

**Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento
Urbano - PDDU e Elaboração do Plano Estratégico
de Desenvolvimento Municipal**

Prefeitura Municipal do Rio Grande

Produto 3 - Diagnóstico Estratégico - 3ª Versão

27 de junho de 2019

FICHA TÉCNICA

Objeto do Contrato	Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU e Elaboração do Plano Estratégico Municipal de Desenvolvimento
Data de Assinatura do Contrato	30/11/2018
Prazo de Execução	10 (dez) meses
Contratante	Prefeitura Municipal de Rio Grande
Contratada	Fundação Getulio Vargas
Coordenadora Geral	Silvia Finguerut
Coordenadora Adjunta	Baiena Feijolo Souto

Sumário

RESUMO EXECUTIVO	4
1. ECONOMIA DO RIO GRANDE.....	8
1.1 INTRODUÇÃO.....	8
1.2 ATIVIDADES ECONÔMICAS PREDOMINANTEMENTE URBANAS	11
1.3 AS ATIVIDADES NA AGROPECUÁRIA	19
1.4 EVOLUÇÃO DO EMPREGO	23
1.5 FINANÇAS MUNICIPAIS	27
1.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35
2. ALGUNS ASPECTOS PRODUTIVOS E ECONÔMICOS DO RIO GRANDE.....	37
2.1 MATERIAL E MÉTODOS.....	37
2.2 RESULTADOS GERAIS.....	40
2.3 RESULTADOS SETORIAIS	43
3. SEMINÁRIO - TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO RIO GRANDE.....	76
3.1 SUBSÍDIOS TEÓRICOS EMPÍRICOS PARA A CENARIZAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO LOCAL	77
3.2 PERSPECTIVAS E POSSIBILIDADES DA ECONOMIA DO MAR E DO TURISMO	82
3.3 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A ECONOMIA DO MAR	82
4. ENTREVISTAS COM OS PRINCIPAIS <i>STAKEHOLDERS</i> DO MUNICÍPIO	90
4.1 METODOLOGIA	90
4.2 RESUMO DAS CONTRIBUIÇÕES	93
ANEXOS.....	120
ANEXO 1 – MUNICÍPIOS DA MESORREGIÃO DO SUDESTE RIO-GRANDINO	121
ANEXO 2 – CATEGORIAS ECONÔMICAS E CLASSES CNAE (EM CD-ROM).....	123
ANEXO 3 – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS.....	124
ANEXO 4 – APRESENTAÇÕES DO <i>WORKSHOP</i> (EM CD-ROM).....	129

RESUMO EXECUTIVO

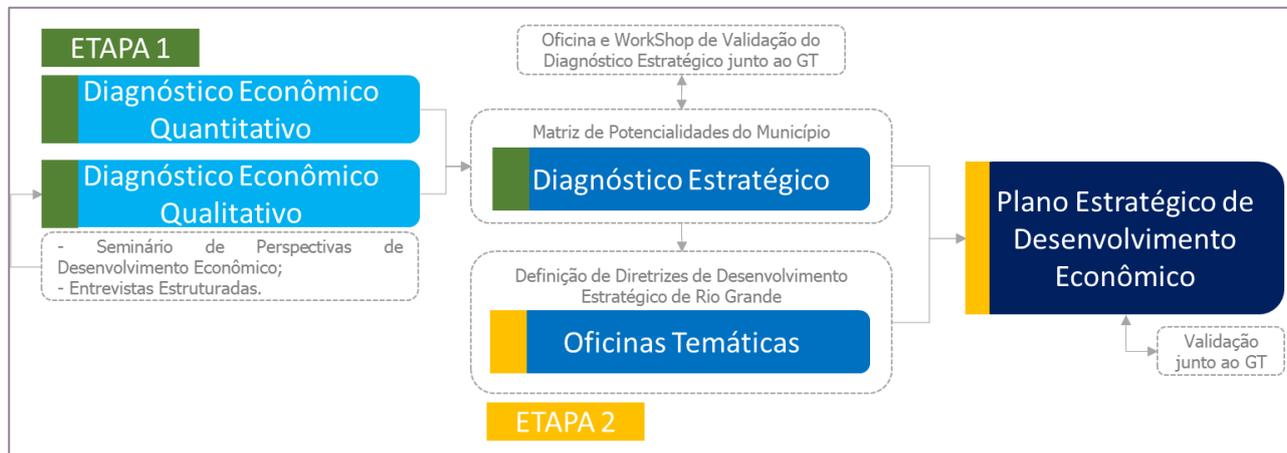
O presente documento apresenta o **Produto 3 - Diagnóstico Estratégico**, referente ao Projeto **Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDPDU e Elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal**, atividade realizada como parte do contrato de prestação de serviços nº 446/2018/SMCP, celebrado entre a **Fundação Getulio Vargas (FGV)** e a **Prefeitura Municipal do Rio Grande**.

O enfoque do presente produto é essencialmente econômico tanto do ponto de vista da sua evolução quanto de perspectivas. Daí os conteúdos de natureza social (saúde, educação, assistência social, cultura e habitação) estarem apenas referidos.

Como a **FGV** está responsável pela elaboração de um Plano Estratégico de Desenvolvimento e em paralelo, à Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, os diagnósticos devem ser analisados de forma complementar. Assim, o presente diagnóstico econômico complementa o Produto 4 e os conteúdos daquele Produto complementam o diagnóstico para o Plano Estratégico, numa via de mão dupla.

O **Plano Estratégico Municipal de Desenvolvimento - PEMD** deve servir como marco orientador das políticas e planos setoriais do Município de Rio Grande, definindo as diretrizes estratégicas para alinhamento de ações inter-setoriais. O **PEMD** segue a seguinte estrutura metodológica apresentada na Figura 1.

Figura 1
Estrutura Metodológica do PEMD

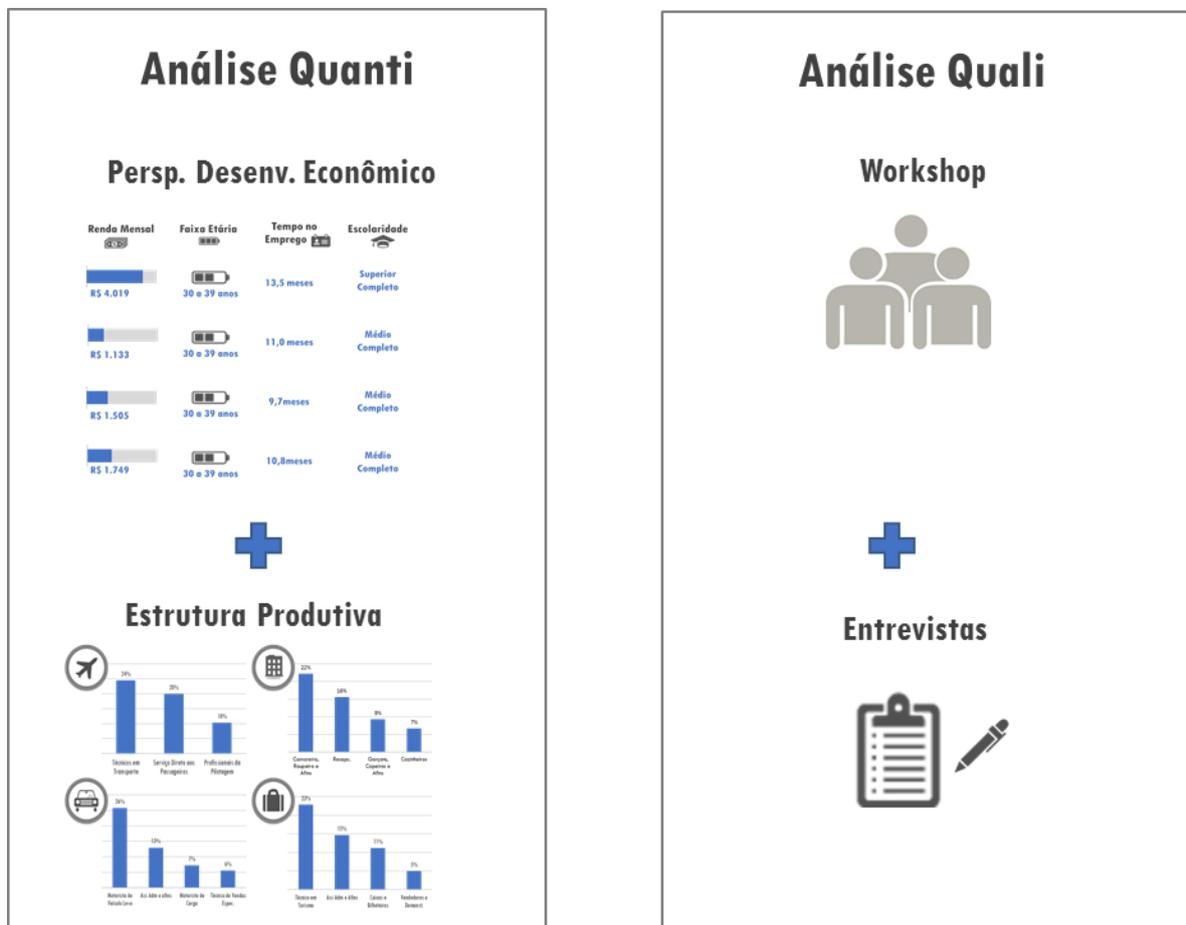


Fonte: FGV, Elaboração Própria

O presente produto consiste no Diagnóstico Estratégico composto por:

- ▣ Análises quantitativas – Ressalta-se que essas análises também farão parte da Leitura Técnica elaborada para a revisão do Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Urbano – PDPDU. Relativo ao presente Produto, são apontadas informações gerais a respeito da economia do município do Rio Grande e sua inserção no contexto regional e estadual. Bem como são tratadas questões relativas à estrutura produtiva do município e sua dinâmica de funcionamento já apontando setores e atividades propulsoras e multiplicadoras, e também caracterizando a intensidade do uso da tecnologia no processo produtivo, e da intensidade do uso do conhecimento.
- ▣ Análises qualitativas apoiadas nas seguintes fontes:
 - ▣ *Workshop* – Atividade realizada em 06/02/2019, que teve como objetivo discutir a visão de especialistas que mostraram desafios e potencialidades do município para o desenvolvimento econômico nos próximos anos; e
 - ▣ Entrevistas – no período de 05/02/2019 a 08/02/2019 foram realizadas 13 entrevistas, que tiveram como objetivo trazer a visão de *stakeholders* dos setores produtivos, com foco na sua visão sobre a importância da atividade que exercem dentro do contexto municipal, bem como os desafios e também oportunidades (o roteiro das entrevistas consta no **Anexo 3**).

Figura 2
Estrutura do Diagnóstico



Fonte: FGV, Elaboração Própria.

O Plano Estratégico Municipal de Desenvolvimento será o marco orientador das políticas e planos setoriais do Município do Rio Grande, definindo as diretrizes estratégicas para alinhamento de ações inter-setoriais.

O Plano Estratégico incluirá o **Plano de Ação e Investimentos – PAI**, que identificará as prioridades, estimativas de valores e fontes das ações indispensáveis para a consecução das diretrizes estratégicas. O Plano Estratégico conterà:

- ▣ Consolidação de informações municipais, com base no diagnóstico apresentado neste relatório, bem como na Leitura Técnica que compõe o Produto 4 referente à Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano;

- ▣ Construção de visão futura capaz de orientar planos, programas e projetos ao longo do tempo;
- ▣ Definição de estratégias que orientarão as ações e normas indispensáveis ao atingimento da visão; e
- ▣ Definição de diretrizes para o modelo de desenvolvimento do município.

Os resultados aqui mencionados serão incorporados tanto na Leitura Técnica do PDPDU, quanto farão parte do Plano Estratégico, que conforme mencionado anteriormente terá como partes o Diagnóstico Estratégico e o Plano de Ação e Investimentos – PAI.

Nesse sentido, cabe ressaltar que para a consecução do Plano Estratégico, deverão ser realizadas as seguintes atividades:

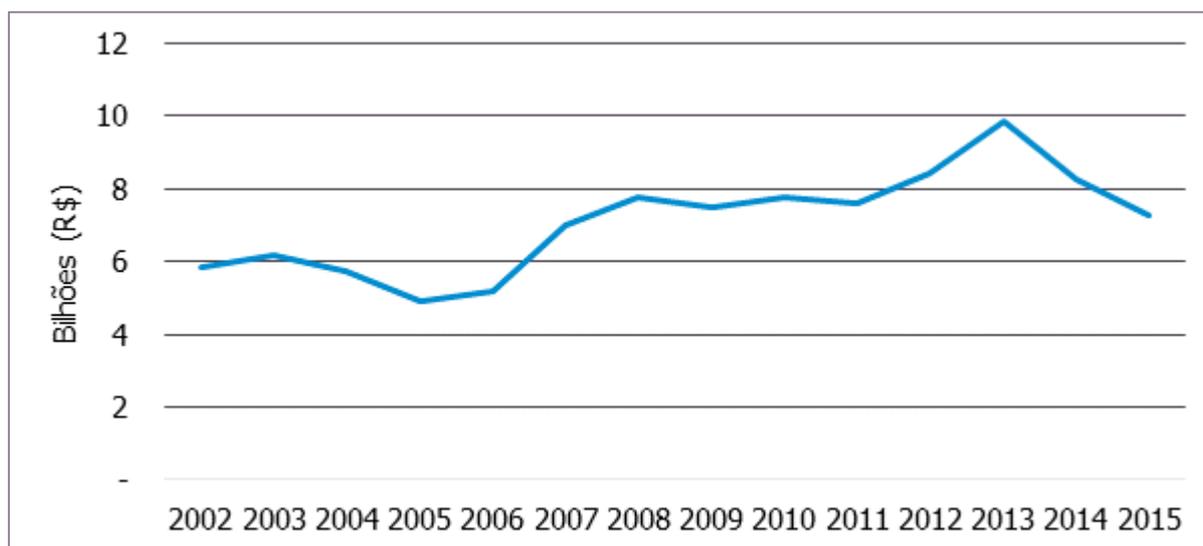
- ▣ Entrevistas com *stakeholders* – Fechamento das entrevistas que ainda não puderam ser realizadas, tendo em vista agendas dos entrevistados;
- ▣ Oficina de Validação do Diagnóstico Estratégico – A realização dessa oficina deverá subsidiar a construção de Matriz de potencialidades;
- ▣ Construção da Matriz de Potencialidades;
- ▣ Definição de Diretrizes de Desenvolvimento Estratégico de Rio Grande – Essa atividade será realizada, a partir de oficinas temáticas, que deverão incorporar setores e atividades econômicas identificadas ao longo desse trabalho;
- ▣ Desenho do Plano de Ações e Investimentos – a partir dos subsídios das etapas anteriores deverão ser levantados projetos e ações para o desenvolvimento econômico do município, a serem elencadas de acordo com seu grau de dificuldade de implementação; e
- ▣ Consolidação do Plano Estratégico, com diretrizes e com o Plano de Ações, que servirá como documento orientador para o desenvolvimento econômico do município.

1. Economia do Rio Grande

1.1 Introdução

Rio Grande é a décima maior economia do Estado do Rio Grande do Sul, com um Produto Interno Bruto de 7,7 bilhões de reais em 2016. Já esteve em posição melhor até 2013, quando a economia municipal crescia a taxas anuais mais elevadas que o Estado. Entre 2003 e 2013, o PIB municipal aumentou 58%, bem acima do verificado para as demais cidades do Estado. Contudo, entre 2013 e 2016, enquanto o PIB local caiu cerca de 25%, a economia estadual continuou a expandir-se (**Gráfico 1.1.1**).

Gráfico 1.1.1
Evolução do PIB (R\$) - Valores de 2017

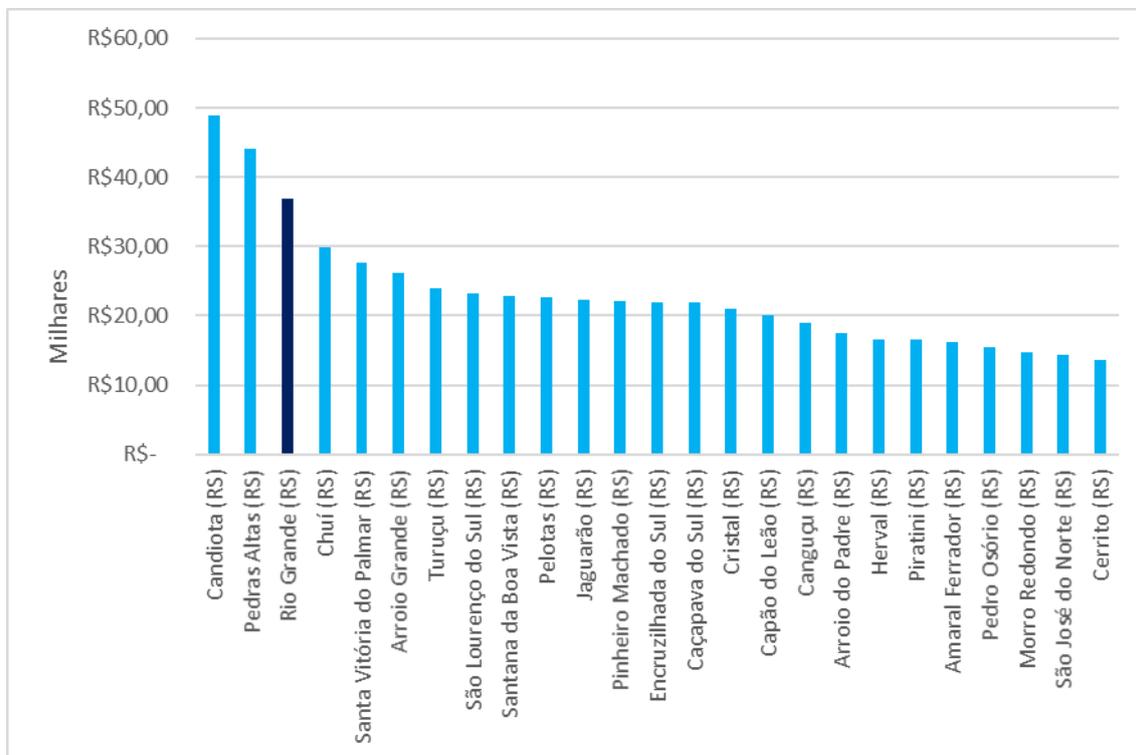


Fonte: IBGE.

Com um crescimento populacional ligeiramente maior que a média estadual e com a já assinalada queda expressiva da produção econômica, o PIB *per capita* de Rio Grande voltou a se aproximar à média estadual, em torno de 36,8 mil reais em 2016. Nessa dimensão, o município está na 151ª posição no estado, bem distante do décimo posto que o PIB local o qualifica, e na 3ª posição em relação à mesorregião, como se depreende do **Gráfico 1.1.2**.

Gráfico 1.1.2

PIB per capita (R\$) - Valores de 2017



Fonte: IBGE

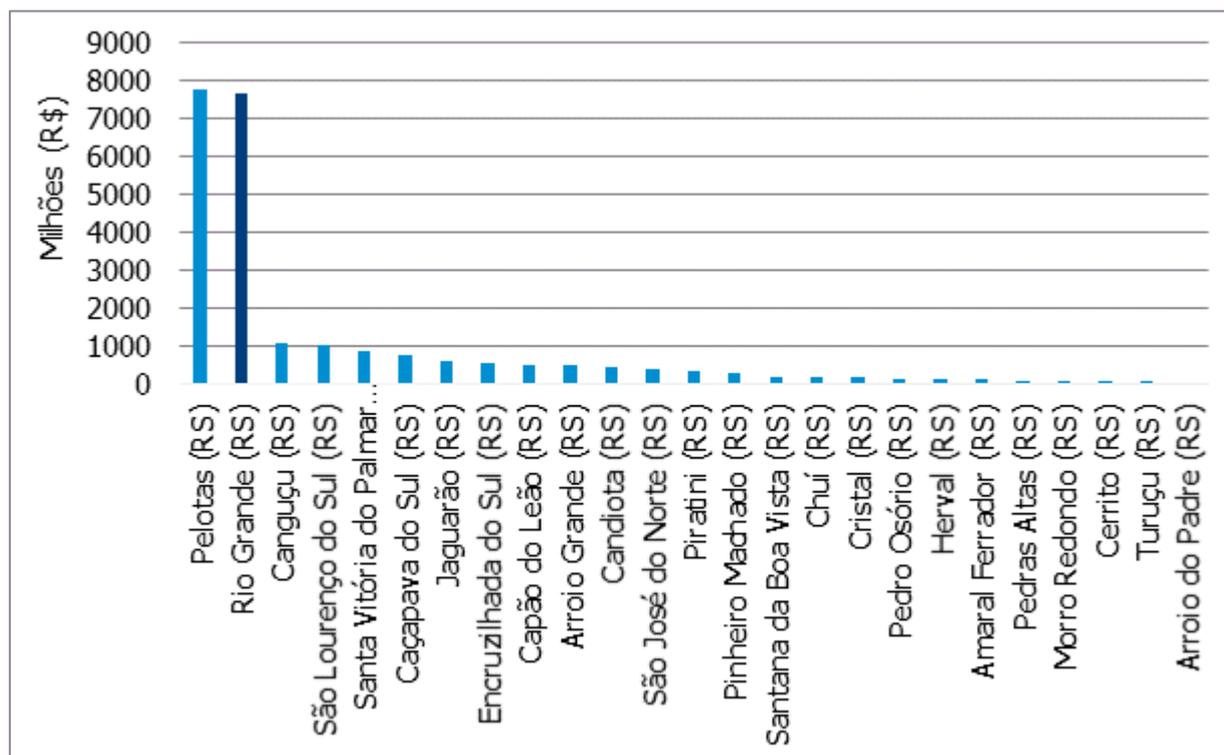
No período em análise, a economia local teve expansão mais forte a partir de 2011, movida pelos efeitos diretos e indiretos da construção do Porto e das atividades do Polo Naval. Com a crise do setor após 2013, especificamente da Indústria Naval, sem outro segmento para compensar a perda de dinamismo – como a agropecuária no estado - houve a forte diminuição registrada na produção local, com consequências no fechamento de empresas e perda de empregos, analisados mais à frente.

Em termos regionais, dentro da mesorregião que faz parte, denominada Sudeste Rio-Grandense, a economia do Rio Grande tem um porte equivalente à do município de Pelotas. Todos os demais vinte e três municípios dessa mesorregião têm PIB muito menores, inferiores a 15% do PIB riograndino (**Gráfico 1.1.3**). Sem desconsiderar esse contexto regional, o fato é que as possibilidades de estratégias de desenvolvimento local envolvem, por um lado, uma avaliação da complementariedade da estrutura produtiva de Pelotas, e de outro, esforço de atravessar a fronteira mesorregional, buscando municípios com economias maiores no estado e país. Ou então, adensar

a influência regional do município por meio de iniciativas políticas e de atração de investimentos privados.

Gráfico 1.1.3

PIB 2016 Mesorregião Sudeste Rio-Grande



Fonte: IBGE.

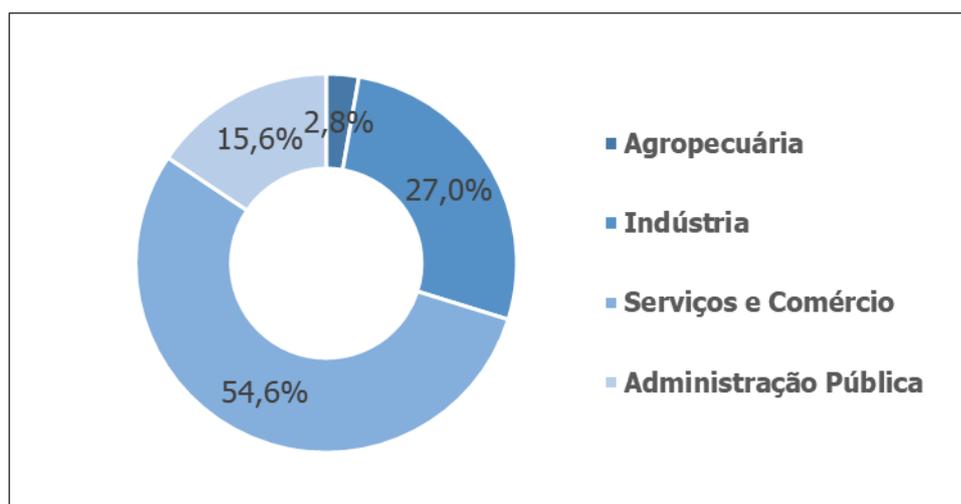
De fato, no estudo em que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) atualizou a centralidade política e de mercado dos municípios brasileiros, Rio Grande é caracterizado como um centro de baixa hierarquia nas duas dimensões¹. Para cada uma das duas perspectivas consideradas – gestão pública federal e gestão empresarial –, o IBGE desenvolveu e aplicou uma metodologia de forma a classificar os municípios de acordo com seu nível de centralidade, sendo 1 a classe de centralidade mais alta e 9 a mais baixa da hierarquia. Segundo essa metodologia, Rio Grande foi classificado como centro de gestão nível 8, próximo da base quanto à centralidade dos serviços de gestão pública federal. Em particular, o estudo do IBGE apontou que Rio Grande possui ligações de fluxo de gestão pública com os municípios de Chuí, Santa Vitória do Palmar, São José do Norte, Pelotas e Porto Alegre, sendo que esses dois últimos possuem um nível de centralidade

¹ Centralidade corresponde à importância ou primazia do município como polo de atração de empresas e pessoas de municípios vizinhos para compra de produtos e serviços, públicos e privados.

mais alto que Rio Grande. Na perspectiva da gestão empresarial, Rio Grande tem nível de centralidade 6, também baixa. Sem negar que a maior presença de representações federais, consorciamento de serviços públicos e melhoria da acessibilidade rodoviária podem adensar a centralidade de Rio Grande na região, os limites de tal adensamento são claros frente a presença de Pelotas, o porte e baixa complexidade econômica dos municípios da região.

Em termos de composição setorial, o principal segmento do PIB do município é o setor de serviços, que representava 54,6% do PIB em 2016 (**Gráfico 1.1.4**). A Indústria tinha peso significativo, de 27% do PIB, tendo crescido ligeiramente desde princípios da década de 2010. A Administração Pública representava 15,6% da economia local, restando à Agropecuária, apenas 2,8% do PIB local.

Gráfico 1.1.4
Composição do PIB (2016)



Fonte: IBGE.

1.2 Atividades Econômicas Predominantemente Urbanas

O perfil das atividades econômicas do município, como de qualquer outro, também pode ser analisado pela distribuição de estabelecimentos, pelos vínculos formais de empregos gerados por esses estabelecimentos e ainda pela remuneração do trabalho. Essa estratégia de análise permite contornar as limitações das Estatísticas de Contas Nacionais em nível municipal, que não permite estimar o valor adicionado da produção econômica segundo uma classificação setorial mais detalhada (que a apresentada anteriormente).

Segundo dados da Relação Anual de Informações Sociais disponibilizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), havia 8.883 estabelecimentos/entidades instaladas no município do Rio Grande que estavam ativas em 2017. Desses estabelecimentos, 5.057 estabelecimentos (cerca de 57%) correspondiam a estabelecimentos que não têm vínculo empregatício, isto é, não geram emprego². Os 43% restantes – 3.826 – geraram 44.917 vínculos empregatícios ao final de 2017, cerca de 84% sob o regime de CLT, foco da análise aqui apresentada (os demais vínculos correspondem aos servidores públicos sob o regime estatutário).

Como nos demais municípios de porte do Rio Grande, o Comércio e Serviços de Alimentos representam parcela significativa dos estabelecimentos instalados. Minimercados, Mercarias, Restaurantes, Lanchonetes, Padarias e outros estabelecimentos mais especializados representam mais de 15% dos estabelecimentos no município, empregando parcela ainda maior da mão de obra, parte expressiva dela sem vínculo formal (**Tabela 1.2.1**). São setores que tem desempenho associado à demanda populacional nativa e, naturalmente, do Turismo, seja de Negócios, seja de Lazer e Veraneio.

Pelo porte do município, outros setores do Comércio e Serviços também se destacam aquele das lojas de Vestuário, os Condomínios Residenciais, os Serviços Médicos e Odontológicos e os Serviços de Apoio (Contabilidade, Advocacia etc.). Também são estabelecimentos cuja dinâmica econômica tem forte determinação de demanda populacional (pelo volume e perfil etário), mas também pela maior ou menor complexidade da economia local e sua importância como centro regional de comércio e serviços, no que a proximidade com Pelotas é certamente um fator limitador a considerar. Um aspecto que distingue Rio Grande em termos de seu portfólio de estabelecimentos instalados é a forte presença de empresas no setor de Transportes, associada às atividades do Porto. A instalação ou permanência de empresas nesse segmento está claramente associado à sua dinâmica.

² Este indicador foi calculado com base na declaração da RAIS NEGATIVA que corresponde a declaração da RAIS na qual são fornecidos somente os dados cadastrais do estabelecimento, cadastrado com CNPJ, quando o mesmo não teve empregado durante o ano-base. Por exemplo, em 2017, em Porto Alegre, o percentual de declaração de RAIS NEGATIVA foi de 62,4% ,e em Pelotas, foi de 54%.

Tabela 1.2.1
Principais atividades econômicas de atuação dos estabelecimentos instalados em Rio Grande – 2017 (Entre 50% mais numerosos)

Atividade Econômica (CNAE 2.0 Subclasse)	Qtd. de Estabelecimentos	%	% acum.
Comércio Varejista de Artigos do Vestuário e Acessórios	184	4,8%	4,8%
Restaurantes e Similares	135	4,0%	8,8%
Lanchonetes, Casas de Chá, de Sucos e Similares	126	3,0%	11,8%
Comércio Varejista de Mercadorias em Geral, com Predominância de Produtos Alimentícios - Minimercados, mercearias e Armazéns	120	3,0%	14,8%
Condomínios Prediais	102	3,0%	17,8%
Atividade Médica Ambulatorial Restrita a Consultas	83	2,0%	19,8%
Transporte Rodoviário de Carga, Exceto Produtos Perigosos e Mudanças, Intermunicipal, Interestadual e Internacional.	76	2,0%	21,8%
Padaria e Confeitaria com Predominância de Revenda	71	2,0%	23,8%
Comércio Varejista de Produtos Farmacêuticos, sem Manipulação de Fórmulas.	70	2,0%	25,8%
Criação de Bovinos para Corte	64	2,0%	27,8%
Comércio Varejista de Ferragens e Ferramentas	62	2,0%	29,8%
Atividade Odontológica com Recursos para Realização de Procedimentos Cirúrgicos	55	1,0%	30,8%
Comércio Varejista de Combustíveis para Veículos Automotores	48	1,0%	31,8%
Transporte Rodoviário de Carga, Exceto Produtos Perigosos e Mudanças, Municipal.	48	1,0%	32,8%
Atividades de Contabilidade	45	1,0%	33,8%
Comércio a Varejo de Peças e Acessórios Novos para Veículos Automotores	44	1,0%	34,8%
Comércio Varejista de Produtos Alimentícios em Geral ou Especializado em Produtos Alimentícios não Especificados	44	1,0%	35,8%
Comércio Varejista de Outros Produtos não Especificados Anteriormente	44	1,0%	36,8%

Atividade Econômica (CNAE 2.0 Subclasse)	Qtd. de Estabelecimentos	%	% acum.
Comércio Varejista de Mercadorias em Geral, com Predominância de Produtos Alimentícios – Hipermercados.	43	1,0%	37,8%
Cultivo de Arroz	39	1,0%	38,8%
Comércio Varejista de Calçados	38	1,0%	39,8%
Comércio Varejista Especializado de Eletrodomésticos e Equipamentos de áudio e Vídeo	34	1,0%	40,8%
Comércio Varejista de Animais Vivos e de Artigos e Alimentos para Animais de Estimação	32	1,0%	41,8%
Serviços Advocatícios	32	1,0%	42,8%
Atividades de Organizações Sindicais	30	1,0%	43,8%
Comércio Varejista de Artigos de óptica	29	1,0%	44,8%
Construção de Edifícios	28	1,0%	45,8%
Comércio Varejista de Móveis	28	1,0%	46,8%
Comercio Varejista de Artigos de Armarinho	28	1,0%	47,8%
Pesca de Peixes em água Salgada	27	1,0%	48,8%
Comércio Varejista de Carnes – Açougues	26	1,0%	49,8%
Comércio Varejista de Suvenires, Bijuterias e Artesanatos.	25	1,0%	50,8%

Fonte: RAIS – MTE, 2017.

A análise do perfil setorial segundo o número de postos formais de trabalho permite perceber quais são os principais segmentos geradores de emprego de maior qualidade, remuneração ou estabilidade. Se a Indústria e Serviços Especializados tendem a oferecer postos de trabalho dentro da legislação trabalhista, maior remuneração e menor rotatividade, a Construção Civil e setores do Comércio são marcados por forte informalidade e baixa qualificação. Estas observações são importantes para que se possa entender as diferenças entre a relação de setores com forte presença de estabelecimentos e a relação daqueles com maior número de empregos formais. O Comércio organiza-se em vários estabelecimentos pois a proximidade do ponto de venda ao consumidor é fator fundamental para o sucesso do empreendimento; contudo, a informalidade tende a ser maior. Para a Indústria tradicional, em geral, a proximidade de outros produtores conta muito

mais, assim como a necessidade de trabalhadores mais qualificados, para operar equipamento e processos mais específicos.

De fato, a atividade que mais gera vínculos empregatícios é a Administração Pública (**Tabela 1.2.2**). Em 2017 dos cerca de 45 mil postos formais existente no município, 10% são de servidores públicos, das três esferas de governo, em geral estatutários³. Tal cifra não surpreende e não está fora dos padrões de regularidade no país, pois esse segmento reúne um conjunto amplo e diverso de profissionais como médicos, enfermeiros, assistentes sociais, psicólogos, professores da Educação Infantil e Ensino Fundamental. Na realidade, isso reflete o fato de que nos últimos 20 anos houve um crescimento do emprego municipal no país induzido pela ampliação de escopo e escala das políticas públicas.

A estruturação do Sistema Único da Saúde, da Assistência Social e da Educação Infantil em particular tem mobilizado municípios a contratar profissionais para esses serviços, e em muitos casos, quando os parâmetros da Lei de Responsabilidade Fiscal permitem, por meio de concursos. Como são empregos mais qualificados e maior remuneração, tem impacto importante na formação da demanda – e sua sustentabilidade – por serviços e comércio mais complexos na economia local. Educação Superior e Serviços Médicos Privados, outros dois setores de maior empregabilidade formal no município, também respondem por esse efeito. Ademais, é importante que se registre que, o emprego público e privado em serviços sociais também está associado a efeitos indiretos em compras de equipamentos e material de consumo mais sofisticados, para aparelhagem de clínicas, hospitais, escolas e universidades. Dado o montante de rendimentos e valores envolvidos nesses setores, dispor de uma estratégia de recrutamento e qualificação de profissionais, contratação de serviços ou compra de material dentro do próprio município ou região pode evitar “exportação” de renda para fora do município.

