- **Cargo:** Presidente
- **Entidade:** Foro Brasil

7. Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Juan Gómez Jr.
- **Cargo:** Director
- **Empresa:** Molino San Juan S.R.L.

8. Data e Local

Assunção, 3 de novembro de 2006, Unión Industrial Paraguaya.

Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Luis Manuel Aguirre M.
- **Cargo:** Director Titular
- **Empresa:** GADES

B - BRASIL

Cadeias de Milho, Soja e Frango – Integração com o Paraguai

1. Empresa de Comércio de Grãos no Paraguai

1) Data e Local

Foz do Iguaçu, 8 de junho de 2006.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Ing. Oscar Diaz
- **Cargo:** Gerente Operacional Puertos y Acopios
- **Empresa:** Cargill Agropecuária S.A.C.I

3) Introdução

A Cargill tem investimentos de grande porte em Mingua Guazú. Opera planta de 5 mil toneladas/dia. Fornece farelo e óleo para o mercado interno. Exporta ambos para as cooperativas de carnes no Oeste de Santa Catarina.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

O entrevistado conhecia os projetos da IIRSA. Os projetos mais importantes são a Segunda Ponte e a ampliação da rodovia que liga Assunção com Ciudad Del Leste. Esta é uma via troncal do país que precisa ser talvez até duplicada.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Na visão do entrevistado os projetos poderão alavancar investimentos privados na Região – sempre muito carente de infra-estrutura. Há investimentos na região de produção de biodiesel, etanol de cana e outros produtos na área de energia renovável.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

Não foi apresentado o estudo completo ao entrevistado. Em 8 de junho o estudo não estava pronto.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Os mais importantes, na visão do entrevistado, são os relativos a transportes e energia.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Hoje já é praticada com 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.

2. Empresa de Suprimentos e Revenda

1) Data e Local

Foz do Iguaçu. 17 de junho de 2006.

2) Identificação dos Entrevistados (Gerentes da Empresa)

- **Nome:** Jacir Boaretto
- **Cargo:** Gerente Comercial
- **Empresa:** Agrofétil

- **Nome:** Ing. Agr. Fabiano Piccoli Ghellere
- **Cargo:** Asesor Comercial
- **Empresa:** Agrofértil

- **Nome:** Clayr Luis Marca
- **Cargo:** Gerente Comercial Granos
- **Empresa:** Agrofértil

3) Introdução

A empresa tem como objetivo ampliar sua participação na distribuição de insumos para a agricultura no Paraguai. É uma empresa de grande porte e líder na comercialização e revenda de insumos. Tem projetos comerciais avançados para o futuro.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Todos os projetos são na área de infra-estrutura. Os projetos importantes hoje estão ligados à instabilidade de energia, dificuldades de trânsito nas estradas vicinais e nas comunicações.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Os investimentos em infra-estrutura, dentro do projeto global do Grupo, atrairão muitos investimentos privados nas áreas de cana de açúcar, bio-combustíveis, processamento industrial e abertura de novas áreas de cultivo. Principalmente com a tomada das terras da pecuária pela soja. Tudo dependerá virtualmente de infra-estrutura.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

Em julho de 2006, quando se iniciava o projeto, as hipóteses ainda não estavam plenamente formuladas.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

O tema não foi discutido diretamente nessa mesa-redonda.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

O tema não foi discutido diretamente nessa mesa-redonda.

4. Cooperativa de Produção de Carnes de Aves e Suínos

1) Data e Local

Cascavel, 23 de Junho de 2006.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Reinaldo Fiuza Sobrinho
- **Cargo:** Gerente Divisão Industrial
- **Empresa:** Cooperativa Agroindustrial LAR