Como apontado anteriormente, a grande quantidade de equipamentos de Comércio e Serviços de Alimentos tem reflexos na absorção da mão de obra local, ainda que isso não se reflita necessariamente em empregos formais. É ilustrativo nesse sentido que os supermercados empreguem 5% da mão de obra formal do município. São setores que reagem rapidamente a melhoria da conjuntura econômica, mas também são afetados quando as perspectivas positivas

3 Ressalta-se que, por sua natureza, as atividades desenvolvidas pela Administração Pública são aquelas exclusivas do Estado, ou seja, são atividades essencialmente não-mercantis. Atividades de ensino, saúde, mesmo quando realizadas pelo Estado, são classificadas separadamente. Serviços de prerrogativa do Estado, como defesa, justiça, segurança, atividades relacionadas a seguridade social, entre outras, também são classificadas separadamente.

não se manifestam. De qualquer forma, há um contingente mínimo da força de trabalho necessário para atendimento da demanda populacional do município e região, mas que pode se expandir em função de investimentos no Turismo ou facilitação do acesso rodoviário ao município. Ademais são setores, especialmente o de Alimentos, que pode ser estimulado a comprar insumos da agricultura local e regional, garantindo circulação de recursos – públicos ou privados- dentro do próprio município.

Estes setores constituem o que Porter (2003)⁴ denomina como atividades econômicas de natureza local. Trata-se de atividades que geram bens e serviços para o mercado local e que pouco competem com ofertantes dos mesmos bens e serviços localizados em outras regiões. O autor cita como exemplo serviços de saúde, comércio varejista, construção e algumas utilidades públicas. Essas atividades tendem a seguir o padrão de espacialização da população, isto é, áreas/bairros com maior população concentram mais dessas atividades vis-à-vis áreas/bairros com população menor.

As atividades de Transportes e outras associadas ao Porto e Polo Naval também tem peso relevante na contratação de trabalhadores em postos formais (**Tabela 1.2.2**). A Fabricação de Adubos e Fertilizantes, por exemplo, responde por 5% do emprego formal. A Operação de Terminais e Armazenagem absorvem, juntas, parcela equivalente.

As indústrias de Fertilizantes assim como outras atividades no Porto constituem o que Porter classifica como atividade econômica *tradable* ou negociável, em que a produção claramente não se destina à população local de Rio Grande, mas sim à cadeia produtiva de outras indústrias de âmbito nacional. A infraestrutura portuária da cidade facilita a logística e atrai esse tipo de indústria que pode escoar seus produtos para outras cidades, estados e até países. Da mesma forma, traz recursos de fora agregando valor ao produto municipal, além de emprego. Parte do emprego riograndino tem, assim, determinação associada às perspectivas de investimento e desenvolvimento do Porto e Polo Naval, que não estão sob o controle dos agentes municipais. Segundo o Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Rio Grande e São José do Norte, o polo que em 2013 chegou a gerar 24 mil empregos diretos, hoje emprega somente 400 pessoas. Maior gestão política nos governos e nos poderes legislativos estadual e federal podem render algum fruto nesse sentido.

4 PORTER, M. E. *The Economic Performance of Regions*. *Regional Studies*, Vol. 37.6&7, pp. 549–578, August/October 2003.

Tabela 1.2.2
**Principais atividades econômicas com relação aos vínculos empregatícios – Rio Grande
(2017)**

Atividade Econômica (CNAE 2.0 Subclasse)	Número de Postos Formais	%	% acum.
Administração Pública em Geral	4568	10,2%	10,2%
Fabricação de Adubos e Fertilizantes, Exceto Organominerais	2110	4,7%	14,9%
Comércio Varejista de Mercadorias em Geral, com Predominância de Produtos Alimentícios – Supermercados.	2023	4,5%	19,4%
Educação Superior - Graduação e Pós-Graduação	1860	4,1%	23,5%
Atividades de Atendimento Hospitalar, Exceto Pronto-Socorro e Unidades para Atendimento a Urgências.	1500	3,3%	26,9%
Operações de Terminais	1180	2,6%	29,5%
Fabricação de óleos Vegetais em Bruto, Exceto óleo de Milho.	985	2,2%	31,7%
Armazéns Gerais - Emissão de Warrant	940	2,1%	33,8%
Outras Atividades Associativas Profissionais	877	2,0%	35,7%
Defesa	853	1,9%	37,6%
Restaurantes e Similares	822	1,8%	39,4%
Limpeza em Prédios e em Domicílios	770	1,7%	41,2%
Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, Municipal.	754	1,7%	42,8%
Comércio Varejista de Artigos do Vestuário e Acessórios	747	1,7%	44,5%
Comércio Varejista de Combustíveis para Veículos Automotores	724	1,6%	46,1%
Fabricação de Conservas de Peixes, Crustáceos e Moluscos.	695	1,5%	47,7%
Comércio Varejista de Produtos Farmacêuticos, sem Manipulação de Fórmulas.	676	1,5%	49,2%
Transporte Rodoviário de Carga, Exceto Produtos Perigosos e Mudanças, Intermunicipal, Interestadual e Internacional.	657	1,5%	50,6%

Fonte: RAIS – MTE, 2017.

A importância desses setores citados na economia local pode também ser avaliada pelo montante das remunerações advindas do trabalho (**Tabela 1.2.3**). Cerca de 30% da massa de rendimento de trabalhadores do município advêm da Administração Pública, Ensino Superior e Indústria de Fertilizantes. Se se acrescentar a esses setores outros serviços – Saúde, Defesa, de Apoio – e outras atividades com dinâmica associada ao Porto, tem-se mais da metade da massa de rendimento formal no município. Considerando adicionalmente a mão de obra informal envolvida nesses setores, vê-se que atividades que podem fortalecer a cadeia produtiva nos setores em que estão envolvidas pode ser uma estratégia de manutenção do emprego e renda no município. Naturalmente é preciso analisar também setores com participação no total do emprego e remuneração média menor, pois pode haver oportunidades de expansão dos mesmos na localidade.

Tabela 1.2.3

**Principais atividades econômicas com relação à remuneração do trabalhador – Rio Grande
(total em 2017)**

Atividade Econômica (Subclasse CNAE 2.0)	Remuneração do Trabalho (R\$ mil)*	% absoluto	% acum.
Administração pública em geral	209.554,33	13,1%	13,1%
Educação superior - graduação e pós-graduação	194.346,27	13,1%	26,2%
Fabricação de adubos e fertilizantes, exceto organominerais.	99.931,00	9,8%	36,0%
Outras atividades associativas profissionais	72.170,18	4,3%	40,2%
Defesa	54.243,47	4,0%	44,2%
Serviços combinados de escritório e apoio administrativo	52.834,62	3,5%	47,7%
Atividades do Operador Portuário	51.341,36	3,3%	50,9%
Construção de embarcações de grande porte	44.693,46	2,7%	53,7%
Atividades de atendimento hospitalar, exceto pronto-socorro e unidades para atendimento a urgências.	41.528,36	2,2%	55,9%
Atividades de atendimento em pronto-socorro e unidades hospitalares para atendimento a urgências	40.302,40	2,1%	58,0%
Comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios – supermercados	6.740,96	2,1%	60,0%

Fonte: RAIS – MTE, 2017.

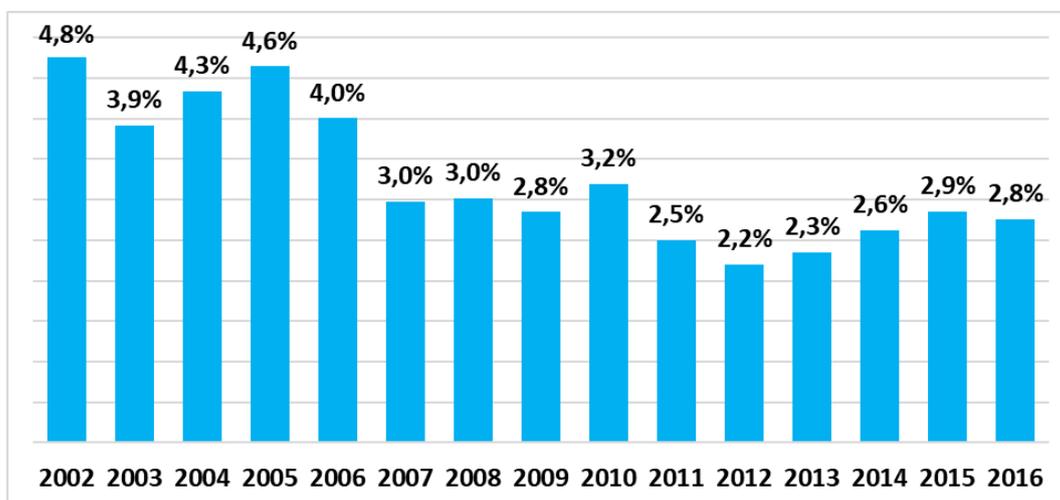
Nota: (*) Considera-se toda a remuneração paga ao longo do ano, incluindo aqueles trabalhadores desligados antes do final do ano.

1.3 As Atividades na Agropecuária

A Agropecuária tem uma participação pequena no valor da produção do município, como já comentado, com tendência de redução. Essa baixa participação da Agropecuária é um aspecto a destacar como um dos eventuais vetores de potencialidade de desenvolvimento local, visto que no estado o peso desse setor é de 10%. O **Gráfico 1.3.1** apresenta a evolução da participação relativa do setor de Agropecuária no valor adicionado do município do Rio Grande.

Gráfico 1.3.1

Participação Relativa da Agropecuária no Valor Adicionado Municipal (2002 até 2016)

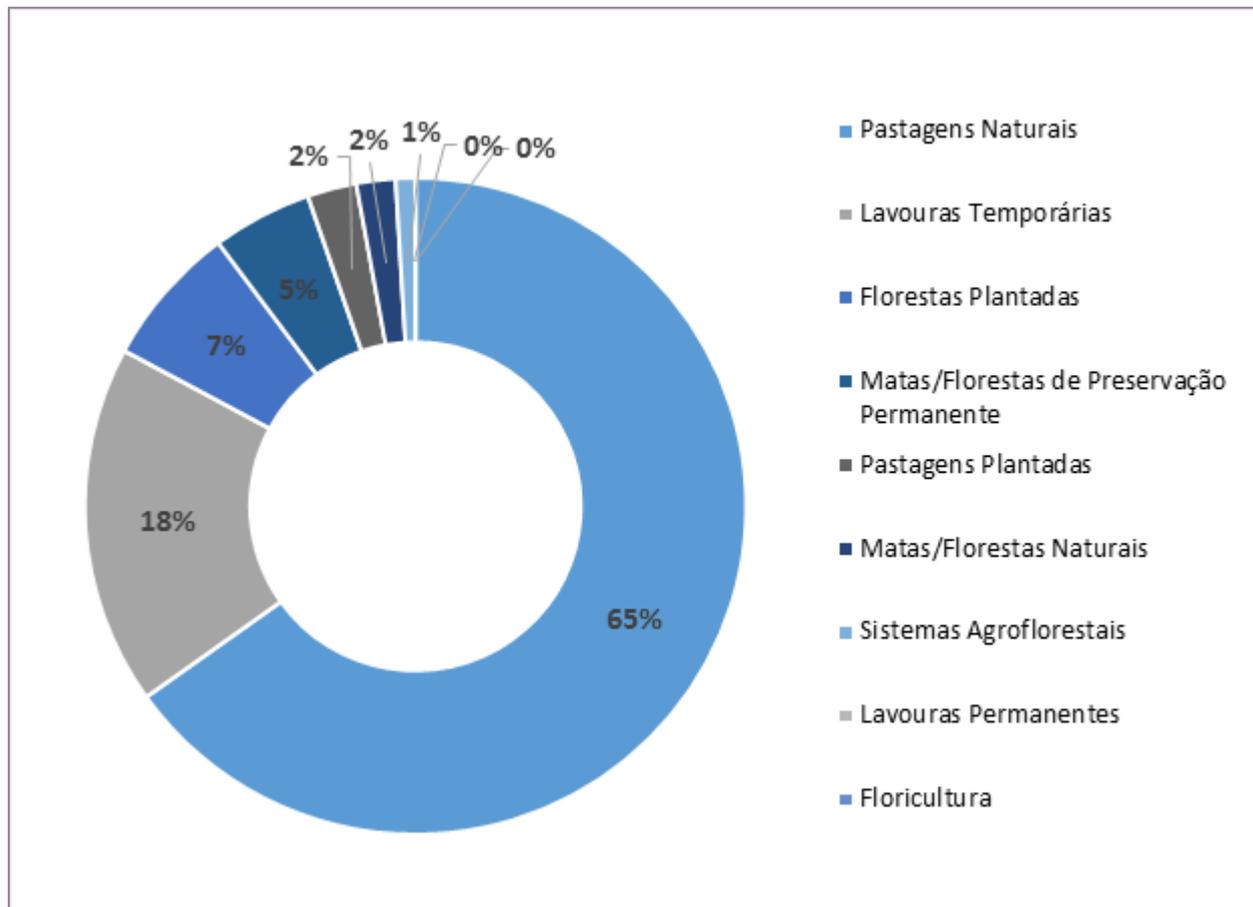


Fonte: IBGE.

A análise dos resultados dos Censos Agropecuários mostra que com relação ao emprego, em 2017, 3.013 pessoas trabalhavam nesse setor, das quais 61% (1.842 pessoas) tinham laços familiares com os produtores rurais. Na comparação com o censo anterior, o número de empregos gerados se reduziu em um terço.

Houve uma maior concentração fundiária no município, como em geral no país. Em 2006, havia no município do Rio Grande 1.214 estabelecimentos, ocupando 170.148 hectares; em 2017, houve uma diminuição significativa para 915 estabelecimentos agropecuários, com expansão da área para 192.192 hectares de terra. Contudo, nessa comparação percebe-se que a proporção de terras dedicadas à lavoura diminuiu de 29% para 18%, enquanto a destinada às pastagens naturais aumentou, de 54% para 65% (**Gráfico 1.3.2**).

Gráfico 1.3.2
Utilização da Terra, 2017



Fonte: IBGE, Censo Agropecuário de 2017.

A cultura plantada mais importante é a de arroz, que ocupa 18% das terras, produzido em 34 estabelecimentos, seguido pela soja em grão, que é produzida por 20 produtores (**Tabela 1.3.1**). A cebola, que vem em terceiro em relação à quantidade e à área colhida, é a produzida por mais estabelecimentos (159). Há que se avaliar o quanto dos demais produtos agrícolas tem produção aquém da demanda populacional no município, como forma de fortalecer a Agricultura Familiar e internalizar mais no próprio município os recursos provenientes dos programas federais na área de Segurança Alimentar (como a Merenda Escolar, Aquisição de Alimentos, Compras Governamentais etc.).

Tabela 1.3.1
Agricultura – Produção por produto (2017)

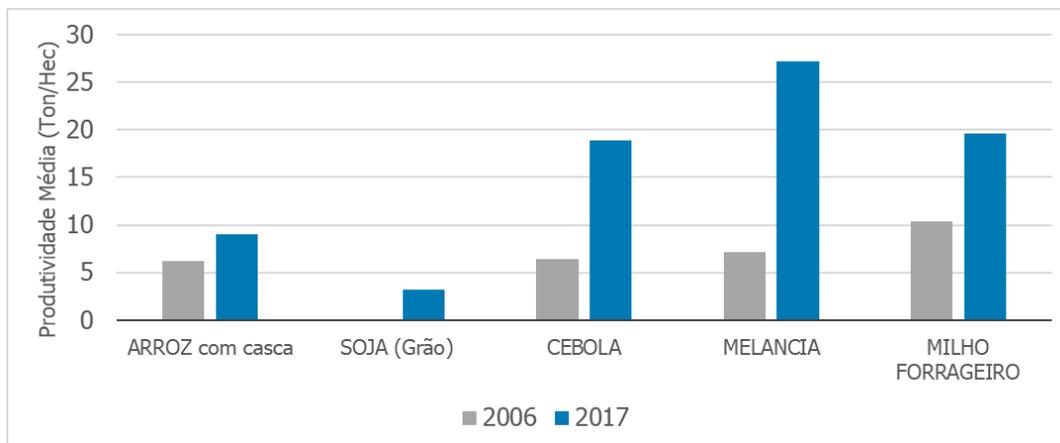
Produto	Estabelecimentos	Quantidade Produzida (ton.)	Área Colhida (hectares)
Arroz com casca	34	158.991	17.667
Soja (grão)	20	15.126	4.721
Cebola	159	4.167	221
Melancia	51	1.624	60
Milho forrageiro	19	1.246	64
Milho (grão)	69	504	154
Melão	84	370	30
Abóbora, moranga, jerimum	68	237	68
Alho	44	95	22
Mandioca (aipim, macaxeira)	11	9	1
Feijão (preto)	31	5	11
Ervilha	13	2	1
Fava	5	1	1
Feijão (cor)	6	1	1
Feijão (verde)	8	1	1

Fonte: IBGE, Censo Agropecuário de 2017.

Vale registrar que, na comparação com o censo anterior, de 2006, houve um grande crescimento de quase 60% na quantidade produzida de arroz com casca, indício do aumento da produtividade da agricultura local, já que a área colhida aumentou somente 1% no período. O segundo produto mais produzido no município em 2017, a soja, não era produzido no município em 2006. Já a cebola teve sua produção reduzida à metade da levantada em 2006. O **Gráfico 1.3.3** apresenta os ganhos em produtividade média (Quantidade Produzida em Toneladas por Área Colhida em Hectares), observadas entre 2006 e 2017, dos cinco principais produtos produzidos no Rio Grande em 2017.

Gráfico 1.3.3

Produtividade Média - Toneladas produzidas por Hectares de Área Colhida, 2006 e 2017.



Fonte: IBGE, Censo Agropecuário de 2006 e 2017.

Na pecuária, o rebanho mais numeroso é de bovinos, com total 96.625 cabeças de gado, dos quais 2.055 eram de vacas, que produziram 9.144.296 litros de leite. A segunda maior criação é de galináceos, com um quantitativo de 12.552 cabeças e que gerou, em 2017, a produção de 70.712 dúzias de ovos. Em seguida, vem a criação de ovinos, com 10.335 cabeças (**Tabela 1.3.2**). Na comparação com o Censo Agropecuário de 2006, apesar da área destinada às pastagens ter aumentado, os rebanhos bovinos e galináceos tiveram expansão pequena, enquanto que o de ovinos e suínos diminuíram sensivelmente.

Tabela 1.3.2

Pecuária – Rebanho efetivo por tipo de criação (2017)

Pecuária	Rebanho (cabeças)
Bovinos	96.625
Galináceos	12.552
Ovinos	10.355
Equinos	3.801
Patos, gansos, perdizes e faisões	1.907
Bubalinos	1.319
Suínos	893
Codornas	270
Perus	155
Caprinos	90
Muares	11
Total	127.978

Fonte: IBGE, Censo Agropecuário de 2017 (rebanho efetivo em 30/09/2017).

1.4 Evolução do Emprego

A perda do dinamismo econômico nos últimos anos teve reflexos impactantes no mercado de trabalho local. Segundo dados da Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (**Tabela 1.4.1**), em 2006, o município contava com 3.120 estabelecimentos, gerando 35.093 empregos. Em 2013, embalada pela conjuntura econômica favorável no país e nos investimentos públicos induzidos pela ampliação do Polo Naval, a economia local se expandiu significativamente, seja pelo crescimento do conjunto de estabelecimento (3.881, 24% maior), seja pelo emprego formal, que chegou a um patamar de 56.354 vínculos empregatícios (60% maior). Em 2017, o número de estabelecimentos caiu ligeiramente para 3.826; já o emprego formal sofreu queda bem mais intensa, de 21%, chegando ao final do ano com 44.917 postos.

Tabela 1.4.1

Estabelecimentos e vínculos ativos – Rio Grande (2006, 2013 e 2017)

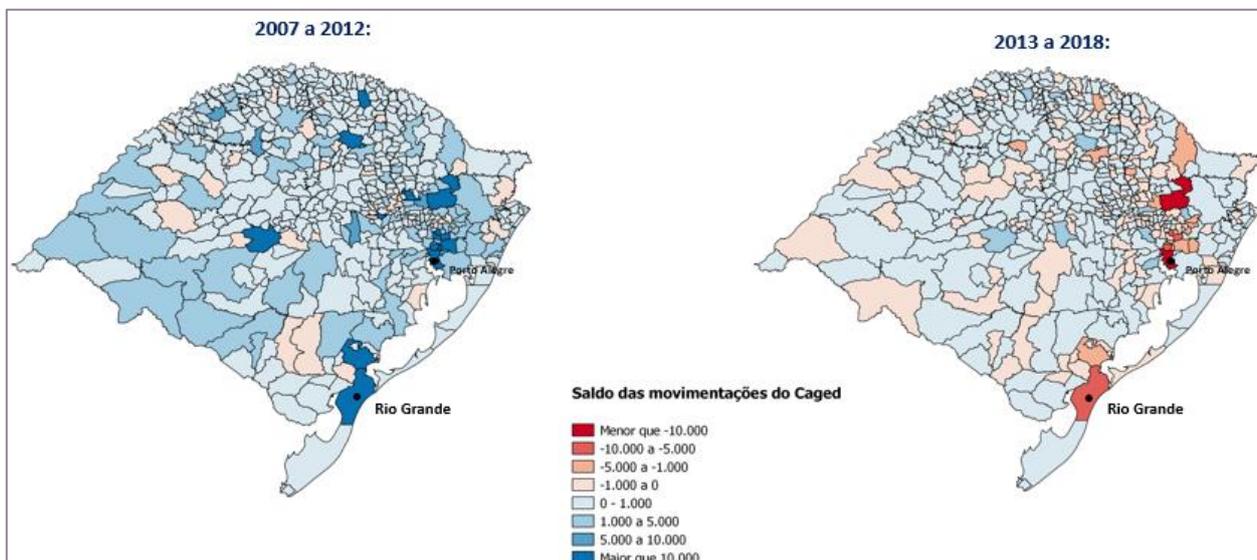
	2006	2013	2017
Estabelecimentos com vínculos empregatícios	3.120	3.881	3.826
Vínculos empregatícios – CLT	29.344	49.206	37.710
Vínculos empregatícios – Estatuários	5.749	7.148	7.207
Total de vínculos	35.093	56.354	44.917

Fonte: RAIS.

A crise econômica do país se abateu com maior intensidade em Rio Grande que no estado ou na região Sul. Fato é que Rio Grande teve o melhor desempenho no mercado de trabalho formal de 2007 a 2012 entre todos os municípios do estado e, no período seguinte, de 2013 a 2018, o pior saldo entre contratações e desligamentos (**Figura 1.4.1**).

Figura 1.4.1

Saldo de movimentações do emprego formal, Rio Grande



Fonte: CAGED.

A partir dos dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED é possível analisar a evolução do emprego no município de Rio Grande segundo demissões e contratações. Nota-se que ao longo dos últimos 12 anos (**Tabela 1.4.2**), há um saldo positivo nas movimentações, com exceção do período entre 2015 e 2017, que ficou marcado pela crise econômica que atingiu o país e que gerou graves consequências para o Polo Naval de Rio Grande.

Tabela 1.4.2

Saldos das movimentações, Admitidos e Desligados no CAGED – Rio Grande (2007-2018)

Ano	Saldo das Movimentações	Admitidos	Desligados
2007	1487	11942	10455
2008	873	13566	12693
2009	639	12852	12213
2010	2309	16689	14380
2011	2952	20360	17408
2012	6742	31572	24830
2013	483	41773	41290
2014	901	33172	32271
2015	-3578	18373	21951

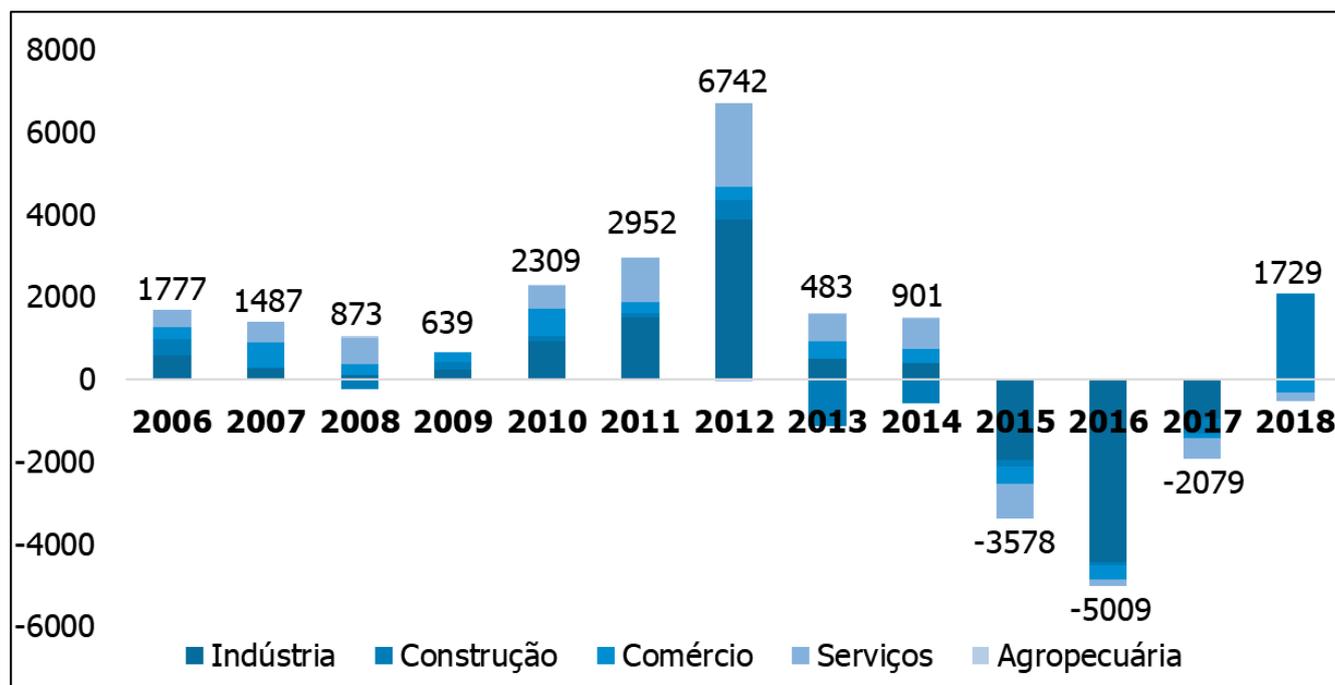
Ano	Saldo das Movimentações	Admitidos	Desligados
2016	-5009	15794	20803
2017	-2079	14095	16174
2018	1729	16540	14811

Fonte: CAGED.

Em uma perspectiva setorial (**Gráfico 1.4.1**), nota-se que o setor industrial foi o maior responsável pela geração de empregos de 2010 até 2012, ano em que a geração foi recorde. A partir de 2013, é possível ver os primeiros reflexos da crise na construção civil, que tem perda de vagas até o ano de 2017. Este efeito indireto da crise na construção civil se deve a um conjunto de fatores, entre eles os relacionados ao desemprego e ao fato do setor ser bastante sensível às expectativas de investimentos na construção de moradias e equipamentos públicos, pois demandam recursos expressivos, com maturação a médio prazo. E a partir de 2015, a indústria começa a ser fortemente atingida pela crise e tem sucessivos saldos negativos nas movimentações entre contratações e demissões.

Gráfico 1.4.1

Saldo de Movimentação de empregos formais por ano e grande grupo econômico



Fonte: CAGED.

A dinâmica do Polo Naval explica, em boa medida, esse movimento descrito, seja pelos efeitos em sua implementação, entre 2007 e 2010, seja na crise posterior. De fato, o grupo de atividades de “Construção de Embarcações” foi o maior responsável pela geração de vagas no município no período de 2010 à 2014, criando, em termos líquidos, 6.103 vagas. Por outro lado, foi o maior responsável pelo fechamento de vagas no período de 2015 a 2018, com saldo negativo de 6.973 vagas de trabalho.

No período mais recente, após 2014, o balanço do emprego parece apontar alguma recuperação. Na Indústria as contratações se mantiveram estáveis, mas com uma natureza diferente da que ocorreu anteriormente. Enquanto o grupo da Indústria que mais gerou vagas em 2018 foi a Fabricação de Máquinas e Equipamentos de Uso Geral (144 vagas), as atividades relacionadas com o Polo Naval continuaram a fechar postos de trabalho. Além disso, parece haver a recuperação de ocupações em segmentos típicos da Economia Urbana, movidos pela demanda populacional ou Turismo, como os setores de Serviços Especializados, Alojamento e Hospedagem, Educação e Saúde.

Tabela 1.4.2

Variação de Pessoal Ocupado em Unidades Locais de Empresas, Rio Grande

Setores afetados negativamente	Setores impactados positivamente
Têxtil e confecções	Produtos de madeira
Embarcações	Produtos químicos
Construção Civil	Transporte rodoviário e de cabotagem
Comércio varejista (maioria dos ramos)	Serviços auxiliares de Portos
Informática e Comunicação	Alojamento
Organizações associativas, sindicais e clubes	Telecomunicação
Publicidade	Imobiliárias
Agências de Turismo	Serviços jurídicos
	Segurança privada
	Educação Infantil e Superior
	Atendimento Hospitalar e Ambulatorial
	Planos de Saúde
	Assistência Social
	Serviços de consertos de eletroeletrônicos

Fonte: CAGED.

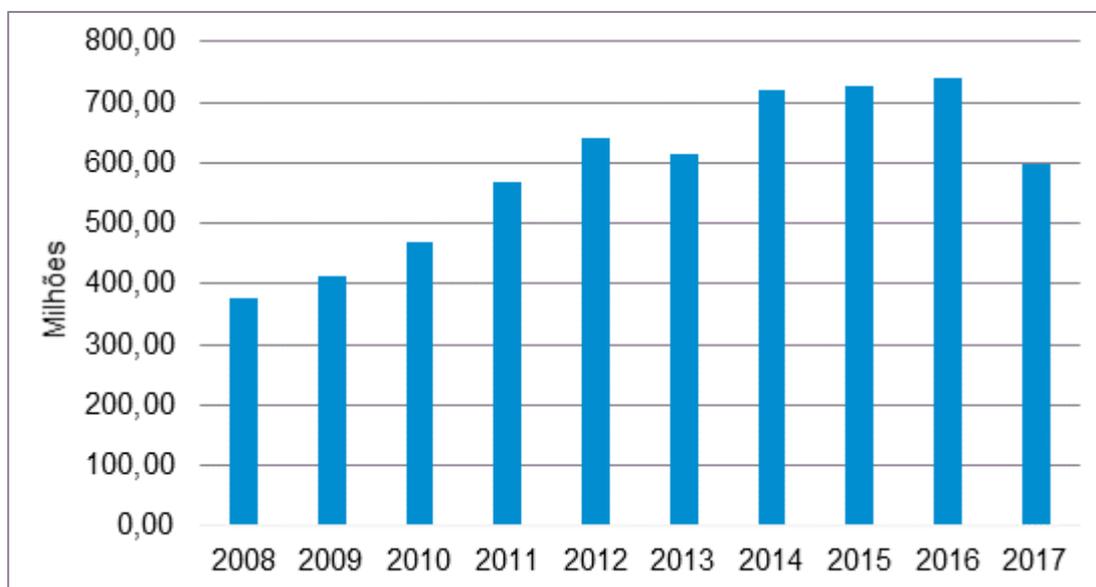
1.5 Finanças Municipais

1.5.1 Receitas

Analisando as receitas de Rio Grande nos últimos dez anos (**Gráfico 1.5.1.1**), nota-se um crescimento médio de 5% a.a., acima da inflação, passando de 375 milhões em 2008 para 596 milhões em 2017. Contudo, em 2017, houve uma expressiva queda de 19% nas receitas do município, que foram 739 milhões de reais em 2016. Em termos reais, a receita de 2017 é a menor desde 2013, o que demonstra como a crise econômica afetou o município e, conseqüentemente, a arrecadação da **Prefeitura**. No último ano, houve queda entre quase todas as principais fontes de receita do município, como a receita patrimonial, receita de contribuições, nas transferências correntes e nas outras receitas correntes. Somente a conta de receita tributária manteve o patamar de 2016, interrompendo uma tendência de queda que vinha desde 2014.

Gráfico 1.5.1.1

Receita Orçamentária Total entre 2008 e 2017 de Rio Grande (em R\$ milhões de 2017)



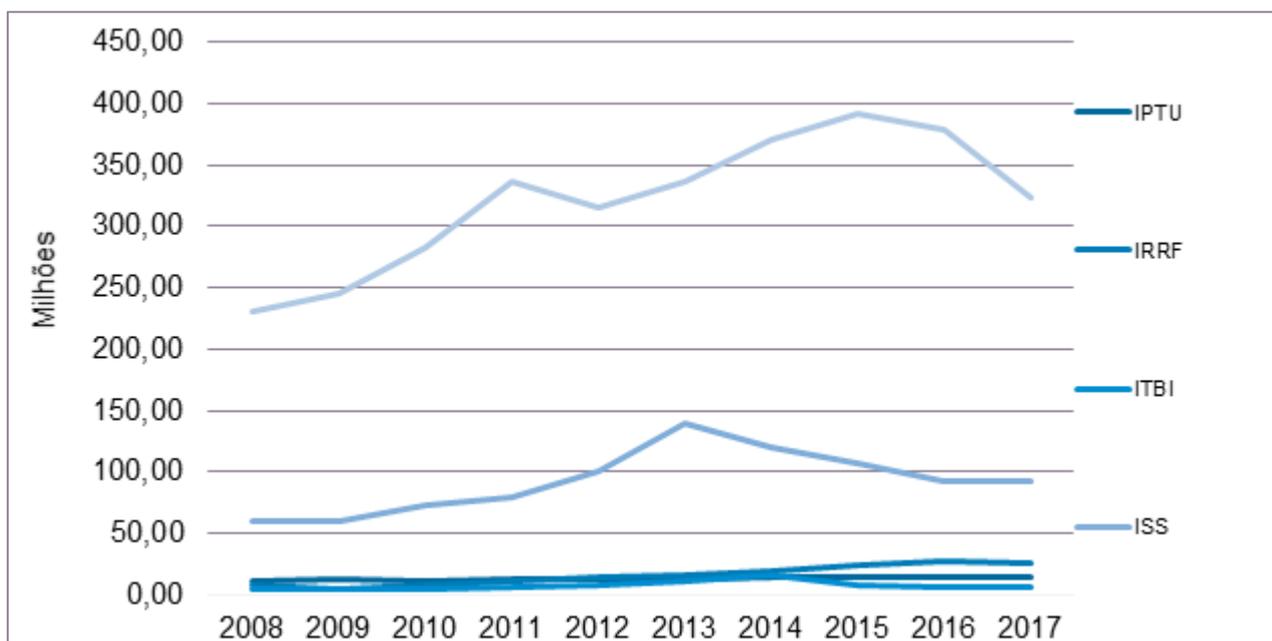
Fonte: FGV, a partir dos dados do Compara Brasil.

A evolução da Receita Municipal descrita está muito associada àquela das transferências governamentais e à arrecadação do Imposto sobre Serviços – ISS, principal fonte de recursos de Rio Grande (**Gráfico 1.5.1.2**). As transferências correspondem a metade das receitas municipais e

tiveram uma evolução bastante favorável, em geral de 2008 até 2015, passando de 231 milhões para 392 milhões de reais. Desde então caiu para os patamares de 2010, por volta de 330 milhões. Com relação ao ISS, em 2008, o valor arrecadado deste imposto era de cerca de R\$ 57 milhões (em valores atualizados), e, em 2017, atingiu 88,6 milhões. Observa-se, contudo, uma tendência de queda desde 2013, quando atingiu o nível recorde de 134,8 milhões de reais. A crise econômica do país explica boa parte desse comportamento no período, com reflexos sobre as atividades portuárias.

Gráfico 1.5.1.2

IPTU, Imposto de Renda, ITBI, ISSQN e Transferências Correntes arrecadados entre 2008 e 2017 pelo município do Rio Grande (em reais, IPCA médio de 2018)

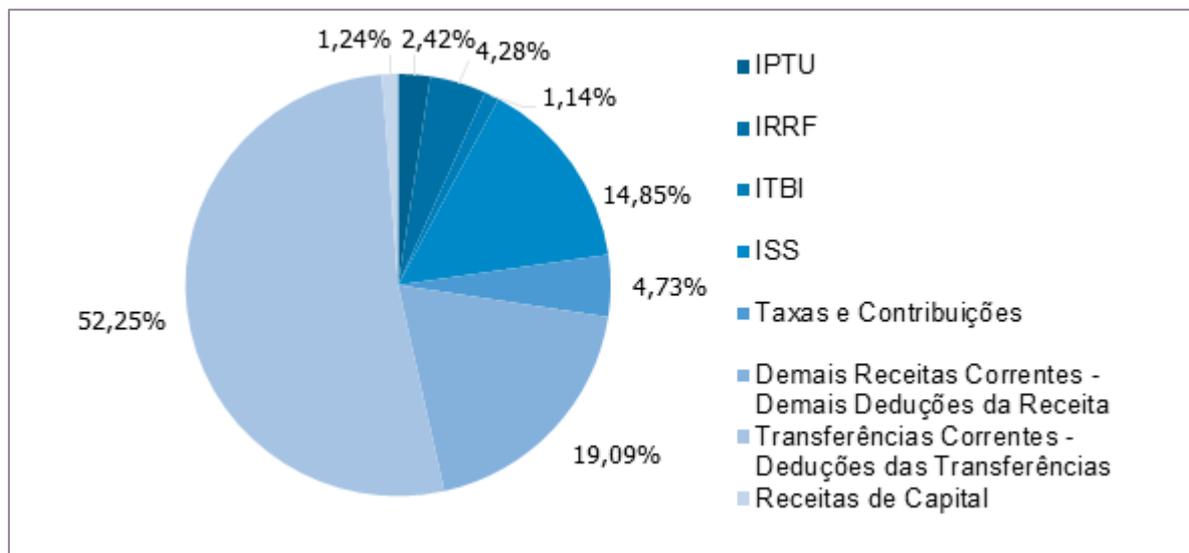


Fonte: FGV, a partir dos dados do Compara Brasil

Comportamento diverso teve a arrecadação do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU e do Imposto de Renda e Proventos. Como o IPTU é calculado com base no valor venal do imóvel e na quantidade de imóveis cadastrados, e em geral, tem atualização anual com base em algum índice de preços, este é um imposto menos sujeito a quedas bruscas. Em geral, por essas características, tem algum crescimento na arrecadação a cada ano, ainda que vegetativo. No Rio Grande a arrecadação de IPTU teve aumento expressivo em 2008 foi, em valores atualizados, cerca de 11 milhões de reais, e teve um aumento real de 34% em sua arrecadação, indo para 14,5 milhões em 2017.

Gráfico 1.5.1.3

Componentes da Receita Total – Rio Grande (RS)



Fonte: FGV, a partir dos dados do Compara Brasil.

No caso do Imposto sobre Renda e Proventos - arrecadado a partir do desconto em folha do imposto de renda dos servidores municipais- a evolução foi muito maior, ultrapassando inclusive o IPTU. Em 2008, foram recolhidos R\$ 7,3 milhões. Em 9 anos, a arrecadação desse imposto aumentou 248%, atingindo R\$ 25,5 milhões em 2017.

O Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis – ITBI está relacionado com a atividade imobiliária do município. Tão mais intenso o volume de compras e vendas, maior o valor desta arrecadação. O mesmo vale para alta no preço de venda dos imóveis. Tão maior o preço apresentado como o valor da troca, maior a arrecadação. O valor real arrecadado em 2008 foi de R\$ 4 milhões. Esse valor aumentou para R\$ 6,8 milhões em 2017. Isso representa um acréscimo de 8%. Apesar disso, nota-se uma tendência de queda a partir de 2014, como consequência da retração das atividades imobiliárias no município, em função da conjuntura econômica geral do país.

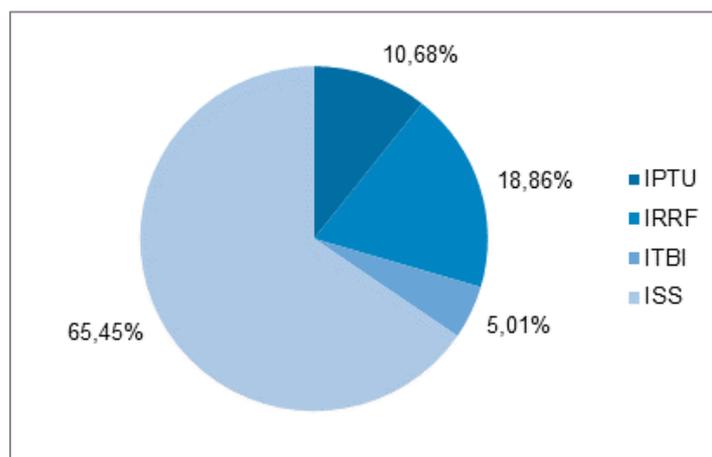
Para fins comparativos do desempenho das finanças municipais, nesta seção procurou-se identificar municípios similares em aspectos socioeconômicos e populacionais à Rio Grande, de forma a realizar comparações que permitam indicar especificidades. Foram selecionados cinco municípios das regiões Sul e Sudeste, que têm populações similares à de Rio Grande. São eles: Alvorada (RS), Chapecó (SC), Itajaí (SC), Criciúma (SC), Cachoeiro de Itapemirim (ES). Nessa lista

acrescentou-se também o município de Niterói, pela presença de um polo naval e o município de Pelotas, vizinho à Rio Grande.

Na comparação das receitas próprias de Rio Grande com a média desses municípios destaca-se a parcela relativamente modesta do IPTU e ITBI (**Gráfico 1.5.1.4**). No Rio Grande, o IPTU representava 11% das receitas próprias e o ITBI 5% em 2017. São participações significativamente menores que a média do grupo de referência, em que o IPTU representa 30% e o ITBI, 11%. Há que se verificar de forma mais aprofundada a possibilidade de aumento da arrecadação destes tributos em Rio Grande.

Gráfico 1.5.1.4

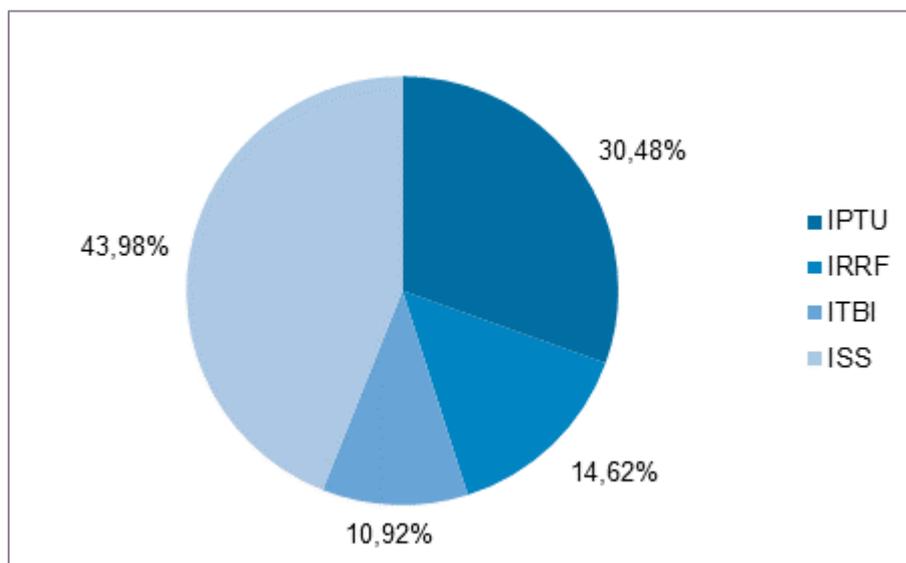
**IPTU, Imposto de Renda, ITBI e ISSQN sobre receita de impostos
(em Reais, valores de 2017) – Rio Grande (RS)**



Fonte: FGV, a partir dos dados do Compara Brasil.

Gráfico 1.5.1.4

IPTU, Imposto de Renda, ITBI e ISSQN sobre receita de impostos
(em Reais, valores de 2017) – Média dos municípios selecionados



Fonte: FGV, a partir dos dados do Compara Brasil.

1.5.2 Despesas

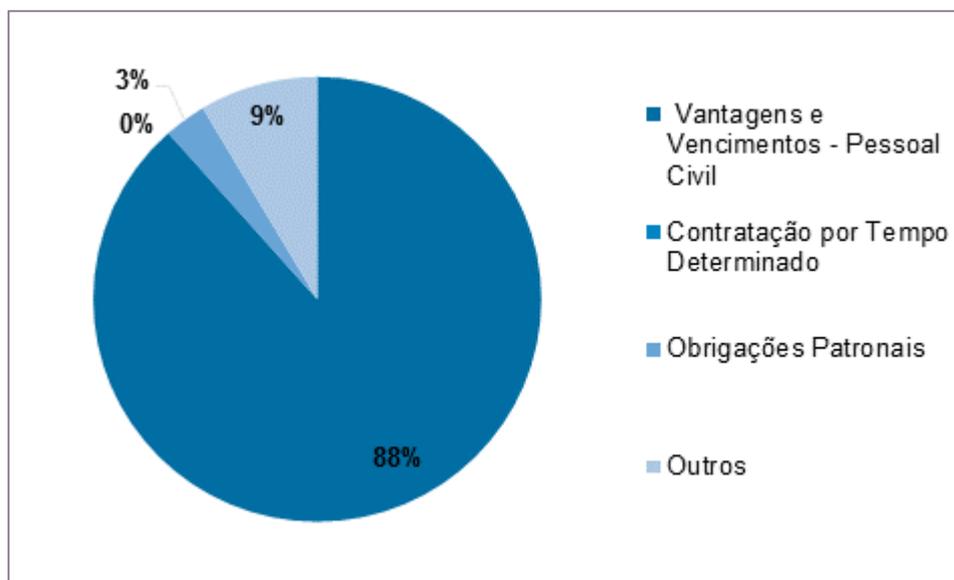
Em relação às Despesas Totais, Rio Grande gastou em 2017 cerca de 563 milhões de reais, um aumento de 59% em relação ao valor gasto em 2008 (R\$ 354 milhões). Nesse período houve um crescimento real de 5 % a.a. nas despesas totais, como reflexo da ampliação de serviços públicos em Saúde, Educação, Assistência Social e outras rubricas, seguindo uma tendência geral observada no país. Vale registrar, como consequência da diminuição da receita no último ano (19% menor), a **Prefeitura** ajustou suas despesas em um patamar 16% menor que a de 2016.

Como acontece na larga maioria dos municípios brasileiros, as Despesas Correntes representam parcela bem mais elevada das despesas totais. É natural que seja assim, já que são os municípios os prestadores dos serviços públicos e principais operadores dos programas sociais. No Rio Grande, as Despesas Correntes representaram nos últimos 15 anos uma parcela em torno de 96% das Despesas Totais, cabendo uma parcela residual para as Despesas de Capital.

O maior gasto dentro das despesas correntes é com Salários e Encargos Sociais (**Gráfico 1.5.2.1**). Em 2017, foram R\$ 365 milhões gastos para este fim. Nessa rubrica, os gastos com salários, benefícios e aposentadorias correspondem a 88% do total.

Gráfico 1.5.2.1

Componentes da conta “Salários e Encargos Sociais” no Rio Grande em 2017 (R\$ milhões de 2017)

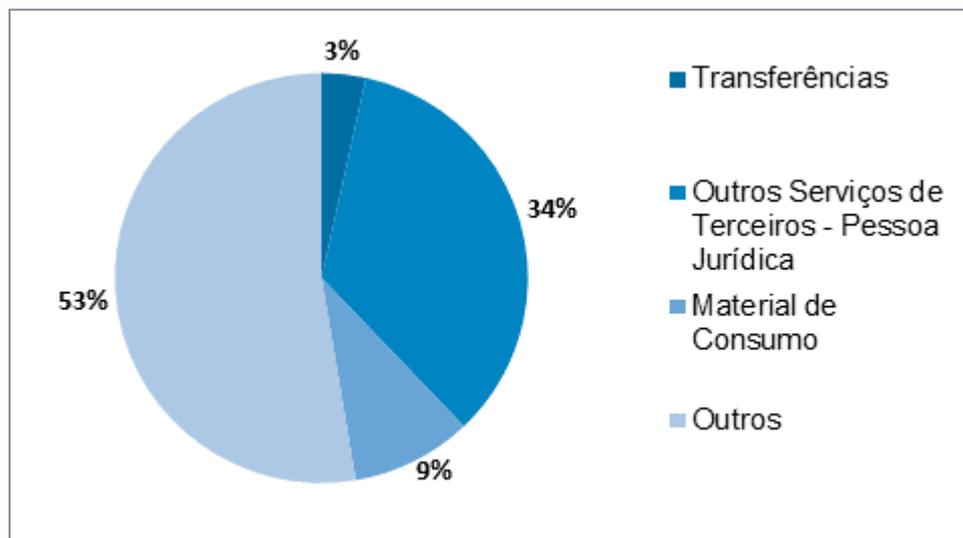


Fonte: FGV, a partir dos dados do Compara Brasil.

A segunda maior conta dentro de gastos correntes se chama “Outras despesas correntes” com valor total de R\$ 232 milhões em 2017 (**Gráfico 1.5.2.2**). Os gastos com serviços de pessoas jurídicas representam um terço desse total.

Gráfico 1.5.2.2

Componentes das Outras Despesas Correntes no Rio Grande em 2017



Fonte: FGV, a partir dos dados Siconfi- Tesouro Nacional.

Em Despesas de Capital, no último ano, os investimentos corresponderam a R\$ 17 milhões e as amortizações somaram R\$ 7 milhões (**Tabela 1.5.2.1**). O valor do investimento é o menor desde 2009 e corresponde a metade do investido em 2016.

Tabela 1.5.2.1

Despesas de Capital no Rio Grande (R\$ milhões de 2017)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Despesas de Capital	31	23	35	70	62	43	67	47	41	23
Investimentos	19	14	28	62	54	38	62	42	34	17
Inversões Financeiras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortização da Dívida	11	9	8	7	8	5	5	5	7	7

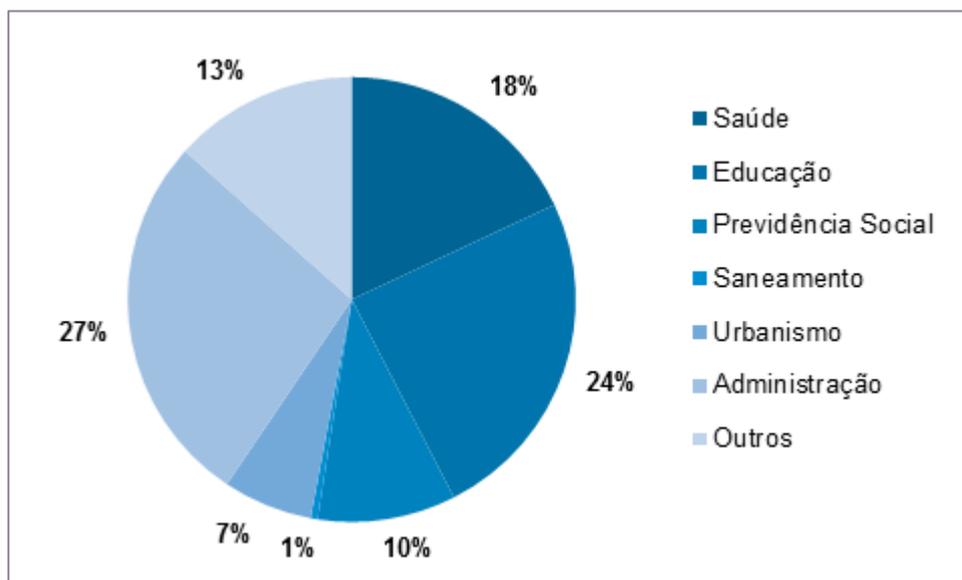
Fonte: FGV, a partir de dados do Compara Brasil.

Do ponto de vista funcional-programático (**Gráfico 1.5.2.3**), as despesas em Administração representaram 27% do total em 2017. Essa classificação é feita em 28 funções de despesas, maior nível de agregação das diversas áreas do Orçamento, especificadas pela Portaria MPOG 42, de 14 de abril de 1999 (D.O.U. de 15.04.1999), e é dividida em subfunções. Em urbanismo, por exemplo, são três subfunções: “Infraestrutura Urbana”, “Serviços Urbanos” e “Transportes Coletivos

Urbanos”. Seguindo as determinações legais e as responsabilidades do pacto federativo nas políticas públicas, as despesas com Educação foram de 24% e em Saúde, 18% da despesa total.

Gráfico 1.5.2.3

Despesas no Rio Grande por Atividade Fim em 2017

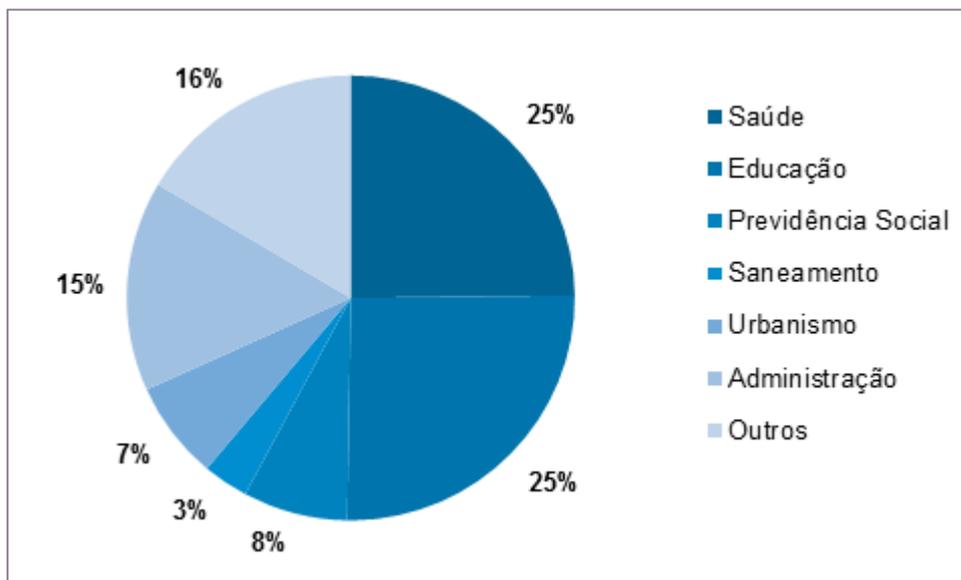


Fonte: FGV, a partir de dados do Compara Brasil.

Esse padrão de gastos se torna muito representativo quando comparado ao padrão de municípios semelhantes (**Gráfico 1.5.2.4**).

Gráfico 1.5.2.4

Despesas em Média dos Municípios Semelhantes Selecionados, por Atividade Fim em 2017



Fonte: FGV, a partir de dados do Compara Brasil.

Na análise do perfil de gastos, observa-se que as despesas na função Administração no Rio Grande é significativamente maior (27%) do que a média dos municípios selecionados (15%). Por outro lado, Rio Grande gasta menos proporcionalmente em Saúde (18%) do que a média dos outros municípios (25%). Em Saneamento, Rio Grande destina parcela também menor do orçamento frente a média da amostra selecionada (1% contra 3%).

1.6 Considerações Finais

Ao se analisar a situação da economia do Rio Grande, nota-se a força com que a crise econômica atingiu a cidade nos últimos anos. O Porto e especialmente as atividades industriais do Polo Naval reduziram seu dinamismo, em função de novas diretrizes do Governo Federal e também pelas mudanças de estratégia de investimento da Petrobrás, assim como pela desaceleração econômica do país.

Tais acontecimentos tiveram reflexos intensos sobre o mercado de trabalho, em diversos segmentos econômicos no município, e também nas finanças municipais, com queda das transferências e receitas próprias nos últimos anos, depois de forte crescimento até 2013. A Agropecuária não escapou a essa dinâmica. Esta trajetória econômica afeta diretamente o acesso

à renda e o bem-estar social da população. De acordo com a Secretaria Municipal de Cidadania e Assistência Social (SMCAS), em abril de 2019, existiam 50.180 pessoas inscritas no cadastro único o que representa 23,9% da população, ou seja, $\frac{1}{4}$ da população está classificada com perfil de baixa renda.

Parece haver alguma recuperação do emprego no período mais recente, com um leque setorial e ocupacional mais amplo, seja pelos gastos em políticas públicas em Saúde, Educação e Assistência, seja no Turismo e outras atividades movidas pela demanda populacional e urbanização. Estas tendências podem estar apontando novas perspectivas que precisam ser analisadas com maior profundidade nesse projeto, para avalia-las como possíveis vetores de crescimento econômico local.

2. Alguns Aspectos Produtivos e Econômicos do Rio Grande

Este capítulo tem como objetivo apresentar alguns aspectos da estrutura produtiva do município do Rio Grande através da análise quantitativa de indicadores econômicos sobre trabalho formal. Desta maneira, busca complementar os resultados apresentados durante o Capítulo 1 e deve ser interpretado como um instrumento de informação nas etapas de diagnóstico quantitativo do **Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico do Rio Grande**.

Para alcançar tal objetivo são inicialmente apresentados os conceitos econômicos de atividades **propulsoras** e **multiplicadoras**, assim como, o indicador de **quociente locacional**, que representa uma poderosa ferramenta de análise econômica.

Por fim, são apresentados os resultados do cálculo do **quociente locacional** e uma análise descritiva dos principais setores propulsores que formam a economia do Rio Grande.

2.1 Material e Métodos

O conjunto de atividades econômicas de um local pode ser dividido em dois grupos, do primeiro fazem parte as atividades consideradas **propulsoras**, ou seja, que geram a **renda básica** desse local, elas produzem **bens e serviços** que serão **exportados** para fora de seu território. O segundo grupo é formado pelas atividades consideradas **multiplicadoras**, que atendem à demanda local dos indivíduos que recebem a **renda básica** gerada pelas atividades **propulsoras**.

São duas as formas de gerar essa propulsão, a primeira é através de uma produção local que tenha vantagens competitivas em relação a outros locais, ou seja, que se produzam bens e serviços a um preço mais barato que em outros territórios, é um movimento autônomo. A segunda maneira é através de transferências governamentais, que ocorre quando o governo decide, por exemplo, instalar uma universidade ou um quartel militar nesse território.

Assim para entender a dinâmica de funcionamento da economia de um local, é fundamental distinguir quais são as atividades **propulsoras** e quais são as **multiplicadoras**. Para isso, utiliza-se o **quociente locacional (QL)**, dado por:

$$QL = \frac{\frac{\text{Número de Trabalhadores Ocupados no setor Y na região X}}{\text{Número de Trabalhadores Ocupados na região X}}}{\frac{\text{Número de Trabalhadores Ocupados no setor Y na Macrorregião}}{\text{Número de Trabalhadores Ocupados na Macrorregião}}}$$

Esse conceito está fundamentado na ideia de que se o grau de dedicação dos agentes a uma atividade for muito maior do que é na região é muito provável que esteja sendo produzida para o consumo externo. Esse indicador também pode ser usado para avaliar a competitividade de um local. Contudo, seus resultados devem ser analisados a fundo para que seja possível determinar se tal atividade é propulsora ou não, já que uma atividade pode se destacar em um determinado local porque a região analisada possui um desempenho ruim. Dessa forma, esse território seria o menos pior da região nessa produção, mas não um grande produto global.

Nesse sentido, com o objetivo de se identificar as principais atividades **propulsoras** do município do Rio Grande o **quociente locacional** foi calculado ao nível municipal e comparado em quatro níveis geográficos: nacional (Brasil); regional (Região Sul); Estadual (Rio Grande do Sul); e local (Mesorregião do Sudeste Rio-grandense). A relação de municípios que compõem a mesorregião do **Sudeste Rio-grandino** pode ser encontrada no **Anexo 1**.

Os agrupamentos setoriais utilizados no cálculo do **quociente locacional** são definidos a seguir.

2.1.1 Caracterização Setorial

O perfil das atividades econômicas de Rio Grande foi traçado sob a ótica da **intensidade no uso da tecnologia** no processo produtivo, no caso de atividades econômicas da indústria, e da **intensidade no uso do conhecimento**, no caso das atividades de prestação de serviços. As atividades econômicas com maior utilização de tecnologia e de conhecimento usualmente são aquelas que agregam maior valor à sua produção e ampliam a capacidade do município de gerar mais renda para a população local. Conforme exposto em Freire, Abdal e Bessa (Comin e outros, 2012), “a criação e a difusão de conhecimento, a mudança tecnológica e os processos de inovação são determinantes para a competitividade e para o crescimento de longo prazo”⁵.

5 COMIN et al. *Metamorfoses paulistanas: atlas geoeconômico da cidade*. São Paulo: SDMU: CEBRAP. Editora UNESP, 2012.

Para traçar esse perfil, as **atividades industriais** instaladas no município foram classificadas em quatro categorias de acordo com o grau de intensidade no uso da tecnologia, seguindo definição da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2011)⁶.

- ▣ Indústria de baixa intensidade tecnológica;
- ▣ Indústria de média-baixa intensidade tecnológica;
- ▣ Indústria de média-alta intensidade tecnológica; e
- ▣ Indústria de alta intensidade tecnológica.

Para complementar as atividades industriais listadas acima também foram consideradas as categorias de **indústria extrativa, produção e distribuição de eletricidade, gás e água (utilidades) e construção civil**.

Com relação às **atividades de prestação de serviços**, foi utilizado o critério adotado por Freire, Abdal e Bessa (Comin e outros, 2012)⁷ para segmentar as atividades de acordo com a intensidade do uso do conhecimento na prestação no serviço e no tipo de conhecimento demandado. Essa classificação, por sua vez, baseia-se no esforço na área de Pesquisa & Desenvolvimento (P&D), utilização de Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) e recrutamento de mão de obra qualificada.

Dessa forma, os serviços foram classificados nas seguintes categorias:

- ▣ **Serviço intensivo em conhecimento tecnológico:** atividades de informática, telecomunicações, P&D das ciências físicas e exatas, serviços de arquitetura e ensaios de materiais;
- ▣ **Serviço intensivo em conhecimento financeiro:** atividades de intermediação financeira, seguros e previdência complementar;
- ▣ **Serviço intensivo em conhecimento de mídia:** atividades cinematográficas e de vídeo, de rádio e televisão e de agências de notícias;

6 OCDE. ISIC REV. 3 TECHNOLOGY INTENSITY DEFINITION. Classification of manufacturing industries into categories based on R&D intensities. 7 July, 2011.

7 COMIN et al. Metamorfozes paulistanas: atlas geoeconômico da cidade. São Paulo: SDMU: CEBRAP. Editora UNESP, 2012.

- ▣ **Serviço intensivo em conhecimento profissional:** atividades de P&D das ciências sociais e humanas, atividades jurídicas, contábeis e de assessoria empresarial, publicidade, seleção, agenciamento e locação de mão de obra;
- ▣ **Serviço intensivo em conhecimento social:** atividades ligadas à educação superior e as de atendimento hospitalar e de complementação diagnóstica e terapêutica;
- ▣ Turismo;
- ▣ **Logística:** atividades ligadas à transporte terrestre, aéreo e aquaviário, atividades de armazenamento e estoque. Este grupo foi criado especificamente para representar a relação do município do Rio Grande com as atividades portuárias;
- ▣ Administração Pública, e
- ▣ Demais serviços.

Por fim, foram consideradas atividades de comércio em três categorias: **Comércio Varejista, Comércio de Veículos, Comércio Atacadista**. E um conjunto geral representando **Agricultura e Pecuária**. A relação entre as categorias econômicas e as classes da Classificação Nacional de Atividade Econômica – CNAE podem ser encontradas no **Anexo 2**.

2.2 Resultados Gerais

Esta seção apresenta os resultados obtidos para o **quociente locacional** do município do Rio Grande. A **Tabela 2.2.1** apresenta o total de vínculos e o **quociente locacional** do município do Rio Grande para 4 níveis geográficos e as categorias de atividades econômicas.

Tabela 2.2.1

Total de Vínculos e Quociente Locacional do município do Rio Grande por Níveis Geográficos e por Categorias Econômicas (2017)

Setor	Vínculos Municipais	Quociente Locacional			
		Brasil	Sul	Rio Grande do Sul	Sudeste Rio-grandense
Indústria					
Média-Alta intensidade tecnológica	2616	2,16	1,46	1,44	2,77
Média-Baixa intensidade tecnológica	1186	0,72	0,57	0,57	0,89
Baixa intensidade tecnológica	2566	0,74	0,42	0,47	1
Construção Civil	1270	0,67	0,71	0,72	0,74
Utilidades (energia, gás e água)	420	0,94	0,95	0,98	0,83
Indústria Extrativa	40	0,19	0,4	0,43	0,13
Logística					
Logística	5875	2,62	2,45	2,48	1,82
Turismo					
Turismo	2121	1,08	1,18	1,25	1,12
Serviços					
Intensivo em conhecimento Social	4484	1,55	1,61	1,31	0,99
Intensivo em conhecimento de Mídia	186	0,63	0,63	0,52	0,75
Intensivo em conhecimento Tecnológico	565	0,73	0,78	0,86	1,05
Intensivo em conhecimento Financeiro	717	0,85	0,9	0,84	1,04
Intensivo em conhecimento Profissional	495	0,69	0,69	0,67	0,91
Demais serviços	6023	0,89	1,09	1,15	1,32
Administração Pública	5427	0,6	0,82	0,78	0,74
Comércio					
Comércio Varejista	8829	1,37	1,32	1,27	0,97
Comércio Veículos	568	0,63	0,53	0,6	0,66
Comércio Atacadista	567	0,36	0,34	0,36	0,52
Agricultura e Pecuária					
Agricultura e Pecuária	962	0,66	0,75	0,73	0,33

Fonte: RAIS, 2017.

A análise da **Tabela 2.2.1** aponta alguns pontos relevantes:

- ▣ Os setores de **Logística**, **Turismo** e **Indústria de Média-Alta Tecnologia** apresentaram relevância nos quatro níveis geográficos;
- ▣ Para o setor de **Logística** o resultado é esperado, pois a economia do município é fortemente influenciada pelas atividades do **Complexo Portuário**;

- ▣ O setor de **Turismo** se destaca principalmente pelo turismo de negócios e pelos atrativos naturais representados pela **Praia do Cassino**;
- ▣ A **indústria de média-alta tecnologia** é representada pelos grupos industriais voltados para as atividades de **fabricação de adubos e fertilizantes**. Análises preliminares da cadeia de logística do município sugerem que a produção destes grupos é escoada para o todo o Brasil e exportada internacionalmente tornando a atividade um ponto de propulsão municipal e geração de **renda básica**;
- ▣ O setor de **serviços intensos em conhecimentos social**, representado pela **Educação Superior** e pelo **Complexo de Saúde**, se apresentou relevante aos níveis nacionais, regionais e estaduais, porém com valor abaixo de 1 ao nível local. A estrutura produtiva deste setor é concentrada nos municípios de **Pelotas** e **Rio Grande** ao nível local. Com isso, mesmo importantes para o município, estas atividades são mais competitivas e atrativas de **renda básica** com origem externa em **Pelotas**;
- ▣ Os setores de **demais serviços** e **setores de comércio varejista**, apresentaram valores mais altos em três dos quatro níveis geográficos. Porém, por definição, estes setores são de natureza **multiplicadora**;
- ▣ A **indústria de média-baixa tecnologia**, setor ao qual a **indústria naval** pertence, apresentou valores bem abaixo em todos os níveis geográficos. Ou seja, o setor que despontou como uma das principais **atividades propulsoras** do município e que em período recente praticamente se exauriu;
- ▣ A **indústria de baixa tecnologia**, representada em sua maioria pelos setores de **fabricação de óleo vegetal** e **pesca industrial**, apresentou pouca relevância. Entretanto, desagregando este setor industrial, a atividade de **preservação do pescado e fabricação de produtos do pescado** apresentou altos valores para o **quociente locacional** ao nível estadual, reforçando a vocação para a atividade pesqueira no município;
- ▣ A **Agricultura e Pecuária** também se mostraram pouco relevantes nas comparações geográficas do **quociente locacional**. Porém, ao desagregar o setor, as atividades de

pesca em água salgada, e, em menor escala, a atividade de **beneficiamento de arroz e fabricação de produtos do arroz** se tornam relevantes ao nível estadual; e

- ▣ Os demais setores, apesar das especificidades que serão mais exploradas nas próximas seções quando necessário, não apresentaram **quociente locacional** relevante.