3) Introdução

A Cooperativa Lar é a única que tem investimentos destinados a ampliar a integração produtiva com o Paraguai. Tem três grande unidades de silos graneleiros naquele país e deverá ampliar suas operações no futuro, assim que as condições de caixa permitirem.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Os principais investimentos necessários são na passagem dos caminhões frigorificados por Foz do Iguaçu. Quando há congestionamento na região os caminhões têm que passar por Puerto Iguaçu (Argentina) e retornar ao Brasil na localidade de Barracão. Esse é um gargalo importante que requer um investimento direto na passagem por Foz.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Os investimentos de maiores níveis de impacto são os relacionados com as operações portuárias. Estes terão impacto direto sobre a rentabilidade das exportações de grillers, broilers, frangos em partes, partes escuras e peitos. Todos são afetados independentemente do valor intrínseco de cada um.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

O projeto não foi mostrado ao entrevistado pois estava no início.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Além dos mencionados há as longas demoras para desembarço aduaneiro no Porto de Paranaguá. Esse ponto de estrangulamento poderia ser resolvido com um porto seco em Cascavel, por exemplo. Esse sistema é muito usado no mundo. Com isso se resolveria a questão do congestionamento dos portos nos embarques.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Dentro das tramas de milho e soja a maior óbice à integração entre o Brasil e Paraguai é a cobrança do PIS e COFINS na exportação que o Brasil faz de matérias-primas, soja e farelo de soja do Paraguai. Mesmo esse entrave está sendo superado através de operações de drawback ou internação temporal, que permite a importação de matéria-prima do Paraguai e exportação sem a oneração dos impostos.

5. Empresas de Transportes

1) Data e Local

Foz do Iguaçu, 16, 17 e 18 de junho de 2006. Nos locais das empresas.

2) Identificação dos Entrevistados

Gerentes das transportadoras

- Transporte Peines
- Transportadora Mercúrio
- Transportadora Binacional
- Transportadora Transmatic
- Transportadora Liberdade

As entrevistas levadas a efeito junto a gerentes das transportadoras estão relacionadas às condições de tráfego nas estradas, na BR 277, na BR 369, na BR 163 (no trecho dentro do Paraná), na BR 159 e assim por diante. Nas entrevistas foram levantadas hipóteses que foram testadas na parte de estimativas quantitativas dos impactos dos projetos na rentabilidade das cadeias.

6. Órgão Representativo de Classe (Avicultura)

1) Data e Local

São Paulo, de de 2006. Hotel Blue Tree Park.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Clóvis Puperi
- **Cargo:** Diretor Executivo
- **Empresa:** União Brasileira da Avicultura (UBA)

3) Introdução

Hoje a UBA tem procurado manter a competitividade do setor avícola e de postura. As questões ligadas ao suprimento de matéria prima preocupam este ano com a elevação dos preços do milho no mercado externos – diante das anunciadas transferências de áreas de soja para milho porquanto o preço do milho vai subir com o mercado do etanol.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Hoje, os projetos mais importantes para a integração da avicultura brasileira com os setores produtivos do Paraguai – leia-se Paraná e sobretudo Santa Catarina – são os relacionados com economias de fretes. Operações portuárias também preocupam e muito.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

O desenvolvimento de novas plantas de rações e abatedouros de aves dependem das condições de infra-estrutura. Se resolvido esse problema a avicultura brasileira prosseguirá crescendo.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

O entrevistado não conhece com detalhes o projeto.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

O principal é o Programa de Combate à Doença de New Castle e à Gripe Aviária Asiática – um programa de R\$ 140 milhões que só foram liberados R\$ 20 milhões. A segurança dos alimentos é um ponto vital na exportação. Por ai se pode ter uma idéia de quanto custaria um programa de segurança zoonosológica em um país como o Paraguai, que tem tudo para ser um grande produtor de frango. Mas não são só matéria prima e tecnologia.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Não há impedimento nenhum para uma grande empresa brasileira se instalar no Paraguai. Exceto estas questões ligadas ao controle sanitário. Todos os demais problemas são menores em relação a esses.