As próximas seções apresentam uma análise descritiva complementar para os setores que englobam as principais atividades **propulsoras** do município. A saber: **Indústria, Logística, Serviços e Turismo**.

2.3 Resultados Setoriais

2.3.1 Indústria

Esta seção apresenta uma análise descritiva da situação econômica do **Setor Industrial** do município do Rio Grande. A caracterização do **Setor Industrial** aqui apresentada engloba divisões econômicas baseadas no grau de intensidade e uso de tecnologia e já explicitadas anteriormente.

Em 2017, o município do Rio Grande não possuía nenhuma **indústria de alta intensidade tecnológica** e a **indústria extrativa** era quase nula, tendo apenas 40 vínculos de empregos formais associados à mesma. Por estas razões estes dois grupos foram excluídos da análise. A **Tabela 2.3.1.1** apresenta as principais atividades em cada grupo industrial. Nela é possível identificar quais classificações de atividades são as mais relevantes para cada grupo quando se considera o número de vínculos empregatícios formais. Com isso, por exemplo, observa-se que setores referentes à **indústria naval** pertencem ao grupo de **média-baixa intensidade tecnológica** e setores ligados à **pesca industrial** estão classificados nos grupos de **baixa intensidade tecnológica**.

Tabela 2.3.1.1

Principais atividades econômicas por grupo industrial, Rio Grande (2017)

Classe CNAE	Vínculos
Média-Alta Intensidade Tecnológica	
Fabricação de adubos e fertilizantes	2179
Fabricação de máquinas, equipamentos e aparelhos para transporte e elevação de cargas e pessoas	336
Fabricação de produtos químicos orgânicos não especificados anteriormente	48
Fabricação de tintas, vernizes, esmaltes e lacas	37
Média-Baixa Intensidade Tecnológica	
Construção de embarcações e estruturas flutuantes	530
Fabricação de produtos do refino de petróleo	329
Manutenção e reparação de equipamentos e produtos não especificados anteriormente	92
Manutenção e reparação de equipamentos eletrônicos e ópticos	73
Manutenção e reparação de máquinas e equipamentos da indústria mecânica	51
Baixa Intensidade Tecnológica	
Fabricação de óleos vegetais em bruto, exceto óleo de milho	985
Preservação do pescado e fabricação de produtos do pescado	752
Beneficiamento de arroz e fabricação de produtos do arroz	222
Fabricação de artefatos de madeira, palha, cortiça, vime e material trançado não especificados anteriormente, exceto móveis	189
Desdobramento de madeira	158
Construção Civil	
Montagem de instalações industriais e de estruturas metálicas	286
Instalações elétricas	205
Serviços especializados para construção não especificados anteriormente	179
Obras de acabamento	175
Construção de edifícios	156
Incorporação de empreendimentos imobiliários	120
Utilidades (energia, gás e água)	
Captação, tratamento e distribuição de água	214
Distribuição de energia elétrica	116
Coleta de resíduos não-perigosos	71

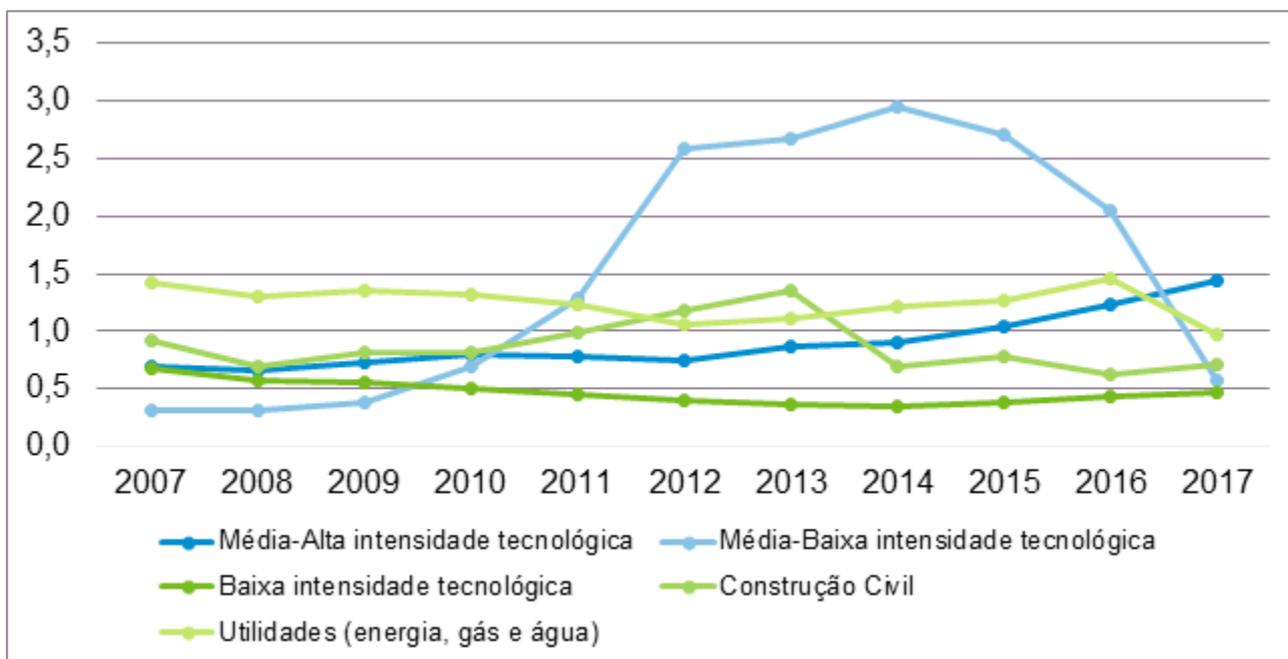
Fonte: RAIS, 2017.

É de extrema importância salientar, que o **Setor Industrial** representa um dos principais desafios econômicos para o município do Rio Grande. As expectativas geradas em torno do desenvolvimento do Polo Naval e *Offshore*, especificamente em atividades relacionadas à indústria naval, não se consolidaram e entraram em colapso após o ano de 2012. O ciclo econômico originado pelas descobertas do Pré-Sal gerou grandes investimentos no setor naval, principalmente através da Petrobrás. Porém, devido à um conjunto de fatores econômicos, jurídicos e institucionais a continuidade dos investimentos não se consolidou e afetou diretamente a economia rio-grandina. Desde então, o município sofre os reveses da crise econômica que impactaram indiretamente diversos setores econômicos e produtivos da cidade e, principalmente, a população que teve seus direitos de acesso à emprego, renda e consumo restringidos.

Essa trajetória de ascensão e queda do setor da **indústria naval** fica explicitada no **Gráfico 2.3.1.1**. Os valores do **quociente locacional** do **setor industrial de média-baixa tecnologia** aumentaram significativamente entre 2010 e 2014 para se reduzirem a valores menores do que 1 no final de 2017. Assim, o setor deixou de ser relevante mesmo ao nível mesorregional quando se considera apenas os municípios da mesorregião do Sudeste Rio-grandense.

Gráfico 2.3.1.1

Evolução do Quociente Locacional do município do Rio Grande ao nível estadual para os agrupamentos de atividades que formam o setor de Indústria

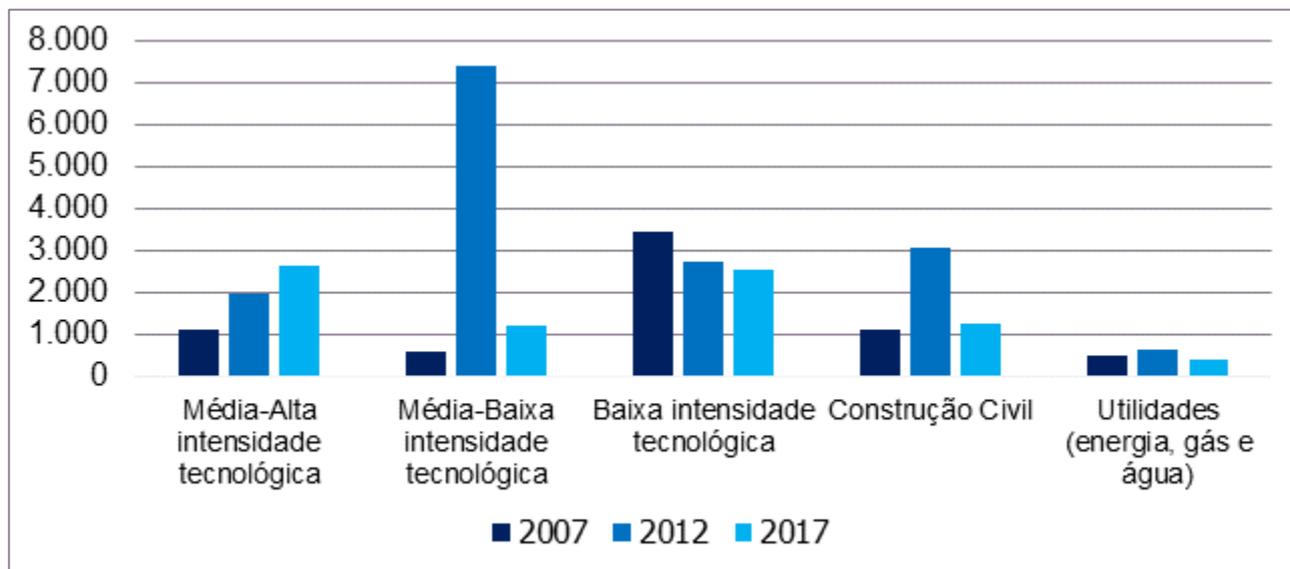


Fonte: RAIS, 2007-2017.

Este movimento de ascensão e queda do setor afetou bruscamente o total de vínculos municipais. O **Gráfico 2.3.1.2** apresenta o total de vínculos formais para cada agrupamento industrial em 2007, 2012 e 2017. Observe que entre 2012 e 2017 foram fechados mais de 6.000 postos de trabalho formais. Os impactos deste movimento econômico para o município são extremamente fortes, conforme já ponderado anteriormente no Capítulo 1.

Gráfico 2.3.1.2

Vínculos formais totais para agrupamentos industriais, Rio Grande, 2007, 2012, 2017



Fonte: RAIS, 2007-2012-2017.

O setor de **construção civil** acompanhou a dinâmica econômica do setor industrial de **média-baixa tecnologia**, atingindo seu auge de volume de empregos entre 2012 e 2013. Esse movimento é refletido no **quociente locacional** do setor que gradativamente, a partir de 2007, ganhou relevância como indutor de crescimento e transferência de renda para a população. Porém, o setor também acompanhou a crise do setor naval e apresentou significativas quedas no número de empregos e no **quociente locacional**. Entretanto, ao se observar os saldos de movimentação de empregos formais no ano de 2018, o setor de **construção civil** apresentou movimentação positiva de mais de 2.000 novos empregos formais. Destes novos empregos gerados em 2018, 1.261 foram na área de **construção de edifícios** e 740 na área de **construção de obras de infraestrutura**.

O setor de **média-baixa tecnologia**, mesmo que em menor escala, manteve o saldo negativo de empregos formais sendo a maior contribuição do setor de **construção de embarcações**, com -207 empregos.

Tabela 2.3.1.2

Saldo de movimentação de empregos formais para o setor industrial no município do Rio Grande (2018)

Setor	Saldo
Média-Alta intensidade tecnológica	92
Média-Baixa intensidade tecnológica	-215
Baixa intensidade tecnológica	126
Construção Civil	2160
Utilidades (energia, gás e água)	-32

Fonte: CAGED, 2018.

A análise do setor de **média-alta tecnologia**, indica uma gradual e crescente evolução do indicador de **quociente locacional**, conforme pode ser visto no **Gráfico 2.3.1.1**. O setor é representado quase em sua totalidade pela indústria de **fabricação de adubos e fertilizantes**, que em 2017 apresentava um total de 2.179 vínculos empregatícios. Após a crise e estagnação dos estaleiros, o setor se apresentou como principal atividade industrial do município. Entretanto, ressalta-se que em magnitude muito inferior à valoração econômica observada na **indústria naval** em período anterior à crise. Com isso, a consolidação deste setor, apesar de mitigar parcialmente o problema econômico, não foi suficiente para absorver a mão-obra que se tornou ociosa no período recente. Além disso, existe indícios, dada a estabilidade do saldo de movimentação de empregos formais do setor, de saturação ou estabilidade no crescimento do setor. Deve-se observar que, em 2018, apesar do saldo de movimentação de empregos ter sido ligeiramente positivo em 92 novas ocupações, as atividades industriais de **fabricação de adubos e fertilizantes** fecharam 51 postos de trabalho.

O setor industrial de **baixa tecnologia** é concentrado principalmente nas atividades de **fabricação de óleos vegetais** (com 985 vínculos formais) e de **preservação do pescado e fabricação de produtos do pescado** (com 732 vínculos formais). De maneira geral, o setor vem reduzindo o total de vínculos, conforme pode ser observado no **Gráfico 2.3.1.2**.

Neste setor aparece a interseção industrial da cadeia produtiva do **setor pesqueiro**, tradicionalmente presente no município. Deve-se salientar a dicotomia existente na análise dos setores da **pesca industrial** e a **pesca artesanal**. No primeiro caso, o caráter metodológico quantitativo adotado neste estudo possibilita que o setor apareça nas análises realizadas, pois o emprego formal é a base metodológica. No segundo caso, o caráter informal do setor implica que o

mesmo não seja abordado nas análises quantitativas aqui apresentadas. Com isso, é muito importante o resultado das pesquisas qualitativas - através de **seminários, entrevistas e oficinas** - que serão realizados ao longo do desenvolvimento do projeto para que as demandas do setor de **pesca artesanal** e de outros setores com características similares sejam corretamente incluídas no **Plano de Desenvolvimento Econômico do Município do Rio Grande**.

A **Tabela 2.3.1.3** apresenta o rendimento médio do trabalho e a massa salarial gerada por cada setor industrial. No total, o **setor industrial** gera R\$ 25,2 milhões ao mês de massa salarial, o que representa aproximadamente 17% da massa salarial gerada no município do Rio Grande através de empregos formais. O setor de **Utilidades (energia, gás e água)** com apenas 420 vínculos formais gera R\$ 2,1 milhões de massa salarial, o que representa uma remuneração média de R\$ 5.119,01 por vínculo, a maior entre todos os setores. Este setor possui forte potencial de **efeito induzido** na economia rio-grandina, ou seja, mesmo com poucos vínculos tem potencial de gerar consumo nos demais setores, especialmente de serviços e comércio. Observe-se que, por exemplo, mesmo empregando 1/3 do total de vínculos a massa salarial é ligeiramente menor do que a do setor de **construção civil**.

É interessante observar que entre 2007 e 2016, o setor de **Utilidades** apresentava quociente locacional, ao nível estadual e mesorregional, superior a unidade, chegando a empregar 749 pessoas em 2016. Em 2017, a atividade econômica de **coleta de resíduos não-perigosos** teve diminuição de 80% e, conseqüentemente o número total de empregados em **Utilidades** também reduziu-se, passando para 420. Com isso, fica evidenciado que o setor perdeu força em 2017.

Tabela 2.3.1.3

Remuneração Média e Massa Salarial do Trabalhador dos Setores Industriais, Rio Grande (2017)

Setor Industrial	Massa Salarial	Remuneração Média
Média-Alta intensidade tecnológica	R\$ 9.295.255,02	R\$ 3.553,23
Média-Baixa intensidade tecnológica	R\$ 4.665.241,51	R\$ 3.933,59
Baixa intensidade tecnológica	R\$ 6.719.274,83	R\$ 2.618,58
Construção Civil	R\$ 2.361.703,14	R\$ 1.859,61
Utilidades (energia, gás e água)	R\$ 2.149.983,83	R\$ 5.119,01
Rio Grande	R\$ 145.401.380,64	R\$ 3.237,11

Fonte: RAIS, 2017.

Ainda considerando a perspectiva do impacto da renda e massa salarial como indutores de consumo e de crescimento de outros setores voltados para o comércio e serviços, é importante perceber que, se entre 2012 e 2017, o setor de **média-baixa tecnologia** perdeu aproximadamente mais de 6.000 vínculos, os impactos na massa salarial foram enormes, passando de aproximadamente R\$ 33,6 milhões⁸ para R\$ 9,3 milhões. Os impactos multiplicativos da perda de poder de compra e consumo dos trabalhadores deste setor são imensuráveis para a economia do Rio Grande.

Finalizando esta seção e em contraponto ao apresentado anteriormente, deve-se discutir os efeitos da implantação e investimentos realizados na **indústria naval** que geraram um capital econômico e social no município. Esta afirmação pretende reforçar a necessidade de procurar os caminhos para se explorar e reutilizar de maneira ótima toda a mão de obra especializada que foi formada e todos os ativos industriais construídos. Para isto, é de suma importância que o maior número possível de insumos e informações sejam levantados e estudados para subsidiar a discussão com a sociedade e, posteriormente, identificar quais as vocações e os melhores planos e ações para o desenvolvimento industrial do município. Desenvolvimento, este, livre e independente de incertezas políticas e institucionais.

2.3.2 Logística

Devido à presença do principal complexo portuário do estado do Rio Grande do Sul, especialmente o **Superporto** e o **Porto Novo**, o **setor de logística** representa uma grande parcela da economia do município do Rio Grande. Ao analisar-se as principais atividades que compõem o setor, vide **Tabela 2.3.2.1**, pode-se identificar blocos referentes ao **modal aquaviário**, como gestão de portos e terminais, atividades de agenciamento marítimo, navegação de apoio; e ao **modal terrestre**, como transporte rodoviário de cargas; atividades relacionadas à organização de transporte de carga; à **atividades de armazenamento**; e a **atividades de carga e descarga**.

⁸ Valores corrigidos pelo IPCA para 12/2017. Em 12/2012 este valor correspondia à R\$ 24,4 milhões.

Tabela 2.3.2.1

Principais atividades econômicas do setor de logística, Rio grande (2017)

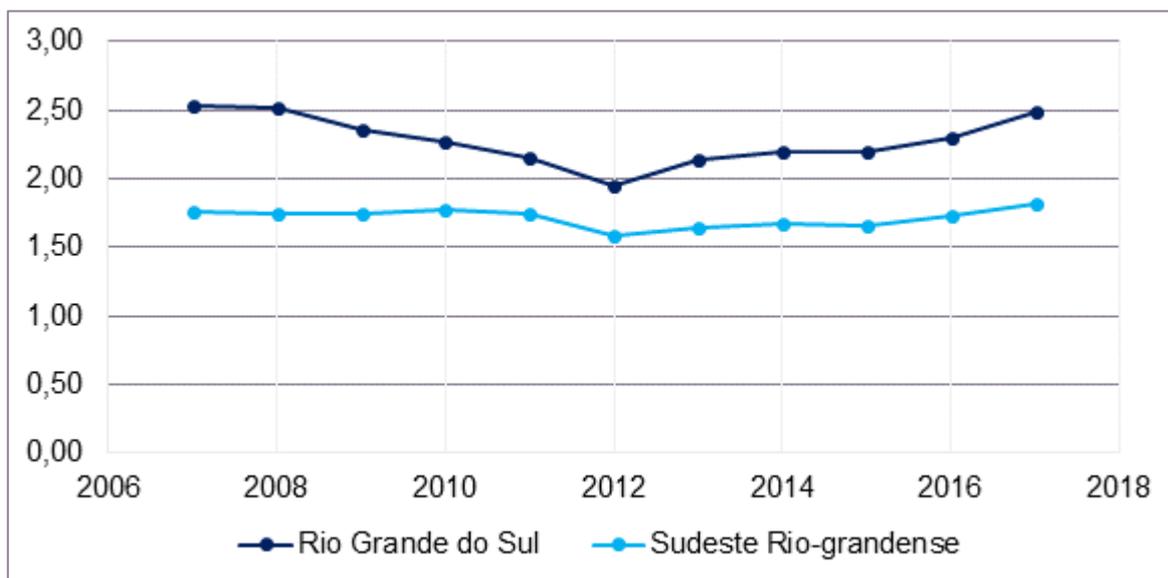
Classe CNAE	Vínculos
Gestão de portos e terminais	1414
Armazenamento	988
Transporte rodoviário de carga	912
Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana	754
Atividades de agenciamento marítimo	531
Atividades relacionadas à organização do transporte de carga	322
Carga e descarga	191
Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, e outros transportes rodoviários não especificados anteriormente	141
Navegação de apoio	132
Atividades de Correio	100
Transporte por navegação interior de carga	93
Concessionárias de rodovias, pontes, túneis e serviços relacionados	64
Estacionamento de veículos	50

Fonte: RAIS, 2017.

A evolução do **quociente locacional** do setor (**Gráfico 2.3.2.1**) mostra movimento contrário ao apresentado pelas atividades da **indústria naval**. A queda e recuperação deste indicador no setor de **logística** está mais associada a uma mudança na estrutura produtiva do município ao longo do período analisado, e se comporta de forma contrária ao auge e queda da **indústria naval** que, entre 2010 e 2015, representava uma grande parcela dos vínculos municipais. Isto quer dizer que, entre 2010 e 2015, o setor de **logística** tinha outros setores concorrentes internamente e não necessariamente perdeu importância na cadeia econômica do Rio Grande, apesar dos movimentos econômicos observados.

Gráfico 2.3.2.1

Evolução do Quociente Locacional do município do Rio Grande ao nível estadual para os agrupamentos de atividades que formam o setor de Logística

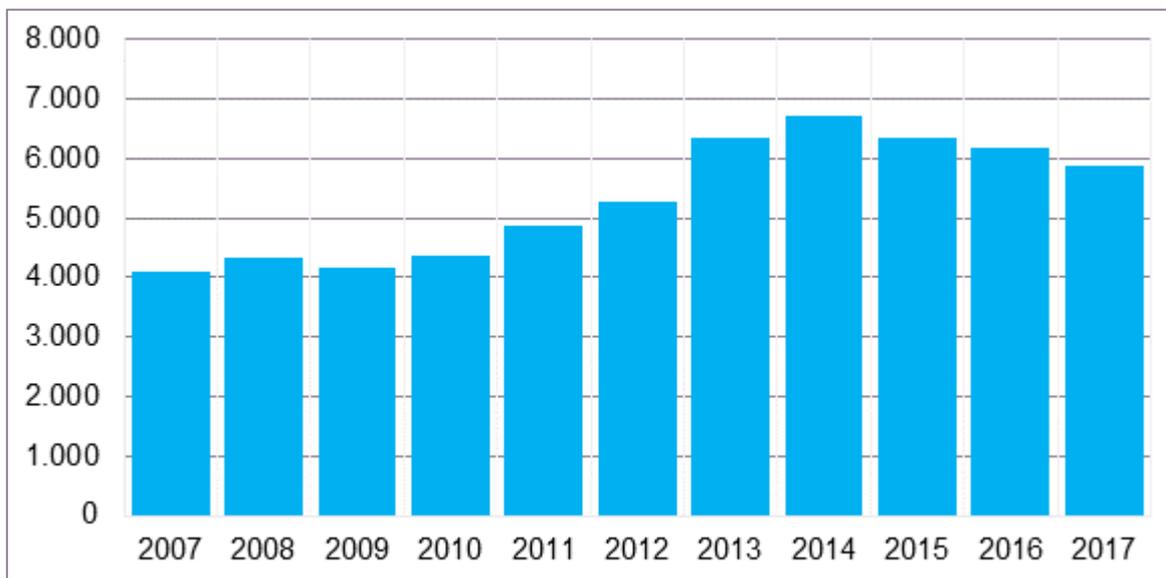


Fonte: RAIS, 2017.

De todo o modo, a atividade portuária foi influenciada pela ascensão da **indústria naval** e do **distrito industrial**, pois as cadeias produtivas destes setores são entrelaçadas. Entre 2007 e 2010, o setor de **logística** tinha, em média, 4.000 vínculos (**Gráfico 2.3.2.2**). Em 2014 chegou a apresentar quase 7.000 vínculos e a partir de então, foi gradativamente perdendo vínculos, sendo que em 2017 o número de vínculos era de 5.875. Pelo saldo de movimentação de empregos formais (**Gráfico 2.3.2.3**) é notório que entre 2014 e 2017 o setor sofreu os impactos da crise econômica que atingiu o município. Em 2018, o setor se estabilizou e teve saldo ligeiramente positivo em 48 novos empregos formais.

Gráfico 2.3.2.2

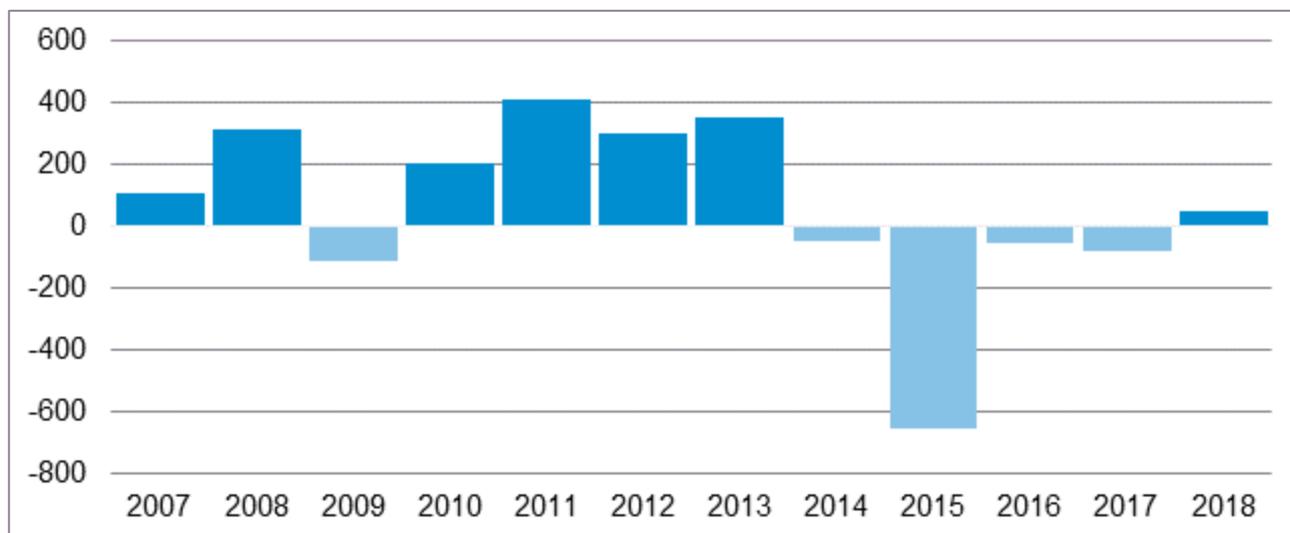
Vínculos formais totais para agrupamentos industriais, Rio Grande (2007-2017)



Fonte: RAIS, 2017.

Gráfico 2.3.2.3

Saldo de movimentação de empregos formais para o setor industrial no município do Rio Grande (2018)



Fonte: RAIS, 2017

A análise conjunta do **quociente locacional** e dos **totais de vínculos** mostra que o setor de **logística** sofreu impactos com a crise enfrentada pelo município do Rio Grande, perdendo vínculos entre 2014 e 2017 e se estabilizando em 2018. O nível de atividade econômica é superior aos

apresentados antes dos investimentos no **Polo Naval**, sugerindo que o setor é um dos principais vetores econômicos e geradores de **renda básica** municipal, pois está associado à um conjunto de cadeias produtivas do estado Rio Grande do Sul, principalmente as ligadas à produção de grãos, celulose, fertilizantes. Em 2017 a massa salarial produzida pelo setor foi de aproximadamente R\$ 19,4 milhões, com uma média salarial de R\$ 3.300,70 por vínculo.

Devido à importância estratégica da logística na economia do Município de Rio Grande e do Estado do Rio Grande do Sul, a próxima subseção apresentará um breve panorama da infraestrutura logística ali presente.

2.3.2.1 Infraestrutura Logística de Rio Grande

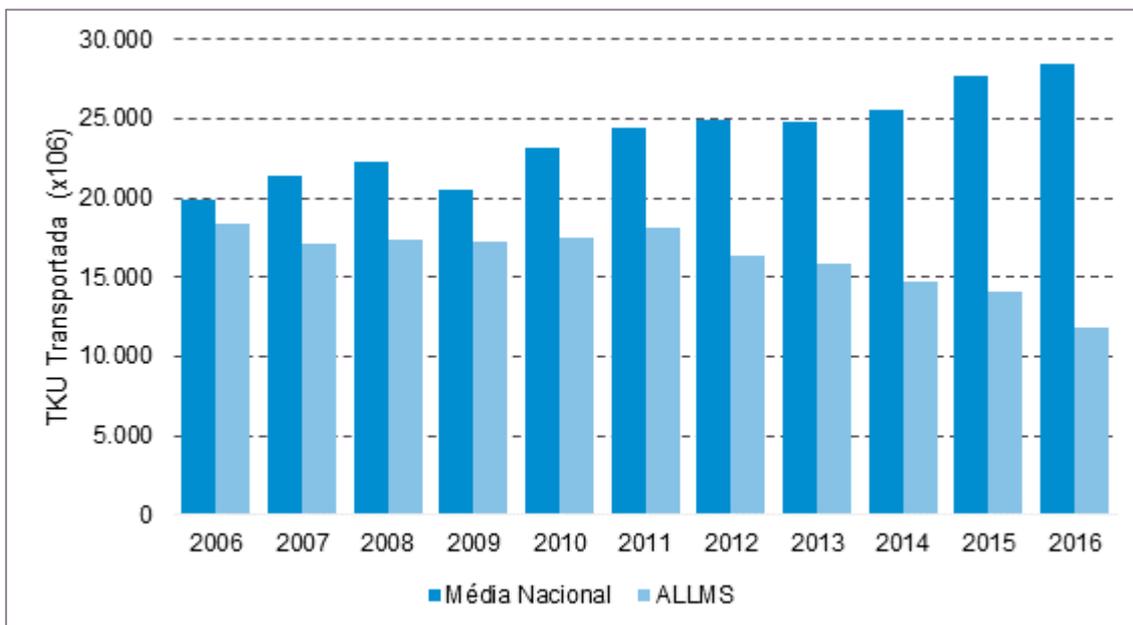
O município do Rio Grande é atendido por quatro modais logísticos: ferroviário, aéreo, aquaviário e rodoviário. Por ter sua origem e desenvolvimento baseados na navegação, as atividades econômicas principais da cidade são aquelas relacionadas ao Complexo Portuário.

O modal ferroviário na cidade é parte da concessão da Rumo Logística – Malha Sul, e está conectada ao Uruguai, à Argentina e aos Estados do Paraná e de São Paulo. Essa mesma malha atende ainda a seis portos: Presidente Epitácio – SP; Paranaguá – PR; São Francisco do Sul – SC; Porto Alegre – RS; Estrela – RS (Terminal Hidroviário), além de Rio Grande – RS.

O **Gráfico 2.3.2.1.1** mostra que a operadora ALLMS apresentou queda acentuada do volume transportado, ao contrário do movimento da média nacional. Enquanto entre 2011 e 2016 o país aumentou em 16,3%, em média, o volume transportado, a ALLMS apresentou queda de 34,7%.

Gráfico 2.3.2.1.1

Volume transportado pelas Operadoras



Fonte: ANTT.

As principais cargas transportadas na malha ferroviária são granéis sólidos que, vindos do exterior, são exportados via Porto do Rio Grande.

Já do ponto de vista rodoviário, a cidade é bem servida por rodovias federais concedidas à Ecosul, fazendo parte do Polo Rodoviário de Pelotas. O município está ligado não apenas ao resto do interior gaúcho, como também à capital do Estado, Porto Alegre, à Argentina e ao Uruguai.

O Plano Viário da cidade, elaborado em 2011, identifica essas rodovias federais no perímetro urbano do Rio Grande, em especial na região do Complexo Portuário. Ainda que facilitem o escoamento da movimentação cargueira no Porto, o fato de serem rodovias federais não dá à Prefeitura Municipal a responsabilidade e a possibilidade de intervenções para melhorias significativas.

Figura 2.3.2.1.1
Plano Viário (2011)



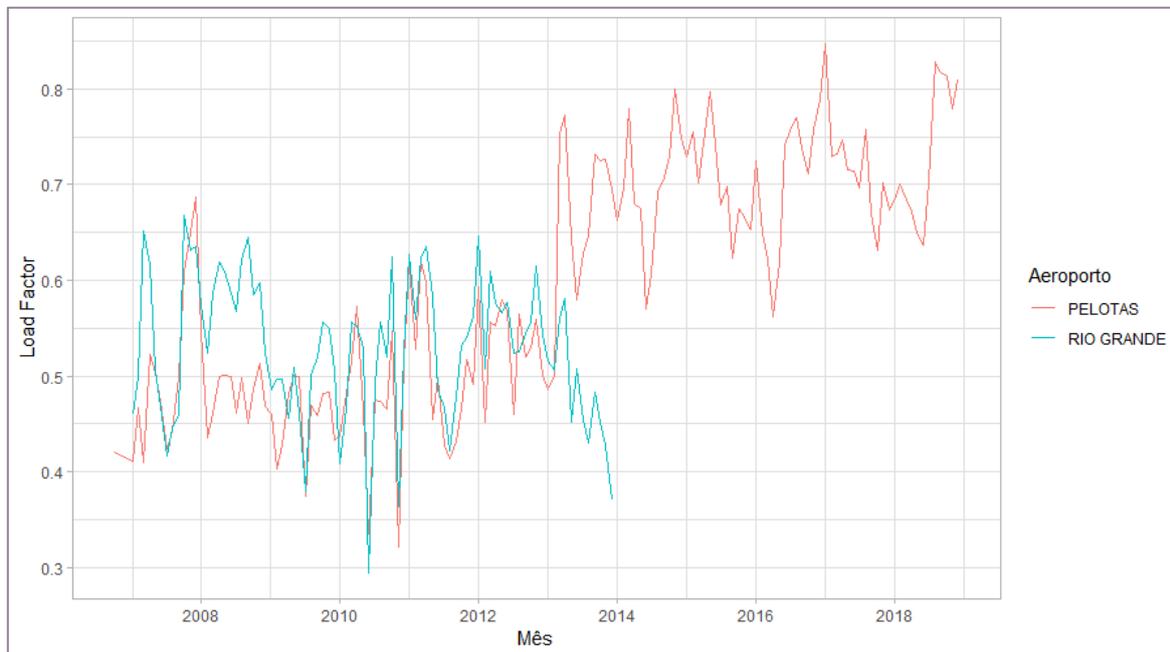
Fonte: Plano Viário do Município do Rio Grande, 2011.

As vias principais conectam também o campus da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e o Aeroporto do Rio Grande, atualmente aberto apenas à aviação geral.

Na região próxima ao município do Rio Grande, o Aeroporto Internacional de Pelotas surge como alternativa mais viável ao transporte aéreo para a região, localizado a aproximadamente 65 km do centro do Rio Grande. Nos últimos anos, o desempenho do Aeroporto de Pelotas é relevante, com um fator de carga (*Load Factor*) de 80,9%, equivalente ao índice do Brasil como um todo, que foi de 83,2% em 2017. O **Gráfico 2.3.2.1.2** mostra a variação do desempenho de eficiência dos voos em ambos os aeroportos, com Rio Grande aparecendo por apenas um curto período.

Gráfico 2.3.2.1.2

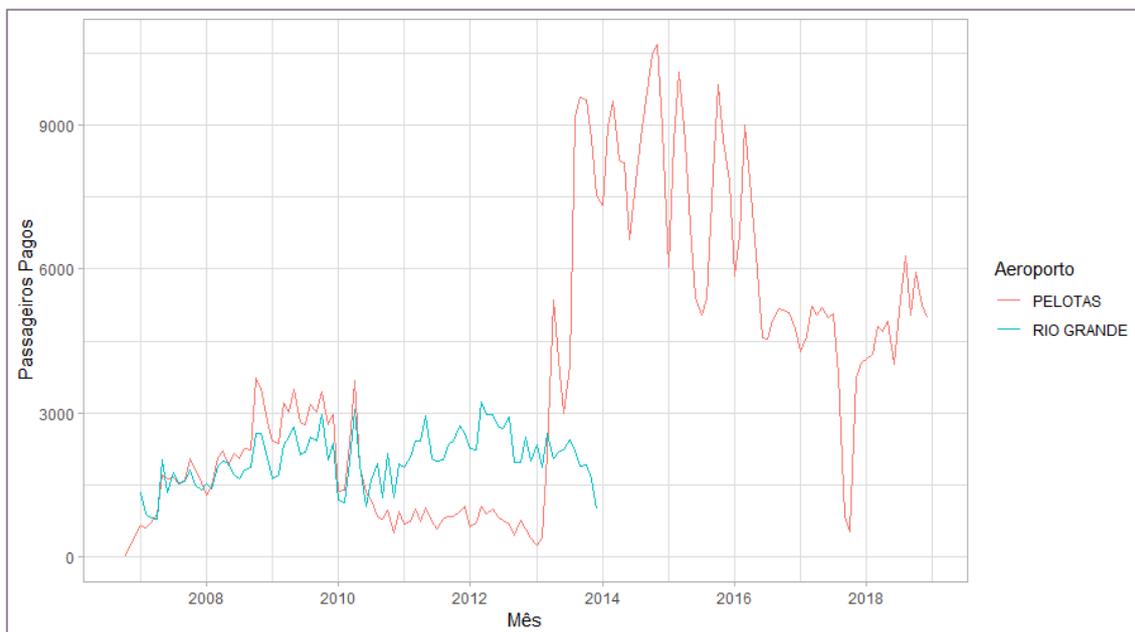
Load Factor dos Aeroportos selecionados



Fonte: ANAC.

Esse aumento de eficiência, entretanto, é resultado da racionalização do uso das aeronaves por parte das companhias aéreas, uma vez que não houve aumento no número de passageiros, conforme o **Gráfico 2.3.2.1.3**. Interessante notar também a explosão no número de passageiros transportados entre 2013 e 2016 para o aeroporto de Pelotas.

Gráfico 2.3.2.1.3
Passageiros pagos transportados



Fonte: ANAC.

Devido à baixa resistência da pista, à falta de equipamentos de auxílio por instrumentos, e proximidade de áreas residenciais, o aeroporto do Rio Grande não pode ter seu potencial totalmente explorado. Caso venha a ser definida como prioritária a adequação do aeródromo para receber voos regionais, serão necessárias diversas intervenções de alta complexidade, alto custo e com impactos significativos nas comunidades que habitam as proximidades do aeroporto.

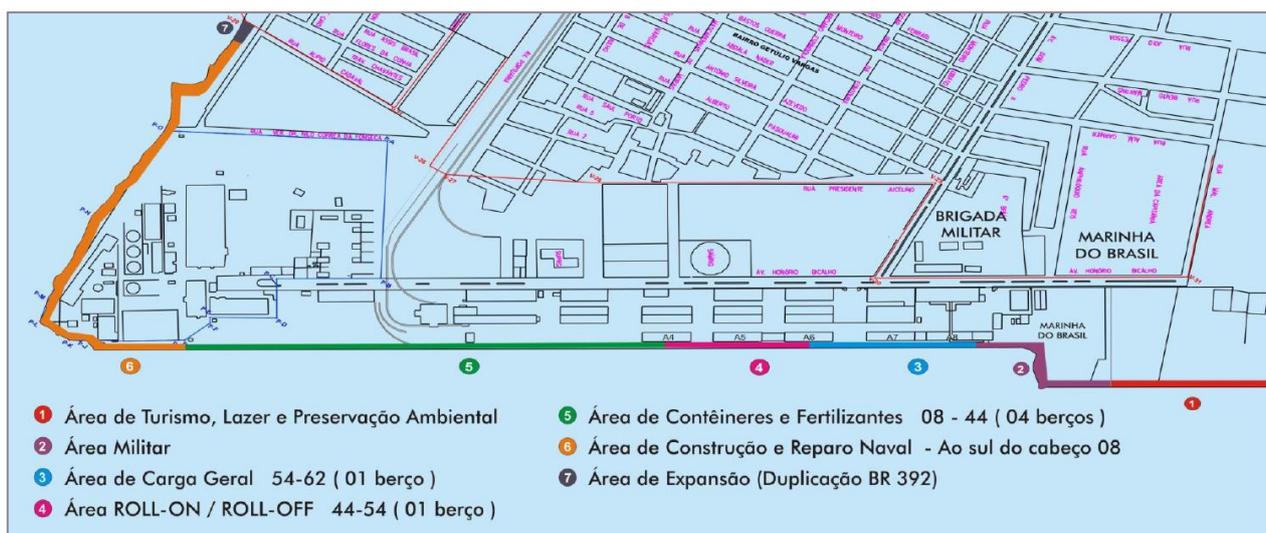
Por fim, o modal aquaviário na região de Rio Grande é de vital importância para o desenvolvimento econômico regional, atuando como ponto de escoamento da produção agrícola do extremo sul e como chegada de diversos produtos importados, como por exemplo petróleo. O Porto do Rio Grande é o quarto maior em termos de movimentação no país, por onde passam produtos como celulose, fertilizantes e grãos.

A localização do Município é estratégica, na única saída da Lagoa dos Patos, corpo d'água que se estende de Porto Alegre a Rio Grande e compreende 10.144 km², mas suas hidrovias preveem calados de apenas 5,18 metros. Para que navios de maior calado possam operar na região portuária do Rio Grande, existe o Canal da Barra de Rio Grande que uma feita a dragagem, permite a operação de navios de até 13,8 m de calado.

A infraestrutura portuária em Rio Grande é composta pelo Porto Velho, pelo Porto Novo, e pelo Superporto, construídos nesta ordem. Apenas o Porto Novo e o Superporto têm operações de carga de grande porte, enquanto o Porto Velho oferece serviços turísticos e de balsa que liga Rio Grande ao município vizinho de São José do Norte.

O Porto Novo conta com 1.952 m de cais acostáveis, com profundidade de 31 pés (aproximadamente 9,5 m). A **Figura 2.3.2.1.2** mostra o zoneamento do Porto Novo, dividido em seis áreas voltadas à atividade naval. Além das áreas de carga geral, contêineres e fertilizantes, o Porto também destina parte do seu cais à operação *Roll-On/Roll-Off*, comumente utilizada no transporte de veículos, e à construção e ao reparo naval, atividades importantes para o desenvolvimento do município na década passada.

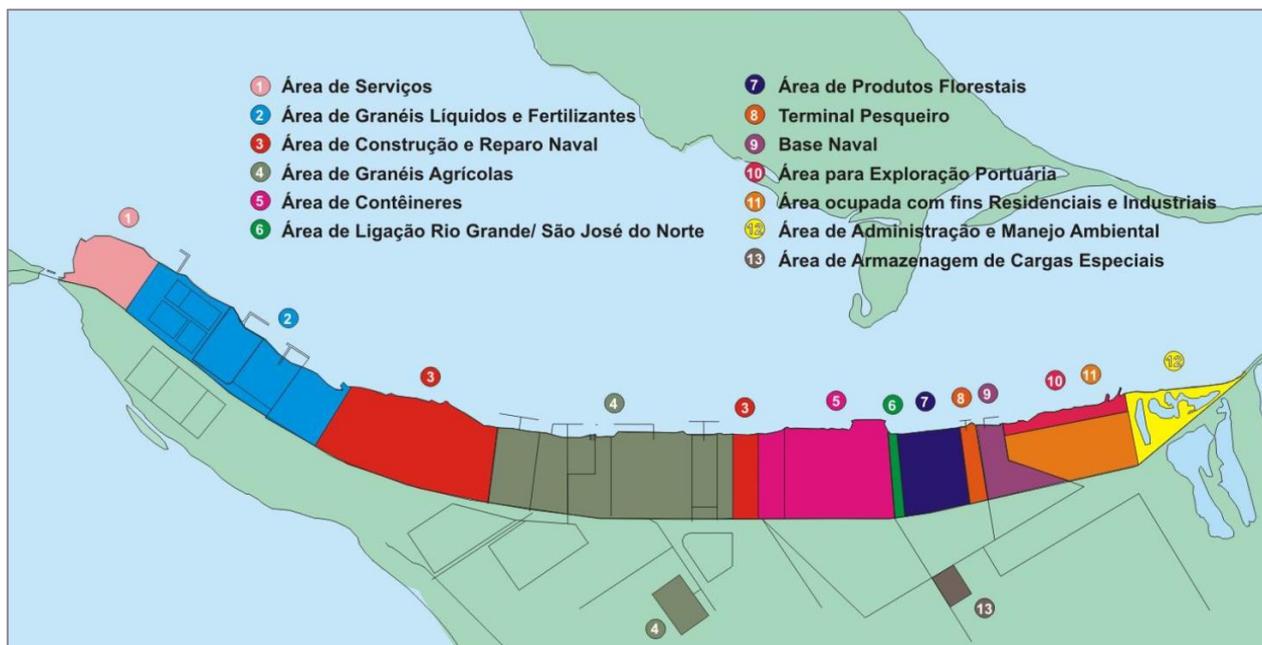
Figura 2.3.2.1.2
Zoneamento do Porto Novo



Fonte: Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado do Rio Grande, 2017, Estado do Rio Grande do Sul.

O Superporto tem 3.890 metros de cais acostáveis, com profundidade que varia de 17 pés (5,18 m) a 42 pés (12,80 m). Os cais acostáveis não são contínuos, compondo terminais logísticos especializados e são de responsabilidade de empresas. Ao todo, são 13 áreas incluindo aquelas destinadas ao manejo ambiental, à administração e com fins residenciais.

Figura 2.3.2.1.3
Zoneamento do Superporto



Fonte: Plano de Zoneamento das Áreas do Porto Organizado do Rio Grande, 2017, Estado do Rio Grande do Sul.

As taxas praticadas no Porto do Rio Grande podem ser consideradas competitivas, conforme comparação com o Porto de Itajaí.

Tabela 2.3.2.1.1
Utilização da infraestrutura de proteção e acesso aquaviário

Item	Itajaí	Rio Grande
Por tonelada de carga geral movimentada	R\$ 4,20	R\$ 1,86
Por contêiner cheio	R\$ 73,57	R\$ 32,35
Por contêiner vazio	R\$ 32,70	R\$ 16,18

Fonte: ANTAQ.

No ano de 2018, o Porto do Rio Grande movimentou 42,32 milhões de toneladas, cerca de três vezes o total de Montevidéu (14,23 milhões de toneladas) e de seis vezes o de Buenos Aires (6,86 milhões de toneladas). Enquanto Itajaí fica a cerca de 720 km do Porto de Rio Grande por via marítima, os portos de Buenos Aires e Montevidéu ficam a 740 km e 545 km, respectivamente.

De forma geral, o Complexo Portuário do Rio Grande atua como grande saída de cargas do extremo sul do país, tendo movimentado 28,96 milhões de toneladas em embarques e 13,36 milhões de toneladas em desembarques. Dentre as cargas de maior importância para o Complexo, aquelas do grupo de granel sólidos são as que mais se destacam. A **Tabela 2.3.2.1.2** mostra que este tipo de carga foi responsável por 62% do total movimentado no porto, seguida pela carga containerizada, que movimentou cerca de 20,4% desse total.

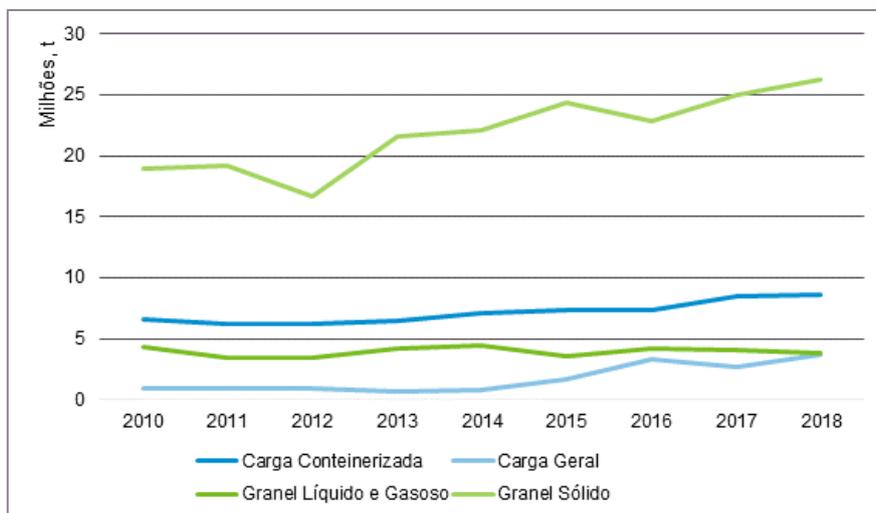
Tabela 2.3.2.1.2
Perfil de Carga do Rio Grande

Perfil de Carga	Peso (ton)
Granel Sólido	26.259.590
Carga Containerizada	8.621.028
Granel Líquido e Gasoso	3.784.944
Carga Geral	3.656.298

Fonte: ANTAQ.

O **Gráfico 2.3.2.1.5** mostra a evolução dos tipos de carga manuseadas no porto, evidenciando a crescente dependência dos granel sólidos. O aumento percebido nos últimos anos na movimentação de carga geral e de carga containerizada mostra que, apesar do crescimento mais expressivo dos granel sólidos, existe um esforço no sentido de dinamizar o rol de cargas movimentadas.

Gráfico 2.3.2.1.5
Evolução da movimentação no Complexo Portuário do Rio Grande



Fonte: ANTAQ.

2.3.3 Serviços

Nesta seção são apresentadas algumas características do **Setor de Serviços** no município do Rio Grande. A caracterização deste setor é baseada no uso intensivo de conhecimento na prestação dos serviços, conforme apresentado na seção 2.1.1. O objeto principal desta seção é pontuar a importância do setor de **Administração Pública** e dos setores de serviços **Intensivos em Conhecimento Social**, representado pela **Educação Superior** e pela **Saúde**, como indutores do crescimento econômico e geradores de renda primária. Ressalta-se que o **setor de Turismo**, dada a importância e potencial econômico, será tratado separadamente em seção própria.

A **Tabela 2.3.3.1** apresenta as atividades econômicas para cada categoria de prestação de serviços. Em 2017, o setor apresentava 17.897 vínculos empregatícios formais. Destes empregos, a maioria estavam concentradas nas categorias de **Demais Serviços** (6.023), **Administração Pública** (5.427) e **Intensivo em Conhecimento Social** (4.484). Do total de vínculos estas três categorias representavam 89% do setor e as análises aqui apresentadas se concentrarão nessas categorias.

Tabela 2.3.3.1

Principais atividades econômicas por categorias de serviços, Rio Grande (2017)

Classe CNAE	Vínculos
Administração Pública	
Administração pública em geral	4568
Defesa	853
Intensivo em Conhecimento Social	
Atividades de atendimento hospitalar	1880
Educação superior - graduação e pós-graduação	1860
Atividades de atenção ambulatorial executadas por médicos e odontólogos	311
Atividades de serviços de complementação diagnóstica e terapêutica	237
Intensivo em Conhecimento Financeiro	
Planos de saúde	305
Bancos múltiplos, com carteira comercial	259
Intensivo em Conhecimento Profissional, Tecnológico e Mídia	
Testes e análises técnicas	207
Atividades de contabilidade, consultoria e auditoria contábil e tributária	198

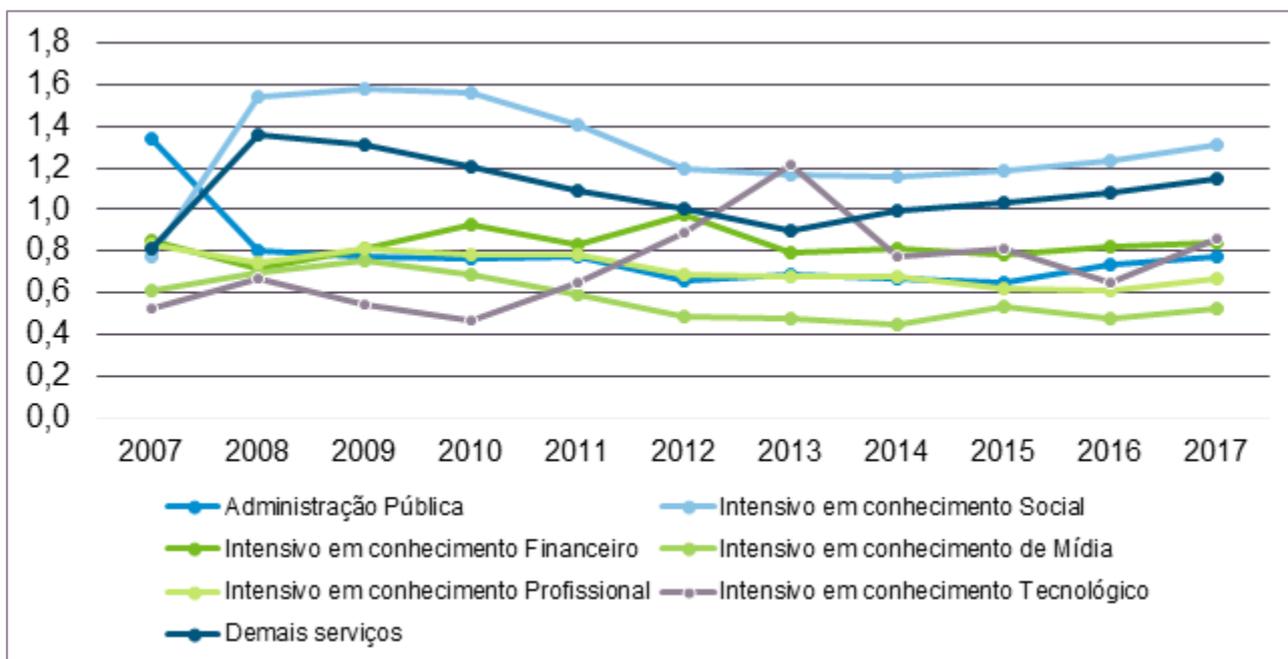
Classe CNAE	Vínculos
Cartórios	105
Serviços de engenharia	105
Atividades profissionais, científicas e técnicas não especificadas anteriormente	98
Telecomunicações por fio	68
Atividades jurídicas, exceto cartórios	68
Atividades de rádio	56
Telecomunicações sem fio	51
Demais Serviços	
Atividades de organizações associativas profissionais	879
Limpeza em prédios e em domicílios	770
Reparação e manutenção de objetos e equipamentos pessoais e domésticos não especificados anteriormente	526
Atividades de serviços prestados principalmente às empresas não especificadas anteriormente	442
Ensino médio	296
Condomínios prediais	281
Atividades de ensino não especificadas anteriormente	258
Ensino fundamental	251
Serviços combinados de escritório e apoio administrativo	227
Atividades de associações de defesa de direitos sociais	191
Atividades de vigilância e segurança privada	186

Fonte: RAIS, 2017.

Quando analisados o **quociente locacional** e sua evolução ao longo do tempo, os setores **intensivos em conhecimento social** e as categorias **demais serviços** são as únicas com valores relevantes quando comparadas à estrutura produtiva estadual. Isto quer dizer que estes setores exportam seus serviços para fora do território. Por exemplo, o **Complexo de Saúde** municipal, com dois Hospitais Gerais e um Especializado, realiza atendimentos de **alta e média complexidade** em pacientes de toda mesorregião do Sudeste rio-grandino.

Gráfico 2.3.3.1

Evolução do Quociente Locacional do município do Rio Grande ao nível estadual para os agrupamentos de atividades que formam o setor de Serviços

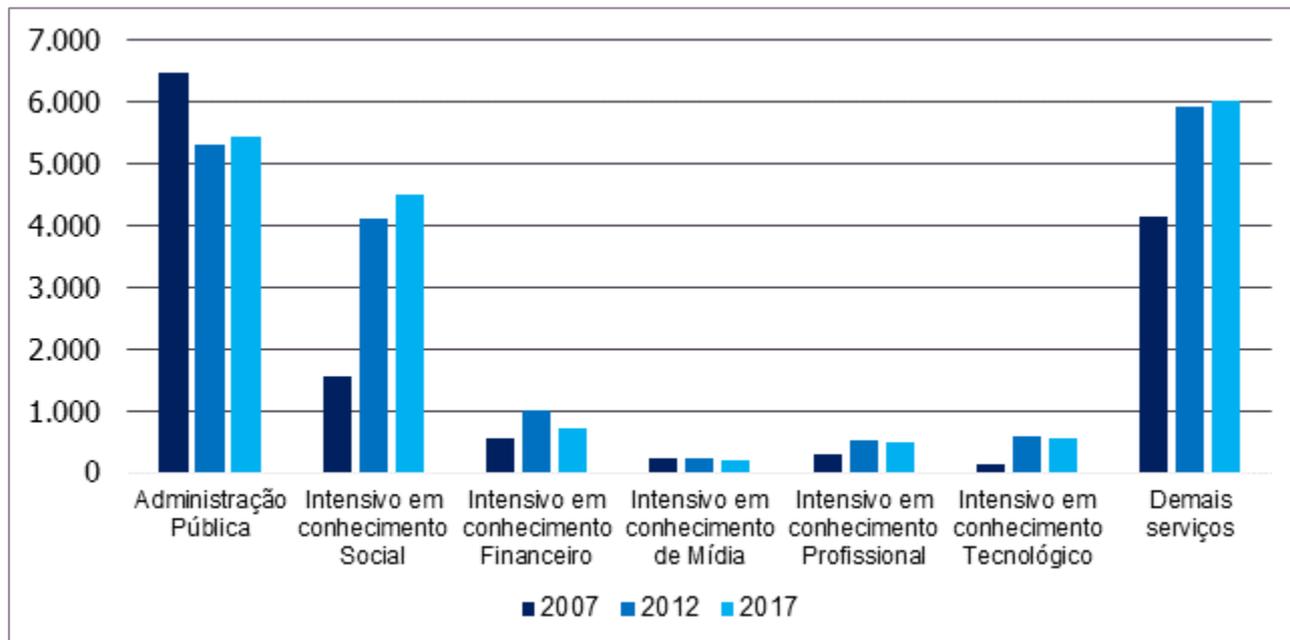


Fonte: RAIS, 2007-2017.

A comparação do total de vínculos entre os anos de 2007, 2012 e 2017 corroboram com o já apresentado anteriormente (**Gráfico 2.3.3.2**). A **Administração Pública** reduziu seu número de vínculos, de 6.461 para 5.427, enquanto houve um forte aumento em setores **intensivos em conhecimento social**, de 1.548 para 4.484, e **demais serviços**, de 4.134 para 6.023.

Gráfico 2.3.3.2

Vínculos formais totais para categorias de prestação de serviço, Rio Grande
(2007, 2012 e 2017)



Fonte: RAIS, 2007-2017.

A massa salarial de serviços soma aproximadamente R\$ 53,4 milhões, ou seja, representa mais de 50% da massa salarial do município (**Tabela 2.3.3.2**). Destaque-se o setor de **Uso Intensivo de Conhecimento Social** que apresenta a maior massa salarial (R\$ 27,7 milhões) e o maior salário médio (R\$ 6.174,91 por vínculo). Deve-se ressaltar que a massa salarial gerada pelo setor de **Uso Intensivo de Conhecimento Social** é a maior do município e supera os setores de **Indústria** (R\$ 25,2 milhões) e de **Logística** (R\$ 19,4 milhões). Também se destacam os setores de **Administração Pública** (R\$ 22,8 milhões) e **demais serviços** (R\$ 20,6 milhões). Vale ressaltar o setor **Uso Intensivo de Conhecimento Financeiro** que, com poucos vínculos (717), gera uma massa salarial de R\$ 3,6 milhões, valor maior do que todo o setor de **Construção Civil**, por exemplo.

Tabela 2.3.3.2

Remuneração Média e Massa Salarial do Trabalhador dos Setores de Serviços, Rio Grande (2017)

Setor	Massa Salarial	Remuneração Média
Administração Pública	R\$ 22.726.530,39	R\$ 4.187,68
Intensivo em Conhecimento Social	R\$ 27.688.279,41	R\$ 6.174,91
Intensivo em Conhecimento de Mídia	R\$ 294.607,39	R\$ 1.583,91
Intensivo em Conhecimento Financeiro	R\$ 3.571.532,10	R\$ 4.981,22
Intensivo em Conhecimento Profissional	R\$ 1.202.032,96	R\$ 2.428,35
Intensivo em Conhecimento Tecnológico	R\$ 1.700.360,09	R\$ 3.009,49
Demais Serviços	R\$ 20.590.436,38	R\$ 3.418,63
Total Rio Grande	R\$ 145.401.380,64	R\$ 3.237,11

Fonte: RAIS, 2017.

As análises aqui apresentadas reforçam o importante papel da **Administração Pública** como **atividade propulsora** no município. Nesse ponto, conforme já apresentado no Capítulo 1, deve-se ressaltar que a crise do setor da **industrial naval** impactou diretamente a receita fiscal, especificamente a tributária via queda de arrecadação do **ISSQN**, do município, reduzindo e restringindo investimentos.

Outras **atividades propulsoras** identificadas são as relacionadas ao setor de serviços com **Uso Intensivo de Conhecimento Social**, mais especificamente setores de **Educação Superior e Profissionalizante** e de **Saúde**.

Na **Educação Superior** o município se destaca pela presença da **Universidade Federal do Rio Grande (FURG)**, com mais de 8.500 vínculos de alunos e mais de 550 funções docentes⁹. Além disso, o município abriga outras instituições de ensino superior privada, como o grupo **Faculdade Anhanguera**. Este grupo de instituições privadas tinham mais de 6.000 vínculos de alunos. O **ensino profissionalizante**, que tem como referência o campus do **Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul (IF)**, merece destaque contando com mais de 1.700 vínculos de matrículas e mais 232 funções docentes.

Adicionalmente, o setor de **Educação Superior e Profissionalizante**, concomitantemente ao fato de gerar **renda básica**, também apresenta a qualidade de formadora de mão de obra qualificada.

9 Dados de 2017 obtidos através do Censo da Educação Superior realizado pelo INEP.

O desafio para o município do Rio Grande é gerar condições para que esta mão de obra qualificada seja absorvida pela economia local.

O **setor de Saúde** do município possui dois hospitais gerais, um hospital especializado, 11 policlínicas e mais de 350 consultórios médicos. Ou seja, mesmo tendo **Pelotas** como um concorrente natural¹⁰, o setor de Saúde recebe pacientes, em todos níveis de complexidade de atendimento, de municípios do entorno de Rio Grande e pode ser considerada uma **atividade propulsora**.

Tanto para o **setor de Educação** quanto para o **setor da Saúde**, deve-se ressaltar o papel da administração pública municipal como indutora de crescimento econômico através de programas de investimento em infraestrutura e modernização da gestão administrativa. Entre estes podemos citar: a construção das UPAS, reformas da infraestrutura já instalada, construção de novas escolas, ampliação do quadro técnico via contratação de servidores, entre outros. O **Produto 4**, referente ao projeto de **Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**, em andamento, apresenta um diagnóstico complementar aos dados apresentados neste Capítulo para a Dimensão Social, o que inclui Educação, Saúde e Assistência Social.

2.3.4 Turismo

Em 2018, o **Ministério do Turismo** divulgou a segunda edição do **Mapa do Turismo Brasileiro** como parte do seu **Programa de Regionalização do Turismo**, com o objetivo de medir o impacto do **setor de turismo** na economia local desses municípios. Assim, 3.285 municípios brasileiros foram classificados com notas de A até E, seguindo um critério decrescente em que o município que receber a nota A possui um impacto maior do turismo em sua economia e o município que receber a nota E não possui fluxo turístico e nem empregos e estabelecimentos de hospedagem. O município de Rio Grande, que faz parte da **região turística de Costa Doce**, foi avaliado juntamente com outros 22 municípios gaúchos.

Os municípios classificados foram escolhidos pelas suas Unidades da Federação e essa classificação foi feita seguindo quatro critérios:

¹⁰ Pelotas possui 6 hospitais gerais e 1 hospital especializado, 11 policlínicas e mais de 700 consultórios médicos.

- ▣ Quantidade de empregos em estabelecimentos de hospedagem (segundo dados da RAIS);
- ▣ Número de estabelecimentos de hospedagem (segundo dados da Pesquisa de Serviços de Hospedagem do IBGE);
- ▣ Quantidade de visitantes domésticos (segundo Estudo da Demanda Doméstica – Mtur/FIPE); e
- ▣ Quantidade de visitantes internacionais (segundo Estudo da Demanda Internacional – Mtur/FIPE).

Nessa classificação, Rio Grande conquistou a nota B, sendo um dos doze municípios gaúchos a conseguir essa nota. No Estado do Rio Grande do Sul, só a capital Porto Alegre e o município de Gramado conseguiram a nota A. Em todo o Brasil, 57 municípios foram classificados como A, 179 municípios como B, 539 municípios como C, 1961 municípios como D e 549 municípios com a nota E.

Foram realizadas duas pesquisas para determinar a caracterização turística dos municípios brasileiros. Segundo dados da última pesquisa, divulgada em 2018, Rio Grande possuía, em 2016 (data da última **Pesquisa de Serviços de Hospedagem**¹¹), 29 estabelecimentos de hospedagem e gerava 323 vínculos empregatícios em estabelecimentos de hospedagem. O município recebeu 29.300 turistas estrangeiros e 696.471 visitantes domésticos. O número de visitantes no município é notável em comparação com os outros municípios gaúchos, e é a terceira cidade que recebe mais visitantes domésticos no estado, atrás somente de Gramado (959.445 visitantes) e Porto Alegre (3.020.513 visitantes), ou seja, a cidade recebe um número de visitantes anualmente cerca de três vezes maior do que a sua população. Rio Grande foi a quarta cidade a receber mais visitantes estrangeiros no estado, atrás somente de Gramado (34.144 visitantes), Torres (96.518 visitantes) e Porto Alegre (154.589 visitantes), respectivamente, o que pode ser explicado pela proximidade do município com outros países da América Latina, como o Uruguai e a Argentina¹².

Em comparação com a pesquisa realizada anteriormente, o número de visitantes domésticos aumentou um pouco, foram 664.276 turistas, assim como o de visitantes internacionais, foram 22.707 turistas, segundo dados da primeira edição divulgada em 2015. O número de

11 Pesquisa de Serviços de Hospedagem, IBGE. Dados disponíveis em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6589>.

12 Programa de Regionalização dos Municípios, Ministério do Turismo. Dados disponíveis em: http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=88&Itemid=271.

estabelecimentos de hospedagem subiu, eram 25, contudo, o número de vínculos nesses estabelecimentos caiu, eram 396.

Para analisar mais a fundo o impacto gerado pelo setor de turismo na economia, foram analisados os dados da RAIS 2017 seguindo critérios elaborados pelo Ministério do Turismo com o apoio do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e do IBGE para o setor. Com base em estrutura recomendada pela Organização Mundial do Turismo (OMT), que desenvolveu a Classificação Internacional Uniforme das Atividades Turísticas (CIUAT) na qual estão determinadas as atividades características do setor de turismo, ou seja, aquelas que deixariam de existir em quantidade significativa ou que teriam seu nível de consumo reduzido drasticamente sem as atividades de turismo. As atividades características do Turismo (ACTs) foram determinadas a partir das subclasses das CNAEs dos estabelecimentos e divididas em dez categorias: serviços de alojamento, serviços de alimentação, transporte ferroviário de passageiros, transporte rodoviário de passageiros, transporte aquaviário de passageiros, transporte aéreo de passageiros, aluguel de equipamentos de transporte, atividades de agências e organizadoras de viagens, atividades culturais e atividades desportivas e recreativas. Como os dados foram compilados a partir da RAIS, levam-se em conta apenas os vínculos formais de emprego e a remuneração por eles gerada, e não inclui, portanto, a economia informal gerada no setor. Além disso, é preciso ressaltar que há nesses dados um superdimensionamento do setor de turismo, já que nem todas as atividades analisadas se restringem aos turistas e visitantes da cidade, são também movimentadas pelos residentes, como é o caso do setor de alimentação.

Tabela 2.3.4.1

Atividades Características do Setor de Turismo em Rio Grande - RS¹³

Categoria	Vínculos	Remuneração	Estabelecimentos
1. Serviços de alojamento	386	R\$ 5.695.150,56	44
2. Serviços de alimentação	1367	R\$ 21.263.841,81	277
3. Transporte ferroviário de passageiros	0	-	0
4. Transporte rodoviário de passageiros	168	R\$ 3.767.200,27	16

¹³ Subclasse das CNAES das ACTs: **Alojamento:** 55.10-8/01, 55.10-8/02, 55.90-6/01, 55.90-6/02, 55.90-6/03, 55.90-6/99; **Alimentação:** 56.11-2/01, 56.11-2/02, 56.11-2/03, 56.12-1/00; **Transporte ferroviário de passageiros:** 49.50-7/00; **Transporte rodoviário de passageiros:** 49.22-1/01, 49.22-1/02, 49.22-1/03, 49.23-0/01, 49.23-0/02, 49.29-9/01, 49.29-9/02, 49.29-9/03, 49.29-9/04, 49.29-9/99; **Transporte aquaviário de passageiros:** 50.11-4/02, 50.12-2/02, 50.22-0/01, 50.22-0/02, 50.91-2/01, 50.91-2/02, 50.99-8/01, 50.99-8/99; **Transporte aéreo de passageiros:** 51.11-1/00, 51.12-9/01, 51.12-9/99; **Aluguel de equipamentos de transporte:** 77.11-0/00; **Atividades de agências e organizadoras de viagens:** 79.11-2/00, 79.12-1/00, 79.90-2/00; **Atividades culturais:** 90.01-9/01, 90.01-9/02, 90.01-9/03, 90.01-9/04, 90.01-9/05, 90.01-9/99, 91.02-3/01, 91.03-1/00; **Atividades desportivas e recreativas:** 77.21-7/00, 92.00-3/01, 92.00-3/02, 92.00-3/99, 93.19-1/01, 93.19-1/99, 93.21-2/00, 93.29-8/01, 93.29-8/02, 93.29-8/03, 93.29-8/04, 93.29-8/99.