7. Estabelecimento Agrícola

1) Data e Local

Cascavel, 17 de junho de 2006.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Luiz Carlos Bevilagua
- **Cargo:** Agricultor
- **Empresa:** Fazenda Própria

3) Introdução

Produtor da região de Salto Del Guairá. Tem contato permanente com a comunidade de brasileiros que produz soja naquela região do Paraguai.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

As maiores deficiências são de armazenamento. Em seguida, das estradas no “pico da safra”. Os fretes são muito elevados e isso diminui as margens dos produtores. Hoje não se pensa mais em investir em maquinaria moderna devido à questão da infra-estrutura.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Os investimentos em estradas poderão desafogar as estradas paranaenses e as federais, hoje congestionadas pela sobrecarga das estradas federais provenientes do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, principalmente a BR 136. Todos disputamos os mesmos troncos de estradas. Só que a produção cresce e as estradas não melhoram. Os investimentos em estradas terão impacto direto na rentabilidade da soja. Entretanto, o pior problema é nas filas de caminhões para descarregar no Porto de Paranaguá. Esse investimento terá grande impacto. Ali está o maior gargalo.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

À época o estudo ainda não estava pronto.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

O maior de todos é o gargalo portuário, como mencionado. Entretanto, há um gargalo muito grande que é o armazenamento em Cascavel. O tipo de armazenagem ali depende da decisão a ser tomada pelo governo federal se a solução de transporte será ferroviário ou rodoviário. Sem isso o ponto de estrangulamento fica permanente.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Hoje a produção está plenamente integrada. Vendemos milho e trigo para todo o estado do Paraná. Se houver melhorias nos fretes poderemos abrir novas áreas de cultivo.

8. Cooperativa de Grande Porte

1) Data e Local

Cascavel (PR), 16 junho de 2006. Sede da Cooperativa.

2) Identificação do Entrevistado

➤ **Nome: Divo Groli**

- **Cargo:** Presidente
- **Empresa:** Copavel

3) Introdução

Estamos todos envolvidos com investimentos pesados em instalações de produção de animais vivos e de abate. Nesse momento estamos vivenciando e superando uma crise da Gripe Aviária Asiática. Temos fôlego para resistir, com grande aperto. Nesse momento não podemos ter uma elevação dos preços do milho.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Podemos nos associar aqui na região para a construção de infra-estrutura logística. Mas primeiramente é preciso saber como ficarão as estradas no futuro; como ficarão as ferrovias no futuro; como ficará a operação do Porto de Paranaguá; para, só então resolvermos onde vamos localizar os investimentos “complementares”. Temos disposição para investir. Mas primeiro precisamos ter segurança nas rodovias federais.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Um projeto do conjunto que nos interessa diretamente é a melhoria das condições de operação do Porto de Paranaguá. Hoje, se não fosse pelo porto de Antonina, nossa situação estaria muito delicada. Nossas exportações dependem da operacionalidade dos portos. Uma melhoria definitiva dos portos acarretaria desenvolvimento regional sem precedentes.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

As hipóteses de trabalho do estudo são válidas. Entretanto, as nossas necessidades de transporte diferem daquelas da região de Foz e Ciudad Del Este. Temos que usar a BR 369 e a BR 277 que apesar de pedagiadas e caras oferecem serviço de qualidade. O problema é a questão portuária. E, um plano definitivo do Brasil para as estradas das Regiões Sudeste e Sul.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Hoje os maiores constrangimentos são na área de operação portuária.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Usamos o milho do Paraguai apenas quando falta milho aqui. Estamos no coração da produção de milho do Paraná. Não nos tem faltado o produto. Agora quando falamos de trigo a dependência do trigo paraguaio é total. Precisamos do produto para nossos moinhos.

9. Cooperativa de Grande Porte

1) Data e Local

Cafelândia, 25 de junho de 2006. Cascavel (PR).

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome: Valter Pitol**
- **Cargo: Presidente**
- **Empresa: Cooperativa Copacol**

3) Introdução

A Copacol terminou um ciclo de investimentos que a permitiu posicionar-se no topo do benchmarking do setor: o abate de 320.000 cabeças de aves por dia. Entretanto, as necessidades de investimentos permanecem elevadas.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Os mais importantes são um armazém de grãos agrícolas em Cascavel, de cerca de 250 mil toneladas, podendo ser modular; câmaras frigorificadas no Porto de Paranaguá; melhorias substanciais no transporte ferroviário no Oeste do Paraná; melhores condições de operação no Porto de Paranaguá e facilidades portuárias para a exportação de soja e milho.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