Categoria	Vínculos	Remuneração	Estabelecimentos
5. Transporte aquaviário de passageiros	17	R\$ 669.781,77	1
6. Transporte aéreo de passageiros	0	-	0
7. Aluguel de equipamentos de transporte	22	R\$ 522.411,64	6
8. Atividades de agências e organizadoras de viagens	33	R\$ 630.400,78	13
9. Atividades culturais	0	R\$ 6.015,91	2
10. Atividades desportivas e recreativas	40	R\$ 370.005,97	15
Total	2033	R\$ 32.924.808,71	374

Fonte: RAIS 2017.

As categorias com maior importância dentre essas atividades são as de **alimentação**, que incluem restaurantes, bares e lanchonetes; as de **alojamento**, que incluem hotéis, apart-hotéis, pensões, camping e outras formas de alojamento; e as de **transporte rodoviário de passageiros**, que incluem o transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, por fretamento e a organização de excursões. Os museus da cidade são ligados à universidade e ao município, razão pela qual não aparecem vínculos nas **atividades culturais**.

As atividades características do turismo representam no total da economia do município 9,8% dos estabelecimentos, 4,5% dos vínculos e 1,9% da massa salarial de Rio Grande. Observa-se, portanto, que o número de vínculos é mais que o dobro do que a remuneração dessa atividade representa para o município, ou seja, os trabalhadores desses setores recebem em média menos do que os de outros setores. Isso se explica pelo perfil das ocupações ligadas a esses estabelecimentos, que são do setor de serviços, menos especializado e que tende a ter uma remuneração mais baixa do que a de outros setores como o setor industrial, por exemplo.

Mais uma vez é importante ressaltar a ausência de dados referentes à economia informal movimentada pelo setor de turismo no município, o que abrange várias dessas atividades. Desde o ambulante que vende algum alimento na praia para um turista ou o barqueiro que organiza por conta própria um passeio de barco pelas lagoas, até o morador da cidade que aluga sua casa por temporada para um turista vir passar férias no município, atividade que vem se tornando muito comum com a utilização de sites e aplicativos com esse fim.

Em relatório elaborado em 2016¹⁴, com dados de 2013, a Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul (FEE-RS) utilizou a metodologia de Atividades Características de Turismo e dados do Sistemas de Contas Nacionais e Estaduais para estimar o valor adicionado gerado pelo setor de turismo em municípios gaúchos, incluindo o município de Rio Grande. De acordo com esses dados, as ACTs geraram R\$ 169.462.697,92 no município no ano de 2013, o que representou 2,7% do Valor Adicionado Bruto do município, ou seja, a renda gerada pela produção sem levar em conta os impostos, e 3,8% do VAB do setor de serviços da cidade. Esses percentuais no Estado do Rio Grande do Sul são respectivamente 2,6% e 4,0%, ou seja, Rio Grande está próximo à média do estado nos dois quocientes. Esse resultado mostra, contudo, que apesar do município receber um dos maiores fluxos de visitantes do estado, o turismo não tem uma importância tão grande para sua economia, está na média dos outros municípios, portanto, há um potencial a ser explorado pela cidade.

Em relação à infraestrutura do turismo na cidade, segundo a mais recente **Pesquisa de Serviços de Hospedagem (PSH)**, realizada em 2016 pelo IBGE, havia na cidade 21 hotéis e 8 pousadas. Esses hotéis tinham 1.032 quartos, que ofereciam 2.379 leitos no total, e as pousadas tinham 205 quartos, que ofereciam 483 leitos no total. Totalizando no município, 29 estabelecimentos de hospedagem com 1237 quartos e 2862 leitos. Com relação aos hotéis, é interessante observar que os maiores hotéis estão localizados no centro da cidade, e não na Praia do Cassino, ou seja, estão voltados mais para o turismo de negócios, relacionado às atividades do Porto e das indústrias do município, do que para o turismo de lazer.

O turismo de lazer na cidade está ligado à Praia do Cassino, que é um dos principais balneários do estado e considerada uma das maiores praias do mundo com 254 km de extensão. A praia está localizada a 22 km do centro da cidade e segundo dados da prefeitura, 20 mil pessoas moram na região. A praia tem também uma grande população flutuante, veranistas de cidades próximas que vão passar as férias lá, em casas próprias ou alugadas. Além disso, uma das maiores atrações turísticas do município, os Molhes da Barra, estão ali localizados. São dois quebra-mares construídos no início do século XX para proteger o acesso ao porto e que avançam 4 km mar a dentro. Neles, é possível realizar o passeio de vagoneta, que são carrinhos movidos à vela que

14 Atividades características do turismo no RS, em 2013: Valor Adicionado Bruto no Estado, regiões do turismo e municípios, FEE. Disponível em: <https://www.fee.rs.gov.br/relatorios/atividades-caracteristicas-do-turismo-no-rs-em-2013-valor-adicionado-bruto-no-estado-regioes-do-turismo-e-municipios/>.

percorrem trilhos em cima do quebra-mar. Outra atração na praia é o Navio Altair, que naufragou na praia em 1976.

O município também tem atrações históricas e culturais, contando com diversos museus em seu território. Uma dessas atrações é a igreja mais antiga do Estado do Rio Grande do Sul, a Catedral de São Pedro, que foi construída em 1755 e que abriga a coleção sacra do Museu da Cidade de Rio Grande. A outra parte da coleção do Museu da Cidade, a histórica, conta com cerca de 8 mil peças contando a história da cidade e de sua cultura e está localizada no prédio da antiga Alfândega da cidade, construído no século XIX em estilo neoclássico.

Há também o Museu Náutico da FURG, que tem como objetivo resgatar a cultura náutica da cidade e sua relação com o mar, contando com embarcações e equipamentos náuticos. Desse museu se tem acesso ao navio-museu da Corveta Imperial Marinheiro, onde se é apresentada a história naval brasileira dentro do antigo navio de guerra. Outro museu da FURG é o Museu Oceanográfico, que apresenta um acervo sobre a vida e a dinâmica dos ecossistemas marinhos em uma coleção com mais de 50 mil lotes, anexo a esse museu está o Museu Antártico, que mostra a vida na Antártica e a presença do Brasil no continente, em uma réplica da antiga estação brasileira. A cidade ainda conta com o Eco-museu da Ilha da Pólvora, também administrado pela FURG, e que apresenta uma exposição da sobre a história natural do estuário de Rio Grande.

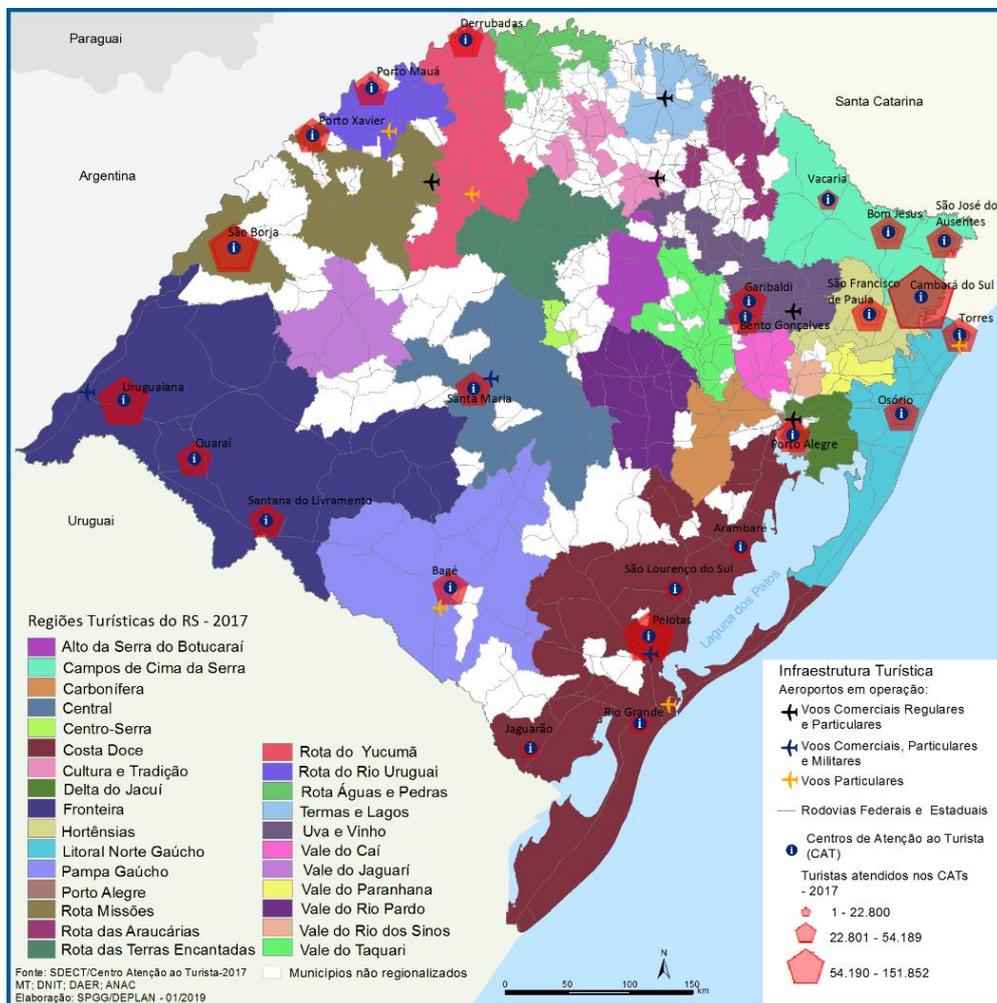
Há ainda outros museus na cidade: o Museu Naval, que conta a história da presença e ação da Marinha no extremo sul do país; o Museu do Porto, que mostra a evolução dos equipamentos de navegação e de transporte utilizados nas atividades do Porto de Rio Grande, além de outros registros históricos; e o Museu da Comunicação “Rodolfo Martensen”, que busca resgatar a história da comunicação em diferentes meios e conta com uma coleção de discos e equipamentos de rádio e TV.

O acesso dos turistas ao Rio Grande é feito por via terrestre. Partindo de Porto Alegre, deve-se pegar a BR-116 até Pelotas, e depois pegar a BR-392 de Pelotas até Rio Grande. Do interior do estado, deve-se pegar a BR-392 que parte de Porto Xavier, na fronteira com a Argentina, até Rio Grande. Partindo do extremo sul do estado, de Chuí na fronteira com o Uruguai, o acesso a Rio Grande é feito pela BR-471, que também segue até a cidade gaúcha de Soledade. E através de uma travessia por balsa cruzando a lagoa dos Patos até o município vizinho de São José do Norte é possível ter acesso à BR-101, uma ligação mais curta aos estados do Sudeste e Nordeste.

É importante, ressaltar que com exceção de um trecho da BR-116, de trechos da BR-101 fora do estado e de boa parte da BR-392 de Rio Grande até Pelotas, essas estradas não são duplicadas. Para receber os turistas que vem por via transporte rodoviário, o município conta com uma rodoviária localizada dentro da cidade no quilômetro 15 da ERS-734, que foi inaugurada em 2017, e um terminal rodoviário na região da Praia do Cassino.

O município conta com um aeroporto que não opera voos regulares e está localizado no meio da área urbana do município. O aeroporto mais próximo da cidade é o de Pelotas, que está localizado a cerca de 1h30 de carro de Rio Grande, contudo, a oferta de voos é bastante restrita. Há somente uma companhia aérea atuando, a Azul, e uma rota atendendo a cidade, que liga Pelotas à Porto Alegre e Porto Alegre à Pelotas, em voos durante a tarde. Dessa forma, como a oferta de voos é pequena, para se ter acesso ao município por via aérea é necessário pegar um voo de Porto Alegre e depois pegar a estrada até Rio Grande, em uma viagem de cerca de 4 horas de carro. Isto torna o acesso de turistas até a cidade dificultoso, principalmente para aqueles que venham de outros estados do país, restringindo o turismo de lazer aos veranistas das cidades próximas, que vão em busca de um balneário, usando transporte rodoviário. Na **Figura 2.3.4.1** é possível ver a localização dos aeroportos no estado e as rotas das rodovias que atendem o município.

Figura 2.3.4.1
Infraestrutura Turística no Rio Grande do Sul



Fonte e elaboração: Secretaria de Estado da Cultura do Rio Grande do Sul.

Ressalta-se que complementar a análise econômica apresentada nesta seção, o Produto 4, referente ao **Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**, apresenta um diagnóstico da patrimônio histórico e cultural do município, o que inclui equipamentos de administração pública municipal. Entre eles estes equipamentos podemos citar o Arquivo Histórico, a Fototeca Municipal Ricardo Giovanninni, a Pinacoteca Municipal Matteo Tonietti e a Sala Multiuso que se localizam no próprio prédio do Paço Municipal.

Outro espaço cultural de grande fluxo na agenda cultural da cidade é o Teatro Municipal que possui capacidade para 350 lugares. Além disso, existem ainda três Bibliotecas Públicas Municipais, o Centro Municipal de Cultura Inah Martensenn, o Atelier Livre do Mercado, o Multipalco da Cultura

no Cassino e, em fase de construção o Multipalco da Lagoa e o CEU-Centro de Artes e Esportes Unificados Jockey Club.

3. Seminário - Tendências e Perspectivas do Desenvolvimento Econômico do Rio Grande

Dentre os trabalhos previstos pela **FGV** na elaboração da elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico da cidade do Rio Grande (RS), está a realização de um seminário organizado em conjunto com a **Prefeitura** no início do mês de fevereiro de 2019, com o objetivo específico de tratar as potencialidades estratégicas para o desenvolvimento municipal no âmbito do Desenvolvimento Econômico e das normativas que pretendem antecipar uma ampla gama de possibilidades e necessidades futuras.

O evento contou com a abertura do Prefeito Municipal, de agentes públicos, organizações civis, servidores, secretários municipais, acadêmicos, representantes da Marinha, e da sociedade em geral. A **FGV** convidou os professores Paulo Januzzi, Carlos Paiva e Allan Lemos, sob a coordenação de Paulo Januzzi para organizar o seminário que teve na sua primeira parte os “Subsídios teóricos empíricos para a cenarização do desenvolvimento local”, e na segunda parte, com os especialistas Eduardo Rosseti e Álvaro Ornelas que apresentaram as “Perspectivas e Possibilidades da Economia do Mar e do Turismo”.

Ao final de cada apresentação houve significativa participação do público presente, com perguntas e contribuições. No primeiro momento de debate livre, destacaram-se as falas de representantes da sociedade civil, da universidade e do poder público que buscaram, em grande parte, resgatar os trabalhos e debates acumulados ao longo dos anos para a cidade. Evidentemente, de fundamental importância para o processo cumulativo na elaboração de uma agenda de desenvolvimento, mas, em certa medida, ainda insuficiente para a formulação de novas e inovadoras estratégias para crescimento sustentável da cidade. No conjunto, o debate realizado durante o seminário foi efetivamente produtivo e de alta qualidade para os objetivos previstos pela **FGV** e a **Prefeitura do Rio Grande**, tanto para revisão do Plano Diretor, quanto para a elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento.

Localizada no litoral sul brasileiro, entre mar e lagoas, e uma população multiétnica e racial estimada em mais de 208 mil pessoas, com uma economia que representa o 4º maior PIB gaúcho e o 104º maior PIB brasileiro, a histórica cidade do Rio Grande, com seus 282 anos de existência, conta com diferenciada potencialidade de crescimento e desenvolvimento. O turismo, a pesca artesanal e

industrial, o porto, os estaleiros e o polo naval, o distrito industrial, o comércio e serviços, a agropecuária, o patrimônio histórico, a universidade, a praia do Cassino, a Estação Ecológica do Taim, a pesquisa marinha, entre outros, são aspectos estruturantes da realidade do Rio Grande. O desafio de seus cidadãos, da iniciativa privada e do poder público, com apoio da **FGV**, é, portanto, e exatamente, a capacidade de reconhecer estas e outras potencialidades e preparar as medidas de ordem política, jurídica, econômica, ambiental e social que melhorem a qualidade de vida no presente e apontem para um futuro de inclusão social, sustentabilidade ambiental, crescimento econômico e distribuição de renda.

3.1 Subsídios Teóricos Empíricos para a Cenarização do Desenvolvimento Local

Neste contexto, o objetivo superior do desenvolvimento encontra hoje uma realidade complexa e desafiadora para manutenção do crescimento expressivo registrado no passado recente. Segundo o professor Paulo Januzzi, a evolução do PIB de Rio Grande sofreu uma queda significativa de 25% de 2013 para 2016, sendo que o PIB per capita passou de R\$ 50 mil para menos de R\$ 40 mil, e a ocupação nas empresas caiu de 60.345 para 54.842, com destaque para as indústrias, atividades imobiliárias, construção e atividades profissionais, científicas e técnicas, com variação negativa de 33,1%; 22,6%; 18,3%; e 12,9%, respectivamente.

Conforme Jannuzzi, os “cenários econômicos de médio e longo prazo são, em geral, bem mais complexos de especificação que cenários demográficos, cenários tecnológicos ou cenários sócio comportamentais, pelas discontinuidades e influências desses cenários além do contexto mundial volátil”. Sendo assim, no nível regional e local as dificuldades são ainda maiores, em função dos efeitos das decisões políticas e econômicas em nível estadual, nacional e mundial, em diversos setores de atividade produtiva.

Para Jannuzzi, no caso brasileiro, “o cenário macroeconômico parece ter uma recuperação, mas a continuidade depende do sucesso de iniciativas políticas no Congresso e no Contexto Internacional”, ainda que a questão fiscal aponte para a restrição de gastos públicos e transferências para estados e municípios. Mesmo as expectativas positivas devem ser mediadas com as “possíveis dificuldades de articulação política, da força das ‘corporações’, da reestruturação dos ministérios e ‘curva de aprendizado’ do novo governo”. E governos estaduais e federal com novas administrações

podem criar dificuldades adicionais em projetos de desenvolvimento regionais mais complexos, como o caso do Rio Grande. Por exemplo, a maior pressão por demandas de serviços sociais nos municípios – pobreza, saúde, assistência social, educação infantil etc., em um contexto de possível restrição de repasses federais, requerendo da administração municipal o aumento de impostos justamente nos anos finais do mandato.

Assim, segundo Jannuzzi, a pergunta-chave é “Que estratégias os agentes públicos e privados devem adotar para garantir o desenvolvimento do Rio Grande nos próximos anos e décadas?” Para o professor, a resposta deve conter ao menos cinco elementos estruturantes:

- ▣ Crescimento econômico;
- ▣ Desenvolvimento social;
- ▣ Sustentabilidade ambiental;
- ▣ Coesão e segurança cidadã; e
- ▣ Parcerias governo – sociedade civil – agentes econômicos.

Enunciados estratégicos que têm o intuito de atender ao proposto pela “Agenda dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável” elaborada pela Organização das Nações Unidas (ONU) e considerando, efetivamente, as tendências do macro contexto global e regional e a complexidade para especificação de cenários econômicos em nível regional e municipal. Dentre estes, a cenarização para a elaboração de um Plano Estratégico de Desenvolvimento deve considerar no contexto global e nacional:

- ▣ **Cenários da MacroPlan¹⁵:** queda de braço entre agentes econômicos mais internacionalizados, “corporações” do Estado e dependentes do Estado e população;
- ▣ **Globalização inclusiva:** reformas liberais bem sucedidas, estabilidade macroeconômica, maior integração da economia brasileira ao mercado internacional, com geração de empregos e renda e política social focado nos segmentos mais pobres; e
- ▣ **Crescimento com desigualdade:** ênfase no desenvolvimento do mercado interno, reformas estruturais mais simbólicas que reais, disputa distributiva em favor das corporações em prejuízo da população.

15 <https://www.macropplan.com.br/cenarios-para-o-brasil-2019-2022/>

E para o contexto local e regional do Rio Grande:

- ▣ Dependência significativa do emprego e dinamismo econômico das atividades portuárias de importação e exportação do Estado do Rio Grande do Sul e Sul do país, em especial de *commodities* agrícolas (soja, trigo etc.);
- ▣ A exportação de *commodities* pode ser afetada bruscamente por fatores e decisões externas: demanda internacional, acordos de comércio exterior, eventuais quebras de safras, competitividade da produção agrícola, volatilidade da taxa de câmbio etc.;
- ▣ Perspectivas incertas do Governo Federal quanto aos incentivos ao conteúdo nacional nas compras da Petrobras, que afetam o Polo Naval;
- ▣ Papel e peso da Petrobrás na exploração do Pré-Sal, com impacto em suas encomendas de navios e plataformas;
- ▣ Competitividade da produção pesqueira e da indústria associada;
- ▣ Centro logístico para importação e exportação de mercadorias de carga total de mais de 100 mil toneladas (porte de Santos e Paranaguá);
- ▣ Centro turístico-histórico e centro turístico-lazer-veraneio (verão com alto fluxo de POA), com proximidade da demanda populacional (RM Porto Alegre, Pelotas etc.);
- ▣ Centro de oferta de serviços públicos e privados de média complexidade (Centro Regional C – Regic/IBGE); e
- ▣ Crescimento populacional pouco acima da média estadual.

Para Jannuzzi, este conjunto substantivo de critérios de análise do cenário futuro leva a outro conjunto de perguntas norteadoras para o planejamento do desenvolvimento local. São elas:

- ▣ Que setores econômicos tem forte dependência de decisões fora do controle dos agentes públicos e privados locais?
- ▣ E aqueles que têm forte determinação de demanda populacional ou de especializações locais?
- ▣ Que setores econômicos tem maior geração de empregos e empregam mão de obra local?
- ▣ O que é preciso fazer para dinamizar/recuperar/desenvolver esses setores?

Para auxiliar nas respostas as perguntas provocadas por Jannuzzi, o professor Carlos Paiva busca na teoria sobre economia política os ensinamentos necessários ao planejamento e a produção de

estratégias para o desenvolvimento. A primeira questão central é “porque o planejamento não ‘prospera’ entre nós?”. Citando Abert Hirschman, Paiva afirma que a dificuldade se localiza na incapacidade de definir critérios de prioridades consensadas entre os diversos atores sociais, políticos e econômicos.

Problema decorrente da complexidade em articular ou afastar os múltiplos interesses e contradições que emergem quando se busca identificar os interesses coletivos por trás dos particulares. Para tanto, é preciso reconhecer, conforme Paiva, que “as diversas atividades econômicas apresentam relações de interdependência e solidariedade que se escondem por trás das relações formalmente antagônicas de compradores e vendedores num mercado”.

Um destes aspectos é que as estratégias econômicas da grande maioria dos municípios se voltam, especialmente, para o mercado “interno”, que é invariavelmente limitado. O grande problema é que a ampliação da oferta destas atividades em um ambiente de demanda estável tende a gerar uma queda dos preços e a inevitável insustentabilidade dos pequenos e médios negócios. Assim, citando Paulo Renato e Americana, Paiva argumenta que a prioridade das medidas político-econômicas locais deve se direcionar as potenciais atividades produtivas geradoras de trabalho e renda capazes de aumentar a demanda, e, portanto, garantir a sustentabilidade do mercado “interno” pela ampliação da demanda por serviços urbanos (comércio à varejo, serviços médicos e educacionais, alimentação fora de casa, vestuário e mobiliário).

As políticas de apoio e incentivo a setores agrícolas e industriais, por exemplo, segundo Paiva, tem maior capacidade de ampliar a oferta de matéria prima que irá se resolver em ampliação do emprego em todos os elos da cadeia produtiva, do transporte ao beneficiamento, passando pelos serviços financeiros, consultoria técnica, e fornecimento de insumos. Então, defende o professor, “a ampliação da oferta de produtos voltados à demanda externa se desdobra em elevação do mercado interno”, e explica que “as atividades voltadas ao mercado interno apresentam baixas barreiras à entrada: elevação da demanda leva à elevação da rentabilidade, do número de empresas e empresários, do nível de emprego e da massa salarial nas atividades ‘reflexas’” (aquelas decorrentes do crescimento das atividades “propulsoras”, como as citadas).

Assim, para a formulação de estratégias de desenvolvimento, Paiva defende que “temos um primeiro critério universal de priorização: como regra geral, são as atividades propulsoras que

devem ser apoiadas num sistema de planejamento”, para que as reflexas (farmácias, restaurantes, lojas etc.) cresçam na esteira destas, formando uma cadeia e círculo virtuoso na economia local.

Entretanto, esclarece que a distinção entre atividades “autônomas”, “indutoras do desenvolvimento” e “reflexas” é corrente na literatura sobre desenvolvimento econômico do último século. Ela deita raízes nos Fisiocratas, se desenvolve em Marx mas se frutifica plenamente a partir da revolução keynesiana. Em Keynes, as atividades propulsoras são aquelas associadas ao Investimento, às Exportações e aos Gastos do Governo. O Consumo é reflexo. Porém, quando operamos no âmbito regional e local, esta classificação sofre uma alteração de hierarquia tão radical, que assume uma dimensão qualitativa. A diferença fundamental encontra-se no grau de especialização das economias locais-regionais. Ele é muito maior do que a especialização nacional.

A distinção entre mercado local e externo apresenta vantagens competitivas, pois “a produção para o mercado local pode ser (e normalmente é) realizada em pequena ou média escala. Mas a produção para o mercado externo tem que ser de algo que o território produza a um custo menor do que o custo de produção no local de destino incluindo os custos de transporte”. Mas isto apenas ocorre se a produção é em larga escala e conta com vantagens competitivas locais estruturais, ou construídas, que favoreçam a exportação, ou seja, se as vendas ao “mercado externo” em escala e preços competitivos forem sustentáveis.

Em resumo, Paiva explica que a atividade propulsora é aquela que atrai recursos, dinheiro e renda, externo, impulsionando as atividades reflexas, pela demanda interna primária. Para os pequenos territórios, como os de municípios, o professor reconhece três tipos essenciais de atividades propulsoras: exportação, turismo e gastos do governo. Paiva defende, por fim, priorizar políticas voltadas às atividades que geram o maior número de empregos e massa salarial, “o desenvolvimento local deve privilegiar as atividades propulsoras, pois são elas que alimentam e ampliam o mercado interno. Focar nas atividades reflexas – como regra geral – não alimenta seu crescimento de forma sustentável”. Para execução desta, sustenta os princípios da aliança interempresarial e da aliança de classes.

3.2 Perspectivas e Possibilidades da Economia do Mar e do Turismo

Na segunda parte do seminário, o empresário Álvaro Ornelas apresentou as perspectivas e possibilidades das atividades econômicas do **setor náutico** como modalidade potencial de economia do mar ainda pouco explorada no município do Rio Grande.

Em resumo, foram mostradas as possibilidades comerciais do setor náutico através do estudo de caso do complexo náutico *Tijucas Marine Center* (TMC), localizado no município de Tijucas, na região metropolitana de Florianópolis. O TMC foi concebido para explorar quatro eixos da economia do mar:

- 1) **Indústria:** construção naval e produção de barcos de lazer e seus componentes;
- 2) **Comércio:** relação comercial e de venda de produtos náuticos;
- 3) **Serviços:** oferta de serviços náuticos especializados concentrados em um único lugar; e
- 4) **Turismo:** alavancar o turismo local através do setor náutico.

Além disso, foram discutidos aspectos do conceito de *smartsea*; investimentos necessários para realização de empreendimentos náuticos; as formas de captação de recursos com o empresariado local, especialmente do Rio Grande do Sul; a relação entre condomínios de luxo e os parques náuticos; e as possibilidades destes tipos de empreendimentos para a Praia do Cassino.

3.3 Algumas Considerações sobre a Economia do Mar

A economia dos oceanos representa, hoje, 19% do PIB do país, conforme Valor Econômico¹⁶, e Rio Grande tem localização privilegiada diante do Oceano Atlântico, tendo ainda o importante reforço da Lagoa Mirim e da Lagoa dos Patos. A cidade, portanto, dispõe naturalmente de um ativo que reúne, em si mesmo, os três tipos essenciais de atividades propulsoras elencadas por Paiva, a saber: o mar. Do encontro com o oceano, e todas as atividades relacionadas instaladas e possíveis de instalar, Rio Grande pode, e em certa medida já é, beneficiada pela exportação, o turismo e os gastos do governo. Mas para ressignificar esta estratégia, aparentemente esgotada, é preciso deixar de olhar o mar do continente e passar a olhar o continente a partir do mar.

¹⁶ Disponível em: <https://www.valor.com.br/brasil/5729481/economia-dos-oceanos-representa-19-do-pib-do-pais>. Acesso em fevereiro 2019.

O mar é nossa base propulsora. As possibilidades são inúmeras para Rio Grande, que conta com história e expertise instalada para garantir um salto de qualidade de vida e crescimento econômico, não apenas para si, mas para o estado e o país. Segundo Leandro Braz Costa (2011)¹⁷, em estudo sobre o desenvolvimento do Rio Grande durante a ditadura civil-militar, na década de 1960 e 1970, época de um forte debate sobre o desenvolvimento da cidade após as crises fabris e o crescimento do complexo industrial-portuário, originou-se a frase, “todos os caminhos levam a Rio Grande”. E mais uma vez, os “caminhos” que possuíam e poderiam transmitir o potencial da cidade levaram-na de volta ao mar.

Em uma análise preliminar de estudos e reportagens disponíveis, portanto, sujeitas a insuficiências e críticas, é possível perceber toda a amplitude e potencialidade dos temas que se relacionam com as economias do mar, e o quanto este tema domina o debate global sobre estratégias de desenvolvimento para os países e cidades localizados no litoral. De fato, os oceanos representam a nova fronteira econômica e do descobrimento, de tal maneira que as Nações Unidas recentemente declarou o período 2021 a 2030 como a “Década dos Oceanos”. Certamente, colocar foco no mar é uma iniciativa que poderia dinamizar as economias dos lugares costais do Brasil e de outros países ao redor do mundo. Rio Grande é, assim, um lugar privilegiado para protagonizar uma estratégia remodelada, marcada pela inovação, para o desenvolvimento local com foco no mar.

Vamos a alguns exemplos e perspectivas das economias do mar em Portugal, um país de referência, e que tem dedicado grandes esforços para aprimorar o debate e as iniciativas voltadas as novas estratégias para este setor da economia.

3.3.1 Caso de Portugal¹⁸

Conforme o estudo Hypercluster da Economia do Mar, Portugal é 97% de água, uma estatística que pode parecer estranha, mas não é quando se considera outro fato: que ele tem uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de 1.727.408 km², do tamanho do território da Índia. E com a extensão da plataforma continental da região da Madeira às Ilhas Selvagens, a ZEE portuguesa passará a ser de 3.887.408 km², tornando-se a décima maior do mundo.

¹⁷ COSTA, Leandro Braz da. *A cidade do Rio Grande ao longo da década de 1970: Desenvolvimento econômico, vigilância e repressão em Área de Segurança Nacional*. (Artigo) UFRGS: Porto Alegre, 2011.

¹⁸ BOBONE, Bruno et al. *O Hypercluster da Economia do Mar – Um domínio potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa*. (Relatório Final) SaeR/ACL: Lisboa, 2017.

Não deve ser surpresa, portanto, que nos últimos anos, as iniciativas de desenvolvimento de Portugal se tenham tornado cada vez mais focadas no aproveitamento do potencial do mar e das suas várias economias. De fato, as atividades marítimas constituem segmentos dinâmicos e competitivos da economia nacional, capazes de gerar valor através da utilização de recursos naturais, de criar emprego qualificado, de atrair investimento, e de aumentar a penetração em mercados internos, reforçando assim a posição do país na economia global.

O caso de Portugal mostra que o mar contém alguns caminhos que são particularmente cruciais para o crescimento econômico sustentável e para a criação de emprego. Estas oportunidades são caracterizadas num estudo, realizado em 2009, que detalha os elementos de um “Hypercluster da Economia do Mar”.

Potencialidades que ligam Portugal a Rio Grande:

- 1) Geografia marítima, a extensão da linha de costa, os territórios arquipélagos;
- 2) Localização no cruzamento das rotas de navegação mundiais;
- 3) Biodiversidade marinha e recursos geológicos;
- 4) Oportunidades naturais para o desenvolvimento da náutica e do turismo náutico;
- 5) Capacidades de recursos humanos qualificados na área do Mar para apoio ao desenvolvimento; e
- 6) Aquacultura *offshore*; energias renováveis marinhas (eólica; ondas).

O que é mais importante na estratégia de desenvolvimento no caso de Portugal – e também poderia ser para o caso de Rio Grande –, são as iniciativas que reconhecem e potencializam as *relações transversais* entre os vários setores que pertencem às economias do mar. O objetivo de uma abordagem holística como esta, não é apenas o crescimento econômico de cada setor, mas a interligação de todas as atividades econômicas e científicas desenvolvidas em torno do mar e dos recursos marinhos que potencializam a criação de valor e a geração de emprego.

Abaixo a seguir é apresentada uma descrição dos vários setores que, no caso de Portugal, foram identificados como os mais cruciais em seus esforços de desenvolvimento, e que também representam áreas potenciais para o desenvolvimento do Rio Grande e suas economias do mar:

- ▣ **Portos, logística e transportes marítimos** - dada a sua posição geográfica e qualidades naturais, o setor dos portos, logística e transportes marítimos tem uma grande importância para a economia tanto de Portugal como do Rio Grande. No caso de Portugal, o principal objetivo de desenvolvimento neste setor é a transformação dos portos portugueses em plataformas logísticas integradas em cadeias logísticas internacionais. Portugal tem alguns fatores que podem determinar novas oportunidades nesta área: (1) A procura pelos grandes armadores de serviços e rotas que permitam otimizar o número de escalas e diminuir os percursos nos quais os navios viajam vazios; (2) A ampliação do Canal do Panamá; (3) O crescimento do tráfego ao redor do mundo; (4) a procura de maior segurança energética por parte de muitos países dentro e fora da Europa; (5) a crescente tendência para a integração vertical em que os grandes armadores têm vindo tornar concessionários de portos e terminais portuários.

- ▣ **Turismo e recreio náutico** – a indústria de turismo e recreio do mar têm bastante potencial de crescimento, especialmente nos setores dos cruzeiros (tanto a longa duração como a curta), da gastronomia, do património histórico, e no setor que contém atividades e esportes náuticos como a vela, o windsurfe, o mergulho, e a pesca desportiva, entre outros.

- ▣ **Cruzeiros** – a indústria internacional de cruzeiros registrou um crescimento bastante significativo nos últimos cinco anos e apresenta grande potencial, dado tratar-se do setor com maior taxa de crescimento na indústria de viagens e lazer. Além disso, a indústria está preparada para um crescimento em longo prazo, devido ao desenvolvimento de novos setores no mercado, como de navios resort, mais informais e orientados para famílias, e de navios menores associados a cruzeiros culturais.

- ▣ **Gastronomia/Aquicultura** – a gastronomia é um dos elementos fundamentais do segmento alimentar do mar, que inclui a pesca, aquicultura e a indústria do pescado. Portugal é um país famoso pelo seu pescado, já que tem um dos pescados mais saudáveis do mundo. Mas as águas do estado do Rio Grande do Sul, que têm mais de 450 espécies de peixes de água doce (aproximadamente 14% do total de espécies do Brasil), apresentam um enorme potencial para desenvolver uma aquicultura de elevado valor agregado, particularmente, se aproveitar algumas condições naturais e tecnológicas que já detém nesta área.

- ▣ **Indústrias de Saúde** – a indústria do turismo e da alimentação saudável do mar é importante para ambos, Portugal e Brasil. Estas indústrias incluem desde terapias que utilizam água do mar em seus tratamentos (talassoterapia, p. ex.), até o desenvolvimento da biotecnologia azul e o aproveitamento da biodiversidade marinha para o descobrimento de moléculas e outros produtos que podem ser utilizados nas indústrias alimentar, cosmética e farmacêutica.

- ▣ **Pesca, aquicultura e indústria de pescado** – os objetivos mais importantes neste setor são os de dotar o país ou cidade de uma capacidade melhor de criação de valor econômico a partir dos seus recursos piscícolas existentes e de redefinir as condições de comercialização do pescado. No plano Hypercluster, Portugal discute uma proposta para mudar os modelos comerciais de venda, nomeadamente o leilão (à semelhança, por exemplo, do que ocorre no setor petrolífero) ou a concessão direta a parceiros estratégicos captados nacional ou internacionalmente. Outras propostas incluem a criação e promoção de “regiões piscícolas demarcadas” para aumentar a qualidade e valorização da produção, a criação de um novo quadro legal de atuação e uma nova estrutura de regulação para favorecer a competitividade e o desenvolvimento de uma cadeia de valor para os vários segmentos de peixes, identificados como as espécies capturadas “frescas”, as piscícolas cultivadas em aquicultura, e as processadas e colocadas maciçamente nos mercados de consumo. O desenvolvimento do mar em Portugal também tem foco na reconfiguração e consolidação da indústria de transformação do pescado, juntamente com a promoção de parcerias, ou “joint ventures”, para encorajar a consolidação dos atores da indústria das pescas.

- ▣ **Visibilidade, comunicação, imagem e cultura marítimas** – o valor do mar não é definido apenas em termos de sua riqueza de recursos naturais, mas também em termos de sua riqueza *cultural*. O mar é, pois, a imagem de marca de um lugar, cidade e país, que conta a história e sua riqueza cultural, e que pode ser utilizada para capturar tanto turistas, quanto empreendedores – um processo que depende muito de um bom plano de comunicação que evidencie as potencialidades, criando um conceito de *branding* voltado para o mar. Tal plano exigiria vários métodos de comunicação, como publicações, portal informativo na internet, publicidade, e a criação de eventos com “portas abertas” entre outros. Como em Portugal, as economias de mar em Rio Grande poderiam se beneficiar da criação de marcas distintas que destaquem a ligação entre a cidade, o país, e o mar,

juntamente com planos sistemáticos de caráter educativo/formativo/informativo que promovam a identidade marítima da comunidade.

- ▣ **Construção e reparação naval** – a construção e reparação naval representa um setor com grande potencial de exportação para os lugares que dominam o transporte marítimo. A construção naval tem importância nos mercados internacionais, particularmente no que diz respeito à exploração de oportunidades no setor do *offshore* e *oil & gas*, e à construção de embarcações e plataformas que suportam tais atividades. Como a de Portugal, a localização do Rio Grande no Atlântico é um elemento importante para atração de investimento direto estrangeiro. Isto é particularmente verdade nas áreas de logística e do transporte, de mercadorias, e de produtos no setor de energia. Além disso, este setor apresenta oportunidades na área de ferramentas e equipamentos relacionados com a robótica submarina, o *software* ligado ao mar, as comunicações, as biotecnologias marinhas, e dos novos materiais.

- ▣ **Energia, minerais e biotecnologia** – este setor, que engloba as biotecnologias marinhas, a exploração do solo e subsolo marinho, a mineração, e as energias renováveis marinhas (eólico em mar profundo e ondas), está ligado com o setor de construção e reparação naval. Como um setor consumidor de equipamentos e plataformas navais, é responsável por criar oportunidades de desenvolvimento e diversificação para a construção naval, que nos últimos tempos tem sofrido com a grande exposição à concorrência internacional. No caso da manutenção e reparação naval, a excelente localização do Portugal, e Rio Grande no Atlântico, aliada ao conhecimento existente, a mão-de-obra especializada, e às condições climáticas favoráveis, criam neste setor uma grande capacidade de atração de investimento.

As iniciativas que estão no centro do plano de desenvolvimento em Portugal – e que também são relevantes no caso de Rio Grande – incluem os seguintes:

- ▣ Apoio à constituição de indústrias de biotecnologia marinha em ligação com os centros de investigação, que em Rio Grande poderiam ser realizados dentro e fora da Universidade;
- ▣ Promoção da exploração dos recursos energéticos fósseis;
- ▣ Promoção da exploração dos recursos energéticos renováveis; e

- ▣ Qualificação de recursos humanos na área de prospecção e extração de recursos.

Existem ainda vários outros setores que atuam de forma transversal a todos os segmentos sobre:

- 1) Pensamento estratégico;
- 2) Investigação científica, desenvolvimento e inovação;
- 3) Ensino e formação;
- 4) Defesa e segurança no mar; e
- 5) Ambiente e conservação da natureza.

Em “Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020”¹⁹, o estudo afirma que o potencial estratégico e econômico do mar abrange áreas tradicionais e recentes:

- ▣ Transportes marítimos, construção naval, pesca, transformação de pescado e turismo; e
- ▣ Energia das ondas e mares, eólicas *offshore*, ciência e pesquisa marinha.

Apresenta ainda um plano de “Crescimento Azul” que identifica cinco áreas preferenciais de intervenção:

- 1) Energia;
- 2) Aquicultura;
- 3) Turismo;
- 4) Recursos minerais; e
- 5) Biotecnologia.

Por fim, este breve resumo aponta para a importância e dimensão mundial do tema, e contribui sobremaneira para o debate que se deseja para Rio Grande. Auxiliando, ainda, para formulação de estratégias em que as economias do mar não sejam tratadas de maneira isolada, mas em toda sua potencialidade, de forma articulada dentro de uma agenda de desenvolvimento local integrada ao desenvolvimento nacional e global.

19 _____ Cluster do Mar Português - A Estratégia (Documento síntese preparado a partir da candidatura apresentada ao Reconhecimento como Cluster de Competitividade). Fórum Oceano - Associação da Economia do Mar, 2009. Disponível em <http://www.forumoceano.pt/p115-reconhecimento-do-cluster-do-mar-portugues-pt>.

Sendo assim, parece de fundamental importância propor a realização de outras discussões sobre economias do mar, ou economia azul para a cidade do Rio Grande, quando será possível atualizar este debate e apreender as experiências em curso no Brasil, e também algumas experiências bem sucedidas ao redor do mundo, como o caso de Portugal.

4. Entrevistas com os Principais Stakeholders do Município

4.1 Metodologia

A pesquisa qualitativa com especialistas e com os principais atores da economia local constitui a Etapa 2 do presente diagnóstico, por meio da metodologia qualitativa, com entrevistas em profundidade.

4.1.1 Escopo de Coleta de Dados e Perfil dos Entrevistados

Diferente do que ocorre com o método de *survey*, em torno do qual há relativo consenso paradigmático quanto a princípios e definições, determinar o método qualitativo é uma tarefa mais complexa, dada a sua natureza multiparadigmática:

A pesquisa qualitativa, como um conjunto de atividades interpretativas, não privilegia nenhuma única prática metodológica em relação a outra. É difícil definir claramente a pesquisa qualitativa como um terreno de discussão ou de discurso. Ela não possui uma teoria ou um paradigma nitidamente próprio. [...] Há múltiplos paradigmas teóricos que alegam empregar os métodos e as estratégias da pesquisa qualitativa, desde os estudos construtivistas aos culturais, passando pelo feminismo, pelo marxismo e pelos modelos étnicos de estudo. A pesquisa qualitativa é empregada em muitas disciplinas distintas. (DENZIN, 2006, p. 20)²⁰

Este método ressalta a natureza socialmente construída da realidade (a realidade social é vista como construção e atribuição social de significados - ênfase no caráter processual e na reflexão); a íntima relação entre o pesquisador e o que é estudado; e as limitações contextuais que influenciam a investigação. Nessa perspectiva, é importante diferenciar os estudos de percepção ou opinião dos outros tipos de estudos que lidam com dados “objetivos”, teoricamente independentes da opinião.

O estudo de percepção, ao contrário, não busca confrontar “representação” (percepção) *versus* “realidade”. Antes, parte do princípio de que a forma como os sujeitos percebem o mundo orienta suas ações e atitudes em relação ao objeto em questão. Assim, para além de perguntas, comportamento de aquisição materiais e serviços, estratégias e formas de comercialização,

²⁰ DENZIN, N.K.; LINCOLN, Y.S. *Introdução. A disciplina e a prática da pesquisa qualitativa*. In: DENZIN, N.K.; LINCOLN, Y.S.; NETZ, S.R. (Orgs.) *O Planejamento da Pesquisa Qualitativa*. 2ª ed. Porto Alegre: Artmed Bookman, 2006.p. 15-41 (Cap. 1).

formação de clientes, são também relevantes as questões sobre momento político e econômico do país, impostos e aspectos que podem impactar no trabalho dos diversos agentes econômicos locais.

Dentro da própria metodologia qualitativa, algumas técnicas como a observação já tiveram a pretensão de uma maior proximidade com a “realidade objetiva” do que técnicas discursivas como entrevistas individuais e grupais. Por outro lado, segundo Denzin (2006), abordagens mais recentes acerca da metodologia qualitativa (como a teoria *queer* e o pós-estruturalismo) defendem que os sujeitos ou indivíduos dificilmente conseguem fornecer explicações completas de suas ações ou intenções; tudo o que podem oferecer são relatos ou histórias sobre o que fizeram e porque o fizeram. Para o autor,

Nenhum método é capaz de compreender todas as variações sutis na experiência humana contínua. Consequentemente, os pesquisadores qualitativos empregam efetivamente uma ampla variedade de métodos interpretativos interligados, sempre em busca de melhores formas de tornar mais compreensíveis os mundos da experiência que estudam. (DENZIN, 2006, p. 33)

É importante lembrar que a pesquisa qualitativa não se orienta pela lógica estatística da representatividade e, portanto, da generalização (BRYMAN, 2008; CANO, 2012)²¹. O critério de representatividade na pesquisa qualitativa parte do pressuposto de que, guardadas as peculiaridades individuais, os sujeitos em seus grupos sociais (definidos conforme o tema e objetivos da pesquisa) tendem a compartilhar referenciais, marcos interpretativos da realidade, critérios de julgamento e valoração, entre outros elementos simbólicos, culturais e informacionais que têm relação com suas práticas e atitudes.

Assim, do ponto de vista empírico, se há alguma lógica de representatividade e generalização, ela está restrita aos segmentos contemplados no estudo. Dito isto, no método qualitativo o número de entrevistados ou de casos não tem regras pré-definidas e depende, em geral, da necessidade de segmentação e da saturação das informações durante o trabalho de campo. Além disso, mais que propiciar dados que possam ser generalizados para o todo, pesquisas qualitativas muitas vezes fazem o caminho oposto: servem para confrontar teorias sobre o todo a partir do identificado nas “partes” (temas investigados).

21 BRYMAN, Alan. *The nature of qualitative research*. In: BRYMAN, Alan. *Social Research Methods*. 3ª Ed. New York: Oxford University Press, 2008 / CANO, Ignácio. *Nas trincheiras do método: o ensino da metodologia das ciências sociais no Brasil*. *Sociologias*, Porto Alegre, v. 14, n. 31, p.94-119, dec. 2012.

Para a presente pesquisa, foi utilizada a Entrevista em Profundidade – EP com um roteiro semiestruturado, que permite ao entrevistador optar por abordar todas as perguntas ou se apoiar no discurso do entrevistado de forma espontânea acerca dos temas abordados. As EPs também permitem obter levantamentos qualitativos junto a públicos com opinião especializada sobre o tema, já que se trata de público de acesso mais diferenciado, não estando disponíveis para interação em e não é indicada a interação em grupo. Por meio dessa técnica, consegue-se uma visão abrangente e aprofundada sobre as motivações e expectativas dos entrevistados.

O roteiro de entrevista representa um instrumento de coleta de dados que, diferentemente do questionário (próprio das pesquisas quantitativas), e deve ter perguntas tanto mais abertas quanto possível. Aplicável a quase todos os tipos de pesquisa social, ele deve proporcionar uma interação com influência recíproca entre entrevistador e entrevistado (GASKELL, 2000; POUPART, 2010)²². Este instrumento constitui peça-chave do trabalho do pesquisador. A liberdade de ordem das questões permite que os aspectos vinculados ao tema surjam espontaneamente e que os assuntos sejam explorados a partir dos “ganchos” temáticos. Assim, ao mesmo tempo em que o roteiro permite relativa sistematização das informações por tópico focalizado, a entrevista deve deixar espaço para a livre associação de ideias. Cabe ao entrevistador, no manuseio deste método, ficar atento aos conteúdos (esperados e não esperados) que surgem na entrevista, estimulando o seu desenvolvimento e aprofundamento por parte do respondente.

4.1.2 Método de Agendamento e Realização das Entrevistas

O objetivo das entrevistas foi de levantar percepções dos diversos setores da cidade em relação aos aspectos econômicos. Foram previstas para o Diagnóstico Estratégico de Desenvolvimento 20 (vinte) entrevistas em profundidade, sendo que o presente relatório apresenta o resultado de 13 (treze) entrevistas realizadas com base na listagem fornecida pela **Prefeitura** e distribuídas pelos vários segmentos econômicos locais. Foram entrevistadas instituições educacionais, empresas dos setores do comércio e varejo, de pesca, de tecnologia e inovação, indústrias e associações representantes de classes. As demais entrevistas serão realizadas ao longo dos próximos meses e seus resultados serão incluídos no **Produto 5 - Plano Estratégico de Desenvolvimento**. A

22 GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: Bauer MW, Gaskell G. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. 3ª ed. Petrópolis (RJ): Vozes. p.244-70. 2000.

POUPART, J. A entrevista de tipo qualitativo: considerações epistemológicas, teóricas e metodológicas. In: POUPART, J. et al. (Orgs.). *A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 2010. p.215-253.

abordagem dos entrevistados foi feita inicialmente pela **Prefeitura** e a equipe da **FGV** efetivou o agendamento. As entrevistas em profundidade foram realizadas presencialmente durante o período de 5 a 8 de fevereiro de 2019. Os dias e horários para a realização dependeram da agenda e disponibilidade dos pesquisados, observado o prazo estipulado durante o agendamento e com duração de 60 minutos.

4.2 Resumo das Contribuições

A partir do roteiro semiestruturado, disponível no **Anexo 3**, as contribuições resultantes das entrevistas são apresentadas a seguir divididas em três blocos: (i) Tendências, (ii) Fatores Institucionais; e (iii) Perspectivas e divididas pelos setores da economia local.

4.2.1 Agroindústria

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

Com a crise ocorrida em 2014 a nível nacional e também com o Polo Naval em Rio Grande houve um impacto grande para o setor econômico da cidade pois diversos investidores de imóveis e terrenos colocaram suas propriedades a venda. Há, hoje em dia, uma grande oferta de loteamentos para venda e imóveis para locação dos investidores que vieram na época do Polo Naval e tentam atualmente se desfazer dos negócios.

O poder aquisitivo da cidade que já era baixo, diminuiu com a crise do Polo Naval, já que a maior parte da população é composta por operários de grandes empresas e indústrias multinacionais. Citam, como exemplo, os dois shoppings da cidade que têm baixo movimento e com lojas fechando, somado ao desemprego crescente.

Para o entrevistado esta crise não chegou a afetar a agroindústria que, por ser setor primário, manteve-se estável. O setor agrícola em Rio Grande é muito forte uma vez que a região dispõe de condições climáticas e territoriais excelentes como terras planas e férteis, e grande reserva hídrica facilitando a irrigação. Essas condições favorecem o cultivo de grãos como arroz e soja, por isso em Rio Grande registra-se a maior produção de arroz por hectare plantado no Estado.

Sobre a cadeia produtiva, 90% dos produtos e assistência técnica vêm de Pelotas: herbicidas, fungicidas, maquinário, tratores etc., e os outros 10% vêm de Rio Grande, majoritariamente o adubo, que é produzido na cidade.

Os principais produtos agrícolas são: arroz e soja. Esses dois grãos são complementares devido a rotatividade da terra. Há ainda gado de corte e gado leiteiro nas terras não alagáveis e inférteis, em percentual pequeno. O município não produz hortifrutí (vegetais, hortaliças e frutas), esses são produzidos em outros municípios do norte do Estado ou vêm de São Paulo.

Em relação aos destinatários finais, o entrevistado dividiu em dois grupos: soja e arroz. No caso do arroz, o maior comprador é o município de Pelotas e depois o mercado interno (geral). A soja produzida é majoritariamente vendida para a empresa Bianchini S/A, que irá processar a soja (secar, descascar, polir e embalar) e revender ao mercado externo, onde a China é o grande comprador.

Nos últimos 10 anos houve expansão das indústrias de adubo e exportadoras de soja. Outro setor em expansão é a indústria madeireira de reflorestamento, em forma de cavaco, com foco no mercado chinês.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

Investimento público significativo citado: duplicação da BR-392, que desafogou muito o trânsito. Não foram citados outros investimentos ao longo dos últimos 10 anos.

O entrevistado informou que o pequeno agricultor no município não tem acesso a financiamentos seja de bancos ou programas do governo devido as exigências legais e financeiras bem como da burocracia. Quem tem acesso a programas como o Sistema de Crédito Cooperativo (SICREDI) e financiamentos do BANRISUL são os grandes produtores.

Quanto aos investimentos, o Sindicato Rural é bem atuante no município e oferece diversos cursos de qualificação junto a Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (FARSUL) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR). Alguns cursos ofertados pelas entidades acima: inseminação artificial, tratorista, informática, entre outros. Foram citados ainda alguns projetos do

Sindicato Rural em parceria com a prefeitura para realização de feiras de agropecuária e de exposições.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS

Em relação à perspectivas e ações para desenvolvimento do setor, o entrevistado citou a necessidade de ações e programas do governo para fixar o agricultor no campo, de forma a evitar o êxodo rural e a migração para as cidades, o que acaba acarretando em um problema social. A demanda por políticas públicas que permitam que o pequeno agricultor tenha qualidade de vida, infraestrutura mínima (água, luz, esgoto) e transporte para a cidade e evitar que ele se torne empregado de grandes empresas.

Outro ponto fundamental e emergencial é a logística o que inclui a duplicação do lote 4 da BR-392 que estrangula o trânsito e dificulta por demais a entrada e saída não só do porto (carga e descarga) como da cidade. Outro aspecto que interfere na logística é o alto valor da passagem de ônibus municipal, o que é muito relevante para o trabalhador rural. Este valor deveria ser reduzido ou parte custeada pela prefeitura desonerando o trabalhador.

Para finalizar, o entrevistado citou a necessidade da dragagem periódica do canal de forma que o calado fique mantido no limite aceitável. Há casos em que os navios entram com a maré alta e ficam presos, aguardando nova maré para retornarem, o que é inadmissível.

4.2.2 Pesca Industrial

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

A entrevista revelou que o processo de criação do polo naval teve um impacto muito grande em seu período inicial, pois a cidade não estava preparada para receber o grande contingente de pessoas e demanda de produtos e serviços que ocorreu. Houve uma grande mobilização e investimentos associados para um período de vinte anos (que era a estimativa inicial do período de forte atuação do polo naval), que não se realizou e polo naval teve seu funcionamento no período entre os anos de 2008 e 2014, sendo que em 2014 o contingente de pessoas empregadas era muito menor que o inicial. Como efeito ocorreu uma grande frustração de investimentos, não só em Rio Grande, mas

em toda a região, incluindo São José do Norte e cidades vizinhas. O entrevistado citou que a cidade que menos sofreu com a decadência do polo naval foi a cidade de Pelotas, pois ela já tinha uma infraestrutura própria para atender à demanda e não teve tantos investimentos relacionados ao polo. Entre as frustrações, foram citadas construções inacabadas, migração de mão de obra para áreas de maior remuneração e desvalorização imobiliária. No início o contingente de pessoas que se movimentou para a região foi de cerca de 20 mil pessoas e hoje o polo naval emprega em torno de 1.000 pessoas.

A atividade pesqueira industrial foi impactada sobretudo na questão da migração da mão de obra, e teve que recorrer a mão de obra senegalesa para o trabalho braçal. O impacto, no entanto, não se refletiu no faturamento, pois a maior parte do produto é consumido em outras regiões e não na cidade de Rio Grande.

Os principais fornecedores para a Indústria da Pesca são os pescadores artesanais e os armadores independentes de Rio Grande pois fornecem a matéria-prima *in natura* que é beneficiada. Ademais, em torno de 15% da matéria-prima, pescados congelados, é importada do Uruguai e Argentina.

Vale citar ainda que parte das empresas de indústria de pesca também se verticalizaram na cadeia, tendo os seus próprios barcos de pesca. A diferença entre a pesca artesanal e dos armadores é que a primeira ocorre na Lagoa dos Patos e a segunda em alto mar.

A indústria pesqueira recebe a matéria prima e a comercializa *in natura* ou após o beneficiamento (filetagem e dilaceração, salgamento ou congelamento). Em relação aos produtos ofertados, a empresa informou que 95% refere-se a pescados salgados e/ou congelados e 5% *in natura*.

Com relação a destinação final, o entrevistado relatou a diferença da logística: no mercado interno a maior parte dos produtos salgados é enviado ao Nordeste por meio da malha rodoviária, através de transportadoras e caminhões de terceiros que arcam os diversos pedágios para acesso a Rio Grande, o que acarreta em custo maior do produto (a venda geralmente é *free-on-board* e o frete fica a cargo de quem compra). A partir do ano passado, uma parte da produção passou a ser escoada por meio de navegação de cabotagem. O mercado interno pode ser dividido entre São Paulo, Rio de Janeiro e, em menor quantidade, Porto Alegre.

Com relação ao mercado externo, uma parte da produção é escoada por avião, mas a maior parte é escoada pelo porto, principalmente para os EUA, África e Oriente Médio. Antes havia exportação para a Europa, mas uma medida da União Europeia proibiu a importação do peixe do Brasil.

O auge da indústria pesqueira foi na década de 70/ 80 quando chegaram a ter mais de 20 empresas do setor no município e hoje em dia não passam de sete.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

Nos últimos 10 anos, em relação a investimentos públicos, foi destacada a duplicação da BR-392 que liga Pelotas a Rio Grande e a duplicação da RS-734 (uma estrada estadual que liga Pelotas a Cassino, distrito de Rio Grande), ambas incompletas, o que gera um gargalo no escoamento da produção. Completar a duplicação em tais trechos, assim como a resolução referente ao lote 4 e a reativação do aeroporto da cidade (que está sem utilização e impacta não só o empresariado local como também o turismo da cidade) seria de grande valia para a atividade econômica do município.

Em relação aos investimentos privados, o entrevistado citou novamente a mobilização de empresas como redes hoteleiras, investidores e, sobretudo do setor de Construção Civil. No entanto, houve uma grande frustração porque os investimentos tinham sido projetados para suprimento durante 20 anos e o polo naval teve duração de apenas 5 ou 6 anos.

Sobre a existência de políticas e programas de governo para desenvolvimento da pesca, o entrevistado destacou que o caminho está sendo o inverso pois com a migração da Secretaria da Pesca para distintos ministérios, extinção do Ministério da Pesca, alocação no Ministério da Agricultura, entre outros movimentos ministeriais recentes, são criados obstáculos e dificuldades para o licenciamento e renovação para a liberação da navegação e da pesca.

Não houve incentivos fiscais por parte do governo municipal, segundo o entrevistado. Apesar da existência de uma Secretaria Municipal da Pesca, ela atua pouco e, principalmente, porque o licenciamento e os atos de autorização à pesca são todos em âmbito federal, resta à secretaria pouca autoridade para o setor.

Com relação aos obstáculos, o destaque ficou para a logística: como a maior parte do escoamento ocorre por malhas rodoviárias que não estão completamente duplicadas e tem diversos pedágios e

bem caros, o custo do frete encarece por demais qualquer produto produzido em Rio Grande. Além disso, complementa esta situação o aeroporto regional de Rio Grande que está inoperante, o acesso apenas via balsa a BR-101.

A entrevista revelou ainda que o município, tendo a pesca como sendo uma das atividades principais – embora ela não tenha hoje uma produção ou o número de empregos que já gerou - deveria contribuir por uma melhor gestão pesqueira junto aos Governos Estadual e Federal.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS

Em relação a perspectivas de ações para o município, o entrevistado destacou que governo estadual deveria terminar a duplicação da RS-734 (que liga Rio Grande a Praia do Cassino e é a principal entrada da cidade) que melhoraria a qualidade de vida do cidadão comum e haver a reativação do aeroporto regional.

Por fim, outras ações citadas que auxiliariam por demais o setor pesqueiro é a reestruturação do porto velho criando espaço exclusivo para pedestres, para embarcações de turismo e pesca esportiva; a construção de um outro porto com balsas para os caminhões, cargas e carros para travessia a São José do Norte, transferindo do atual Centro Histórico; e a congruência entre os calendários pesqueiros estaduais e federais otimizando a gestão pesqueira.

4.2.3 Pesca Artesanal

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

De acordo com o representante da Colônia de Pescadores, em meados de 2013, no auge da construção do Polo Naval, houve uma migração da mão de obra dos pescadores artesanais, sobretudo os mais novos – na faixa etária de 20 anos – para as áreas e segmentos associados ao polo naval gerando uma baixa no número de pescadores, mas sem impacto na produção e no volume de pescado. O representante ainda complementou que esta transferência de mão-de-obra ocorreu em diversos setores da cidade, não só no pesqueiro.

Essa migração foi identificada pelo entrevistado como um dos obstáculos cujo impacto ainda é perceptível atualmente pois, com a crise do polo naval, aqueles pescadores voltaram a trabalhar com a pesca, mas de forma irregular, sem licenciamento, sem fiscalização e acompanhamento.

Existem dois tipos de mercado de pesca em Rio Grande: a pesca artesanal, atividade **tradicional** que é fonte de renda para muitas famílias e a **industrial** que inclui as indústrias de processamento de pescado, que trabalham com volumes grandes, congelamento, venda para mercado interno e externo. Nesta entrevista o foco foi a realidade da pesca artesanal, atividade econômica antiga do município, que vem sendo reduzida nos últimos anos.

Para o pescador obter a licença para trabalhar e se associar a Colônia, ele deve ser maior de idade, e levar uma série de documentos à Secretaria de Agricultura e Pesca (Governo Federal) para solicitar o RGP (Registro Geral de Pesca), cujo escritório federal fica em Porto Alegre. Com o RGP em mãos, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) concede a licença. Porém, desde 2014 o escritório envia apenas o protocolo do primeiro registro e não há emissão do RGP devido a (alegação oficial) falta de autonomia e verba para impressão das carteiras. Na prática, com o protocolo, o IBAMA considera concedida a licença e o pescador começa suas atividades. De acordo com o entrevistado, esse é um problema nacional, e a obtenção do RGP hoje em dia ocorre apenas por via judicial (função também desempenhada pela colônia). Vale destacar que atualmente o único registro é o cadastro técnico federal, monitorado por meio do Cadastro de Pessoa Física - CPF, e o IBAMA não concede nenhuma comprovação da legalidade na prática da atividade.

A Colônia oferece a seus pescadores associados, os serviços de atendimento médico (cardiologista, cirurgião-dentista, ginecologista, fisioterapeuta) por agendamento e o apoio/encaminhamento na obtenção do Registro Geral de Pesca (a colônia envia a requisição pelo correio e depois recebe o protocolo de primeiro registro).

Os principais setores que fornecem insumos para os pescadores são os produtores e vendedores de redes de pesca – a rede de plástico e a rede de nylon – que atuam no próprio município de Rio Grande (inclusive o entrevistado relatou que existem vendedores que se deslocam de Santa Catarina, onde ocorre a fabricação, para vender em Rio Grande). Outros produtos importantes para a realização da atividade da pesca, são as cordas, os fios, chumbo, a cortiça, todos comercializados em lojas especializadas em Rio Grande.

O entrevistado destacou ainda que os barcos são parte importante do fornecimento para a atuação na pesca e que são pequenos, com no máximo 8 metros, e de madeira. Esses barcos são em geral construídos por encomenda, no próprio município de Rio Grande, por dois profissionais da área de construção, em galpões próprios. A madeira utilizada na construção é encomendada em madeireiras de Pelotas embora os barcos sejam feitos em sua maioria em Rio Grande (também existem fabricantes em São Lourenço, São José do Norte e Pelotas). A madeira utilizada, em geral, é a grapia, mas existe fabricação com o cedro alagoano e com o eucalipto.

A manutenção dos barcos, em geral, é feita por pescadores que tenham alguma habilidade, se for um serviço mais simples. Se for algo mais complexo, os serviços são realizados pelos próprios responsáveis pela construção do barco.

Os produtos oriundos da Colônia Z1, formada por os pescadores são: Corvina, Tainha, Linguado e outros peixes, o camarão-rosa e siri, *in natura*, todos pescados na Lagoa dos Patos. O entrevistado destacou que a pesca no mar é diferente da pesca na lagoa, embora também seja feita também com barcos de madeira, mas são barcos grandes e os pescadores são organizados pelo Sindicato dos Armadores de Pesca (SINDARPES). Esses armadores pescam lula e polvo além dos pescados já citados.

De acordo com o entrevistado, o pescador artesanal pesca tanto para a subsistência como para venda, cuja maior parte é adquirida por atravessadores, que compram de diversos pescadores e depois revendem para empresas como a Torquato, supermercados, restaurantes. O entrevistado destacou que os pescadores podem vender para restaurantes, mas isso não é usual. Alguns poucos também vendem o próprio peixe no mercado municipal, para o cliente final.

O entrevistado destacou que a atuação do atravessador é importante porque o pescador tem pouco tempo para negociar. Ele passa a noite pescando, retorna pela manhã e tem que vender rápido pois o produto é perecível. Além disso, destacou que a atuação do atravessador é também de negociador pois, como o volume da pesca pode variar muito para cada pescador, ele negocia todo o volume com os compradores. Estes, em geral, são as indústrias da pesca, que estão situadas em Palhoça, Laguna, Tubarão e Florianópolis - Santa Catarina.

O entrevistado destacou que o produto da pesca artesanal é escoado por meio de rodovias, principalmente a BR-101 (ligação entre RS e SC). Não há escoamento por via marítima. Toda a

infraestrutura como isopor, gelo, limpeza e embalagem é providenciada ou pelo comprador ou pelo atravessador e o município não tem controle/conhecimento/fiscalização sobre o escoamento e portanto, não há a cobrança de nenhum tributo.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

O único investimento público ocorrido relacionado à pesca, de acordo com o entrevistado, foi a instalação de trapiche de pesca. Não há registro de investimentos privados. Na entrevista foram citadas duas atuações de órgãos federais que impactaram a pesca: a primeira foi a edição da Normativa Federal Nº 03 de 2004 que proíbe a pesca com rede de arrasto²³, que no entanto, não é fiscalizada. De acordo com o entrevistado, essa normativa é desrespeitada e traz muitos problemas para o pescador já que a pesca de arrasto é feita pelo pescador ilegal em período proibido, no defeso, o que reduz a quantidade e o tamanho do camarão no período em que o pescador artesanal é autorizado a pescar.

Além disso, é importante destacar a atuação da FURG por meio do Núcleo de Desenvolvimento Social e Econômico (NUDESE), que realizou um estudo relacionado à pesca da tainha denominado Plano Nacional da Tainha. Por meio deste Plano e de realizações de seminários e estudos técnicos houve o correto estabelecimento de um período de defeso (de junho a setembro) e possibilitou a pesca de julho a agosto, ajudando os pescadores artesanais. O entrevistado, no entanto, ressalta que poderia ter um apoio maior relacionado a outros tipos de pesca por exemplo, a pesca do camarão-rosa, pois favoreceria a organização da agroindústria familiar.

Apesar da existência da Secretaria Municipal da Pesca, do Fórum da Lagoa dos Patos e do Conselho Desenvolvimento da Agropecuária, Pesca, Micro e Pequena Empresa (COMAPERG) verifica-se que há falta de atuação conjunta e estratégica desses órgãos, sobretudo junto aos Governos Federal e Estadual, à fiscalização da pesca de arrasto, da pesca não-licenciada e da pesca fora do período autorizado.

Outras dificuldades enfrentadas pelo pescador relatadas foram:

²³ Na verdade o que a referida normativa faz é proibir a rede de malha inferior a 100 mm, proibir redes de saco e aviãozinho com malha inferior a 24mm e proibir redes de arrasto.