No momento os principais investimentos necessários são na malha Norte do Estado, de Foz, até Cascavel (pela BR 369), e a partir daí até Assis Chateaubriand, Cafelândia, Medianeira, etc. Com estes investimentos e mais os preconizados pelo Projeto IIRSA a região pode seguir crescendo. Com novos investimentos.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

As propostas de projetos e a integração produtiva do estudo têm respaldo na realidade atual vivida pelas cooperativas da Região, que abatem – em conjunto com duas grandes empresas – cerca de 2,8 milhões de aves dia. Isso só foi possível com a integração produtiva. Nossa cooperativa mesmo se abastece localmente, mas quando necessário, recorre às importações do Paraguai.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

No momento é armazenagem: seja de grãos agrícolas, seja de câmaras frigoríficas. A Cotriguassú – associação de cinco grandes cooperativas do Oeste do Paraná – pretendem fazer investimentos grandes nestas duas vertentes. Mas antes há que se esperar pelo

posicionamento do Governo Federal, com relação aos gargalos das estradas, ferrovias e portos.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Tem crescido a cada ano. Os produtores paraguaios vizinhos têm sido uma fonte confiável de matérias primas. No futuro essa parceria tende a crescer.

10. Órgão Representativo de Classe (Exportadores de Frango)

1) Data e Local

São Paulo, 7 de novembro de 2006. Hotel Blue Tree Park.

2) Identificação do Entrevistado

- **Nome:** Ricardo Gonçalves
- **Cargo:** Presidente-Executivo
- **Entidade:** Associação Brasileira de Exportadores de Frango (ABEF)

3) Introdução

A entrevista versou acerca da integração produtiva entre os produtores no Paraguai (milho e soja) e os produtores de carne de aves no Brasil. E sobre os custos decorrentes de serviços de infra-estrutura deficiente. Hoje o setor de aves, do Oeste do Paraná e do Oeste de Santa Catarina dependem entre 30 e 40% do suprimento de óleo de soja, farelo de soja e milho do Paraguai. Como conseguir competir no futuro com essa dependência – essa é a questão.

4) Investimentos e projetos complementares identificados pelos entrevistados

Todos os investimentos que reduzam fretes (devido ao tempo nos percursos e os custos do diesel), os custos de energia elétrica e os custos de suprimento de matéria prima – facilidades de armazenagem para compra do produto (milho) na safra são altamente importantes. O milho que abastece Santa Catarina viaja cerca de 460 Km desde o Paraguai. Hoje o cereal pode chegar a preços elevados no Oeste catarinense.

5) Impacto estimado dos investimentos previstos sobre o desenvolvimento da Região

Os investimentos em projetos de infra-estrutura poderão viabilizar uma nova etapa de investimentos na avicultura de corte. Desde 2000 vivemos um ciclo de grandes investimentos no setor. Agora, após a Gripe Aviária Asiática, é possível haver um novo ciclo de investimentos. E, nesse contexto o milho do Paraguai é um fator importante.

6) Validação das hipóteses e conclusões utilizadas nos estudos. Uma vez indicadas ao entrevistado, sua opinião crítica sobre o que não está contemplado no trabalho.

Os estudos dos custos de fretes que oneram as cadeias de carnes de aves (e suínos) são da maior importância. Hoje estamos em um mundo competitivo, com preços fixados pelos

compradores. Com margens muito estreitas. Onde podemos melhorar nossa posição na concorrência é no preço da matéria prima e nos custos da infra-estrutura.

7) Quais os pontos de estrangulamento ou restrições que existem atualmente e que necessitam ser eliminados para viabilizar os investimentos públicos e privados

Os maiores óbices são os custos dos componentes das rações, do diesel – que a infra-estrutura pode minorar – e da energia elétrica.

8) Potencial de integração produtiva e novos negócios identificados.

Sempre haverá. É possível que uma grande empresa brasileira de produção de aves venha a se instalar no Paraguai. Entretanto, os padrões de bio-segurança terão que ser como os nossos do Brasil.