- ▣ Obtenção do licenciamento (RGP) por parte dos pescadores, que têm sido obrigados a recorrer as vias judiciais ou até mesmo à pesca sem licenciamento;
- ▣ Falta de fiscalização, vigilância e controle, sobretudo por parte da Polícia Ambiental e da Capitania dos Portos de maneira a impedir a pesca proibida de arrasto e a pesca ilegal;
- ▣ Vulnerabilidade dos pescadores em relação aos preços estabelecidos pelos compradores e pelos atravessadores; e
- ▣ Falta de vigilância na pesca de arrasto proibida, fazendo os pescadores artesanais encontrarem apenas pouco camarão e de pequeno porte, o que impacta diretamente na qualidade e no preço.

Além de todos aspectos limitadores citados que impactam no volume e na qualidade do pescado bem como no faturamento dos pescadores, o alongamento dos molhes da barra foi citado como causador de assoreamento já que diminui a entrada de água na lagoa, e conseqüentemente, de peixes e camarões que vêm para desovar em águas calmas. Tendo em vista que a força da correnteza não é mais suficiente para limpar o local, há a necessidade de dragagem mais frequente trazendo lama no período da pesca da corvina e camarão. Os pescadores estão pleiteando a proibição da ação da draga no período de pesca liberada, de novembro a maio.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS DO MUNICÍPIO E REGIÃO

Não foram identificadas questões relacionadas ao ajuste de contas do governo ou ações estaduais que poderiam/deveriam ser realizadas para dinamizar a economia local. No entanto, foi levantada a possibilidade de mais trabalhos serem realizados pela FURG tal como o estudo do Plano Nacional da Tainha, de modo a ajudar os pescadores locais e a economia local.

No âmbito municipal, a entrevista revelou a crença de que a gestão municipal deveria ter uma atuação mais forte e um cuidado maior em relação a fiscalização e a proteção do pescador artesanal. Ações como construção de um “local de beneficiamento da produção da pesca”, fiscalização para impedimento da pesca fora da temporada permitida e proibição da dragagem entre novembro e maio foram ações citadas como necessárias.

4.2.4 Petróleo e Gás

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

A crise econômica tornou-se também social, com o aumento do desemprego e da violência no município. Segundo um dos entrevistados, esta conjuntura econômica chegou a atingir a autoestima dos moradores da cidade. Está havendo uma demora para o município conseguir encontrar uma nova vocação econômica que aproveite a infraestrutura instalada na cidade para conseguir sua recuperação econômica e gerar empregos. Um dos entrevistados traçou um paralelo entre a crise do município advinda do polo naval com a crise gerada décadas atrás com a crise do setor pesqueiro.

Para os entrevistados, a refinaria não foi impactada diretamente em relação a redução de número de funcionários, de produção ou faturamento. O que houve foi uma alternância (troca) de empregados e não houve alteração no número total. Muitos empregados deixaram seus empregos na refinaria para trabalhar no polo naval pela remuneração mais atrativa, porém outros foram contratados por meio de empresas prestadoras de serviços. Já em outros setores, como na construção civil, houve um grande impacto no número de empregados devido a evasão de empresas do setor e também a diminuição do investimento das empresas já instaladas no município.

A empresa tem uma estrutura corporativa composta pela Petrobrás, Ultra e Brasken e emprega em torno de 500 funcionários divididos entre efetivos e prestadores de serviços. A Riograndense Refinaria é a mais antiga do país e, devido a sua localização e a existência da Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP) em Canoas, próxima a região metropolitana de Porto Alegre, seu mercado está concentrado na região sul do Estado do Rio Grande do Sul. Como a refinaria de Rio Grande tem uma produção muito menor do que a REFAP, ela é tomadora de preços, pois caso aumente seu preço, a outra refinaria avança sobre o seu mercado.

Já em relação aos insumos, o petróleo que abastece a refinaria é importado da Argélia (África), pelo seu tipo, mais leve em relação aos extraídos em território nacional, e outros componentes como naftas e gásóleo vêm do Polo Petroquímico de Triunfo, no próprio estado do Rio Grande do Sul. Outros principais insumos para o funcionamento da refinaria vem de empresas nacionais com sede

em Rio Grande e incluem: manutenção industrial (caldeiras, máquinas, bombas), prestadoras de serviços de alimentação (oferta de lanche, café, almoço, jantar aos funcionários), segurança patrimonial e transporte.

No setor de petróleo, a própria refinaria treina seus funcionários efetivos (que são em torno de 300) para as funções mais específicas que o setor exige, assim como forma turmas e treina os futuros funcionários por até um ano, antes de começarem a trabalhar. Já para os outros cargos, como na manutenção e na parte administrativa, o funcionário tem um treinamento contínuo enquanto já trabalha atendendo aos requisitos do cargo.

Em relação à produção, os principais produtos ofertados pela refinaria são a gasolina e o diesel, que correspondem a cerca de 90% da produção, seguidos de asfalto, óleo combustível, querosene, gás de cozinha (GLP) e alguns solventes. A produção da refinaria é destinada às distribuidoras de combustíveis, como a BR Distribuidora, Ipiranga, Shell e outras, que vendem para os postos de gasolina. Já o gás de cozinha é vendido para distribuidoras como a Liquigás e a Ultragas e o óleo combustível para unidades industriais.

O escoamento da produção é feito quase que exclusivamente por transporte rodoviário, através das BR-392 e da BR-116, o que poderia ser modificado devido a alternativa do transporte ferroviário que chega na linha de distribuição da refinaria. Essa alternativa não tem sido utilizada por opção das próprias distribuidoras, que fazem os contratos com as transportadoras. Segundo o entrevistado, apesar de ser uma alternativa mais barata, não há estímulo governamental para o seu uso.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

Nada sinalizado em relação a políticas de incentivos das esferas públicas.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS

Em relação ao Governo Federal, uma necessidade específica do setor de petróleo é a manutenção de uma política de preços flutuantes que acompanhe os preços do petróleo no mercado internacional. Sem que essa política seja mantida, a refinaria não pode funcionar. De 2011 a 2014, quando os preços não estavam alinhados com o mercado internacional, a refinaria só pode

funcionar como prestadora de serviço da Petrobrás, e sem gerar lucro, porque não valia a pena manter o seu funcionamento normal.

Outra necessidade em relação ao Governo Federal é a de dragagem do porto com maior periodicidade. Hoje em dia ela é realizada de quatro em quatro anos, o que poderia ser anual e também realizada pelo setor privado. Além disso, existe a questão da manutenção dos molhes, que também é realizada pelo Governo Federal. É preciso que o Governo Federal atue para resolver os gargalos do transporte rodoviário na cidade, com a duplicação do Lote 4 da BR-392, que ainda não foi duplicado dificultando o escoamento e é um entrave citado pelos entrevistados.

4.2.5 Construção Civil

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

Segundo os entrevistados, a crise econômica que atingiu o país nos últimos anos, teve um forte impacto na economia do município de Rio Grande. A cidade, que tem um perfil industrial, viveu um período de bastante euforia com a implantação do polo naval, quando muitas empresas vieram para a cidade. Paralelamente, houve a migração de muitas pessoas em busca de emprego. Com a crise do polo naval, houve uma grande frustração desses investidores, muitas empresas fecharam as portas ou transferiram-se para outras regiões causando uma grande dispensa de trabalhadores.

O setor de construção civil tem a sua força de trabalho formada por engenheiros civis, arquitetos, técnicos em edificações, além de pedreiros, serventes e carpinteiros, que são contratados das próprias empresas com vinculações formais. No setor industrial, houve muita migração de trabalhadores de fora, mas muitos também foram dispensados com a crise.

Alguns fornecedores, como as empresas de pré-moldados e de concreterias, têm sede no próprio município. Alguns materiais de construção mais específicos são comprados de outros estados, como Paraná, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, pois as lojas oferecem preços mais competitivos em relação às lojas locais. Outros produtos, como ferro, madeira, aço, brita e areia vêm de município próximos, como Pelotas e Capão do Leão.

Os principais serviços são em relação a instalações hidráulica, elétrica e de pintura, fornecidos por empreiteiros do próprio município, e de construção de fundações, que são feitas por empresas de fora, de Pelotas ou de Porto Alegre, pela complexidade do serviço.

Os principais clientes da construção civil são do setor público, em obras da prefeitura, em sua maioria para reformas de edificações. Em relação à concorrência, nos últimos dez anos, a cidade viveu dois períodos distintos, com a vinda do polo naval, muitas empresas foram atraídas para Rio Grande, porém, com a crise, essas empresas deixaram a cidade. Neste setor, por exemplo, houve muita concorrência com empresas de fora que vieram para atuar no município porém poucas se mantêm na cidade, além de muitas terem se tornado inativas, ainda com o registro existente, mas não funcionam.

O município, por ser isolado dos grandes centros, sofre com os altos preços de frete de mercadorias, pois o valor cobrado nos pedágios das rodovias de acesso ao município é muito alto para caminhões de grande porte, o que encarece os produtos. A alternativa à BR-392, seria a utilização da BR 101, que não dispõe de pedágio e encurta a rota para São Paulo em cerca de 80km, porém não existe ligação a seco do município até a BR-101, é preciso o transporte por uma balsa até o município vizinho de São José do Norte para ter acesso à rodovia. Existe um projeto há mais de 20 anos, do Governo Federal, para a construção de uma ponte ligando Rio Grande à São José do Norte (6 km), porém não há previsão de que ele saia do papel.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

O investimento público foi substancialmente reduzido depois de um período em que houve uma grande quantidade de obras na cidade, em relação a rodovias, escolas, prédios públicos etc. A crise não apenas paralisou o setor como houve também uma forte retração da oferta de crédito.

Sobre investimentos de forma geral, a **Prefeitura** atuou na construção de Unidades de Pronto Atendimento (UPAS), reforma de escolas e na construção de uma ciclovia na Praia do Cassino, o que beneficiou o setor, mas esses investimentos também diminuíram. Foram realizadas também diversas obras na FURG e obras de saneamento na Praia do Cassino e na Cidade Nova. Por parte do Governo Federal, ainda no Governo Lula, houve obras de duplicação da BR-392 e a construção do polo naval, que em um primeiro momento, dinamizou a economia local.

Em relação a políticas setoriais, o setor de construção civil reclamou da dificuldade em conseguir empréstimos dos bancos de fomento e dos bancos públicos. Apesar de existirem políticas específicas que poderiam estar ajudando o setor, a burocracia impede que o crédito seja tomado diretamente pelos empresários, beneficiando apenas os grandes empresários. A saída para muitos é pedir empréstimos com os bancos privados, onde a liberação é mais rápida e muitas vezes possível apenas na pessoa física, em vez da jurídica.

Em relação ao porto, há uma queixa em relação a sua administração, realizada pelo Governo do Estado por meio da Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), em concessão pelo Governo Federal. Todo o dinheiro arrecadado não fica na cidade e vai para o caixa único do Governo do Estado, resultando em parte no sucateamento das instalações do porto. O mesmo acontece com o Distrito Industrial, que também é administrado pelo Governo do Estado, responsável pela negociação das áreas do distrito com licenciamento ambiental realizado pela **Prefeitura**. Há a queixa de que a troca de governos e a relação entre os governos, muitas vezes, dificulta a implementação de políticas duradouras, porque mudam de administração e de tendência.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS

Segundo os entrevistados, a implementação das reformas previdenciárias, trabalhista, tributária e bancária é fundamental para o desenvolvimento do país. O alto custo trabalhista dificulta a competitividade das empresas que atuam no país, em relação às estrangeiras. A carga tributária é muito alta e há pouca oferta de crédito, dificultando o desenvolvimento em especial nas cidades menores onde a variedade de bancos é ainda menor.

Em relação ao Governo do Estado, pelos motivos já citados, um dos entrevistados acredita que a administração do porto deveria passar para administração privada, como uma Cia Docas. Há ainda o receio com o projeto de construção de um porto no município gaúcho de Torres, poderia vir a esvaziar em parte o porto de Rio Grande e sugere utilizar esses investimentos na reforma do atual porto ao invés da construção desse novo porto.

Em relação ao distrito industrial, fala-se na possibilidade de transferência da administração do governo estadual para a prefeitura de maneira que os tributos e arrecadação fiquem no município. Por outro lado, há a necessidade de se definir uma política para o distrito – com objetivos claros para o seu desenvolvimento.

Em relação às obras de infraestrutura, o Governo do Estado deve investir na duplicação da ERS-734, na parte que lhe é de responsabilidade, do bairro Junção até o trevo da cidade. A outra parte da ERS-734, que é de responsabilidade do município, também deve ser duplicada. Além disso, a prefeitura também deveria duplicar a Avenida Socoowski, de modo a melhorar o acesso à BR-392 e permitir o melhor desenvolvimento da zona leste do município – esta é uma avenida alternativa que deveria ser pavimentada para liberar o fluxo da principal ERS-734. Na principal via de acesso a cidade é necessária a construção de uma passarela em frente ao Atacadão e na entrada da FURG, pelo grande fluxo de pessoas diariamente.

Outra questão importante para facilitar o acesso à cidade é Aeroporto Regional Gustavo Cramer, que não tem voos há mais de 10 anos. O aeroporto está localizado dentro do município, próximo a áreas de grande ocupação populacional e da universidade, o que segundo os entrevistados, representa um entrave para a expansão de novos prédios na região devido a uma série de proibições e de limitações do Plano Diretor atual. O aeroporto mais próximo ao município, de Pelotas, só dispõe de um voo por dia na parte da tarde, o que restringe a possibilidade de fazer conexões para outras partes do país, assim como o valor da passagem é extremamente caro. Desta forma, o aeroporto mais utilizado por turistas ou rio-grandinos é o de Porto Alegre, que fica a 5 horas de distância em uma estrada perigosa com grande fluxo de caminhões e em mão dupla.

Segundo o entrevistado, o ideal seria a revitalização do aeroporto Regional de Rio Grande ou aumentar a frota do Aeroporto de Pelotas com opções de preços acessíveis para atender a população dos dois municípios, que juntos tem cerca de 600 mil habitantes, e das demais cidades próximas, que somam cerca de 1 milhão de habitantes.

Os entrevistados também mencionaram a necessidade da **Prefeitura** estreitar o contato com os empresários da cidade, e para isso é sugerida a criação de uma secretaria ligada à Indústria e ao Comércio, como existe em outros municípios gaúchos, de modo a facilitar esse contato e atrair mais investimentos para Rio Grande. Há queixas também indiretas em relação à **Prefeitura**, na área de segurança pública e em relação à saúde, que afeta o bem-estar dos funcionários.

4.2.6 Turismo

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

Atualmente, segundo os entrevistados, há dois tipos de turistas no município: o primeiro que são os veranistas ou excursionistas que vem para a praia do Cassino, provenientes principalmente da região sul do Estado, como Pelotas, Bagé e Santa Maria. Estes geralmente têm casa própria na cidade ou optam por alugar casas por websites de aluguel de temporada, sendo o percentual de turistas que utilizam hotéis é muito pequeno. O outro tipo é o turismo de negócios no centro da cidade, que é mais perene ao longo de todo o ano. Estes turistas são também provenientes da região sul do Estado, mas também registra vistas de outros estados brasileiros e mesmo de estrangeiros devido a presença de indústrias multinacionais.

Os entrevistados citaram alguns atrativos turísticos municipais que devem ser incluídos no roteiro da cidade como os Molhes da Barra, a Praia do Cassino, a Catedral de São Pedro, igreja mais antiga do estado, o Museu Sacro, o Museu oceanográfico “Prof. Eliézer de Carvalho”, o Museu da Cidade, Museu Náutico, e a Estação Ecológica do Taim, que oferece trilhas pelo parque, entre outros. Como passeios turísticos da cidade foram citados: o *city tour* pelo centro histórico da cidade e o passeio náutico na Ilha Marinheiros.

Como desafios para o turismo foram citados: a carência de um *website* institucional com informações turísticas sobre o município, a falta de sinalização turística na cidade, de material informativo de *marketing* e de informações turísticas nos atrativos, como a sinalização interpretativa, entre outros. O município dispõe apenas de uma empresa que faz receptivo e de dois Centros de Atendimento ao Turismo, localizados na beira da lagoa e na entrada para praia do Cassino.

Em termos de economia, a cidade depende muito do Porto, e da safra de grãos. O turismo não é foco do governo local e do comércio que se beneficia indiretamente dessa economia.

Também esses entrevistados citam a migração de trabalhadores de outras localidades para trabalhar no Polo Naval e após a crise estes foram absorvidos pelo comércio local. Contudo, a grande maioria dos trabalhadores do comércio local são de Rio Grande. A Marinha também é muito forte no local, o que também gera uma movimentação de pessoas no município.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

Em termos de iniciativa privada, o entrevistado informou que a CDL tem se voltado para o desenvolvimento do turismo, inclusive com a criação de eixo de governança para o setor, composto por representantes da Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer, da Secretaria de Cultura, empresários locais, agências de turismo, Sebrae e Senac. Este Grupo foi formado a partir de uma capacitação do Sebrae denominada governança empreendedora em que o Turismo foi eleito um dos eixos para desenvolvimento. O Sebrae também desenvolveu um diagnóstico no final de 2018, que aponta a necessidade de aproveitar melhor o potencial do mar de Rio Grande.

Ademais, estão sendo desenvolvidos roteiros com foco nos seguintes segmentos: 1) turismo de natureza e contemplativo; 2) turismo histórico-cultural; 3) turismo de cruzeiros. Em relação a este último o entrevistado informou que o município é ponto de parada de 6 a 7 cruzeiros por temporada. Dentre as ações em andamento estão: a atualização do Plano Municipal de Turismo, que está sendo feita pelo Sebrae, e a reativação do Conselho Municipal, com o intuito de captar investimentos junto ao Ministério do Turismo.

De acordo com o entrevistado, primeiro é preciso envolver a comunidade para a causa do turismo, depois devem-se criar oportunidades para os empresários poderem investir, em seguida, o poder público deve fazer investimentos em infraestrutura. Como o turismo não é foco para o executivo municipal, seu desenvolvimento está sob responsabilidade deste grupo de trabalho de iniciativa privada, para dar continuidade e de forma a que possa ser gerador de emprego e renda.

No que tange aos cursos de qualificação, o Senac ofereceu curso em 2018 na área de turismo, além de oferecer cursos de idiomas e gastronomia. Contudo, o entrevistado destacou que é preciso estimular o turismo para que esta mão de obra seja absorvida.

Em termos de investimento público do Governo Federal destaca-se a duplicação Rio Grande-Pelotas, BR-392, que reduziu bastante o tempo de viagem até Pelotas, além da obra de dragagem do canal de acesso ao Porto.

No que tange ao investimento municipal, houve ainda obra de revitalização da Orla do cais oeste do Porto Velho, o popular Rincão da Cebola, e a construção da ciclovia que liga o centro até o bairro rural.

Destacou ainda que no Natal houve uma revitalização da Praça Tamandaré, com iluminação, segurança e limpeza do riacho, o que gerou um espaço de lazer na cidade, mas foi uma iniciativa pontual. Esta é a maior praça no interior do estado e há a necessidade de revitalização desta praça para que se transforme em um espaço público de lazer para população local e turistas.

A rede hoteleira como um todo investiu forte em Rio Grande nos últimos anos, com a vinda da rede Laghetto de Hotéis, o Hotel Vila Moura, entre outros.

Os principais desafios identificados foram a burocracia para abrir uma empresa e a dificuldade de obtenção de licença ambiental. Ademais, há uma necessidade de integração entre as secretarias para desburocratização para abertura de empresas.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS

Entre as ações sugeridas estão: a revitalização de espaços públicos para lazer e a melhoria da rodovia estadual de acesso à cidade. Outro ponto de destaque é que os recursos gerados pelo Porto deveriam ser direcionados ao município e não para a União, e é importante rever as áreas destinadas para instalação de comércio e serviços na área balneária, pois são muito limitadas pelo Plano Diretor.

Ressaltou ainda que é preciso incentivar a história local, em especial, nas escolas para estimular o conhecimento e a divulgação dos atrativos históricos locais.

Uma das ações que está sendo levantada é a viabilização da implementação da taxa de turismo que deve ser aprovada pela Câmara. Este valor irá para um fundo com objetivo de promover ações para o desenvolvimento do turismo. Entre as ações propostas para 2019 os entrevistados destacaram o resgate da história da cidade, com ênfase na batalha entre Portugueses e Espanhóis nos Molhes da Barra (Área de Preservação Permanente - APP), a construção e atualização de um *site* institucional, a criação de um calendário de eventos composto por eventos de diversas entidades, e a retomada da festa temática na cidade, “A Festa do Mar”.

Além disso, existe um projeto de criar um parque nos Molhes da Barra para desenvolver infraestrutura turística. Neste aspecto há a questão da legislação ambiental, pois é uma área de APP (Área de Preservação Permanente), que deve ser observada e que está sob a

Superintendência do Porto do Estado. Contudo, o projeto tem o apoio do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIO) e do Superintendente do Porto.

Outra questão colocada foi a necessidade de revitalizar o Porto histórico, e ter um local para receber o turista, com informações turísticas, infraestrutura e opções de passeios.

4.2.7 Energias Renováveis

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

De acordo com o entrevistado o grande momento para o setor energético ocorreu a partir da Normativa nº 482²⁴ da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) de 2012 (17 de Abril de 2012) que possibilitou que as pessoas comuns passassem a gerar a sua própria energia. Segundo ele, já haviam pesquisas em desenvolvimento a respeito da tecnologia fotovoltaica há bastante tempo na Europa (mais de 40 anos) e nos EUA, mas, no Brasil, somente a partir dessa normativa que o setor começou a se desenvolver. Até então não era possível que o consumidor se tornasse também produtor e enviase energia de volta para a rede.

A partir desse momento, as pessoas passaram a poder gerar 100% da energia que consumissem, ou até mesmo optar apenas por um regime de complementação, para que o custo com a energia fosse menor. O entrevistado destacou que a normativa, ao instaurar o regime de “crédito/débito” de energia, revolucionou o mercado, pois até então a energia gerada era guardada em baterias, o que não era muito eficiente. Hoje as placas de energia solar, por exemplo, têm garantia de até 25 anos, perdendo no máximo 20% da eficiência, o que é muito melhor para o meio ambiente.

Foi destacado ainda que essa normativa permitiu a geração de energia não só por meio placas fotovoltaicas, mas de muitas outras tecnologias e formas, como, por exemplo, a partir da biomassa, o que possibilita que cada um gere a energia conforme o perfil da sua propriedade.

Além disso, o entrevistado destacou que o pequeno empresário, bem como o consumidor de energia, não tem o interesse de gerar energia por si só. Então, a possibilidade de gerar energia

24 A entrevista destacou que essa normativa foi editada em março de 2015, ampliando as possibilidades, como por exemplo, gerar a energia, jogar na rede, ganhar crédito para usar, inclusive em outra residência.

excedente e distribuída pela rede permitiu que o mercado se expandisse, pois, a empresa pode gerar a energia e creditar em nome de seus clientes fazendo-os pagar menos pela energia e ainda contribuir com o meio ambiente. Tanto é que o modelo de negócios da empresa entrevistada considera não só a implementação, mas também o monitoramento diário e remoto dos sistemas de geração dos clientes, além da emissão de relatórios: é uma proposta de relacionamento de longo-prazo.

Perguntado sobre a crise do polo naval e as consequências para a economia local, o entrevistado explicou que na época os pequenos empresários investiram todos os seus recursos para atender a nova demanda de pessoas, em todos os setores – alimentação, hospedagem, saúde –, sobretudo em cidades pequenas, com pouca infraestrutura, como São José do Norte, e isso gerou também uma quebra sucessiva desses empreendimentos. Assim como os outros setores, o de energia também se preparou para atender o empresário que investiu no polo naval acarretando em uma queda das vendas e do faturamento na cidade.

Em relação a cadeia produtiva, foi citado que há tanto insumo internacional quanto nacional. Os fornecedores e fabricantes nacionais de placas fotovoltaicas tem aumentado, principalmente no interior de São Paulo, mas em vista da isenção de tributação para aquisição de produtos importados, os bens nacionais ficam mais caros. A empresa entrevistada revelou que 90% dos painéis fotovoltaicos são fornecidos pela China, mas outros elementos como inversores que vêm da Europa (principalmente Itália, Alemanha e Áustria). De qualquer maneira, são duas as possibilidades de negócios: como uma empresa de *trading* com expertise em comércio exterior, que é a opção adotada quando se trata de um empreendimento maior (pois os riscos de importação são bem medidos); ou diretamente com fornecedores do Brasil, quando se trata de empreendimentos menores.

Os produtos demandados são aqueles que compõem um sistema formado por painéis, inversores, cabos elétricos, estruturas de fixação e *softwares* de monitoramento – tudo é possível adquirir no mercado nacional, porém fora do município, inclusive os *softwares*.

A empresa oferta mais que um produto, pois a proposta é o fornecimento de uma solução composta pela instalação de um sistema de energia solar, homologado pela ANEEL, liberado na concessionária e funcionando, com plano de manutenção periódico, acompanhamento remoto, verificação das cobranças, envio de equipes de manutenção e equipes corretivas caso alguma

incoerência seja detectada. Oferecem também emissão de relatórios de acompanhamento e seguro (contra descargas atmosféricas, raios, granizos, roubo, furto) de modo que o cliente tenha tranquilidade de investir em algo que é bom para ele, mas que não tenha vontade de ficar acompanhando.

Os principais destinatários desses produtos são empresas comerciais e de serviços, indústrias, poder público e também residências (que equivalem a quase 85% dos clientes, pois a tomada de decisão é muito mais rápida e a potência exigida é muito menor, o que exige menor planejamento que uma indústria). A empresa entrevistada, por exemplo tem capacidade de atender a todo o estado do Rio Grande do Sul (principalmente na região sul), com a existência de clientes já na fronteira oeste, no norte do estado e na região metropolitana. No entanto, a maioria dos clientes estão nas cidades mais próximas como, por exemplo, Rio Grande, Pelotas, Bagé e Dom Pedrito. Entre os clientes públicos foi destacado o serviço realizado na Santa Casa de São Gabriel, para a qual foi desenvolvida uma quadra inteira de painéis solares, contratada por meio de concorrência pública e menor preço. Entre os serviços feitos para particulares, foi destacado o trabalho realizado em uma vinícola em Dom Pedrito.

Com relação à logística, o entrevistado destacou que o principal modal utilizado, em um primeiro momento, é o hidroviário, pois há uma questão do comércio exterior, em que muitas importações são feitas, armazenadas em contêineres no porto e depois entregues ao cliente. A própria empresa faz a distribuição para o cliente por malha rodoviária (caminhões) depois que o projeto é feito e aprovado.

O entrevistado destacou que existem concorrentes na região (duas ou três), mas que iniciaram as atividades há pouco tempo. Essas empresas iniciaram as atividades a menos de 10 anos e são de empreendedores que estavam na região, que migraram de negócio ou resolveram iniciar um novo negócio e focaram em energias renováveis. Foi destacado, no entanto, que em função da conjuntura no Brasil, já há o encolhimento desse mercado: como o caso de uma fábrica de painéis italiana que desistiu de se estabelecer no Brasil e passou a ser representada pela empresa entrevistada. Com relação ao município de Rio Grande, foi destacado que algumas empresas de energia estão sendo atraídas para dentro do Parque Tecnológico da APL. A APL hoje conta com mais ou menos 100 empresas de tecnologia, fora a sua diretoria.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

Com relação às políticas que favoreceram o setor foi destacado a atuação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (que cobra taxas de juros de 4% a.a.), pois no início os bancos comerciais praticavam financiamento com taxas de juros e prazos pouco acessíveis e as empresas não tinham como fazer desembolso integral. Hoje, a realidade já é diferente, pois em função da produção em escala e da existência de mais fornecedores houve uma queda dos preços em torno de 50%. Isso quer dizer que hoje é obter financiamento para aquisição de placas fotovoltaicas, e o valor da parcela desse financiamento ser até em torno de 70% do que é gasto com energia elétrica.

Ainda em relação a linhas de créditos e programas de financiamento, o entrevistado revelou que existem cooperativas de crédito locais como a SICREDI, que oferece financiamento em até 10 anos com juros aceitáveis e grandes bancos comerciais privados como o Santander (que até pouco tempo tinha uma linha de crédito especial para o setor) e o Banco do Brasil (que fez um acordo com a **Prefeitura**).

Além disso, foi destacado que desde 2015 os governos deixaram de cobrar os impostos de quem gerava energia para a rede. Antes, uma pessoa que gerasse energia na rede recebia de crédito 0,6 kw para cada 1 kw injetado. Hoje o proprietário que gera energia tem direito a consumir o que injeta na rede, na mesma proporção, sem desconto. No momento, no entanto, há uma discussão sobre a distribuição da energia e sobre o pagamento do uso da rede de transmissão.

Não há nenhum incentivo de ordem municipal. No entanto, a **Prefeitura** foi beneficiada com uma verba do Ministério Público advinda da autuação a uma empresa que causou um dano ambiental na cidade de Rio Grande, e que beneficiou duas escolas da rede municipal com a implementação de energia limpa. O Ministério Público acatou e a empresa autuada pagou o projeto, realizado pela empresa entrevistada. A iniciativa teve tanto sucesso que a prefeitura encomendou um estudo para viabilização da implementação de energia limpa em todas as escolas municipais. O estudo foi feito, aprovado pela Câmara, financiamento adquirido junto a um banco e agora está sendo aguardado o lançamento da licitação para este ano.

Com relação ao investimento privado foi destacado também a construção de um condomínio de geração de energia solar que possibilitará as pessoas adquirirem créditos de energia mais baratos do que energia da rede.

Com relação ao impacto do Porto no setor, ele se deu mais por meio da criação do APL, que objetiva fomentar o desenvolvimento de empresas e segmentos, no caso de Rio Grande, voltados para o setor naval/marítimo e de energia. O Parque Tecnológico no campus da FURG, por exemplo, foi concebido na época do polo naval.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS

Com relação as perspectivas para a região, a empresa propõe que a Prefeitura possa incentivar mais o setor por meio de isenções tributárias, como por exemplo a criação de um IPTU verde (já existe um projeto sendo discutido no Senado, mas que está estacionado – o que fez com que algumas cidades já realizassem algumas iniciativas próprias), ou descontos para quem fizesse uso do aproveitamento da água da chuva ou reciclagem de materiais, ou até mesmo isenção por meio de desconto no ISSQN. Essas ações poderiam ser feitas até com objetivo de atrair empresas, startups e empreendedores individuais para Rio Grande, considerando que a base tecnológica é excelente graças à FURG (absorção de estagiários/bolsistas da própria universidade).

Em termos de perspectiva do setor privado foi citada a continuidade das linhas de financiamento e juros mais baixos por parte de instituições privadas, bem como o desenvolvimento de condomínios com uso de energia renováveis.

4.2.8 Comércio

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS

Segundo os entrevistados, Rio Grande passou por um *boom* econômico com a construção do polo naval. Contudo, há cerca de cinco anos, a cidade entrou em crise quando a bolha do polo naval estourou e hoje apresenta níveis econômicos similares ou mais baixos do que de antes da sua implantação. A mão de obra que foi para o município no momento de crescimento não foi, portanto, reabsorvida após a crise, que passou a subempregos ou a ficar ociosa. O setor de comércio

acompanhou a economia da cidade nesse período, cresceu com o polo naval e foi negativamente afetado pela crise posterior. Em relação aos supermercados, houve um aumento e uma posterior redução no quadro dos funcionários, porém o impacto da crise não foi tão grande, não houve diminuição no número de supermercados. No setor de comércio, após uma queda, os entrevistados sentem que a situação já está estável e que deve melhorar.

Em relação à cadeia de fornecimento do supermercado, uma pequena parte do setor de hortifrúti vem de Rio Grande, com destaque para verduras que atendem a 80% da demanda, e o restante vem do CEASA de Porto Alegre ou de municípios daquela região. Cerca de 30% das carnes de açougue têm origem do próprio município e 70% do frigorífico de São Lourenço e os perecíveis vem do restante do estado do RS. Produtos de limpeza são fornecidos por multinacionais, como a Unilever, e por uma empresa gaúcha, “Girando Sol”. Os produtos têxteis vêm todos de fora do município, mais de Santa Catarina e São Paulo e calçados vêm de Novo Hamburgo – RS. São utilizados serviços locais como de papelarias, empresas de contabilidade e *software*.

Nos supermercados do município, o consumidor final é o próprio riograndino e os produtos mais vendidos são os perecíveis, as carnes, hortifruti, produtos da cesta básica e produtos de limpeza. A mão de obra nos supermercados é local, mas no setor de comércio há um grande número de pessoas de fora da cidade, atraídas pelo polo naval e reabsorvidas pelo comércio local.

Nos supermercados, a logística é feita por meio rodoviário: 60% dos produtos vão para o centro de distribuição (CD) e depois para as lojas e os 40% restantes são enviados diretamente para as lojas. A frota de caminhões é própria e os motoristas são funcionários contratados da empresa. Há reclamações sobre a falta de duplicação da rodovia, que dificulta o acesso à cidade com o congestionamento com os caminhões que vão para o porto e também estrangulamento do tráfego em áreas como do Trevo e do Atacadão.

A cidade hoje dispõe de dois shoppings e extrapolam a demanda atual. Como o poder aquisitivo da cidade sempre foi baixo, com a crise esta situação piorou. Muitas lojas fecharam as portas ou estão com faturamento baixo. As lojas de departamento existentes na cidade são: Renner, Riachuelo, Ponto Frio, Casas Bahia e Marisa.

No comércio geral, o frete também é feito por via rodoviária e há reclamações quanto aos custos dos pedágios nas rodovias, que encarecem o frete. A carga e descarga é feita durante a madrugada,

até as 8h da manhã. Com a instalação da Zona Azul, foram delimitados alguns locais específicos para carga e descarga com horários determinados.

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

Sobre investimentos públicos, os entrevistados destacam a duplicação da BR-392 entre Rio Grande e Pelotas, que impactou bastante no transporte, reduzindo o tempo de percurso até Pelotas e Porto Alegre. Outro destaque foi a revitalização da orla do Rincão da Cebola e uma ciclofaixa que liga o Centro ao Bairro Rural; além da dragagem do canal do Porto feita pelo Governo Federal.

Em relação a investimentos privados, a Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) costuma organizar eventos solidários para arrecadar fundos para entidades carentes, com doações de empresários e lojistas. Houve nos últimos anos investimentos de redes hoteleiras no município com a construção de novos hotéis, como a rede Laghetto, o Villa Moura e o Swann, o que aumentou muito a capacidade de leitos do município. A cidade conta hoje com cinco hotéis de grande porte e no Cassino há hotéis de porte médio e outros de pequeno porte, assim como, pousadas. Essa capacidade hoteleira encontra-se ociosa com taxa de ocupação baixa, exceto no verão.

O SENAC e o Sebrae oferecem cursos de qualificação, muitas vezes em parceria com a CDL, cursos como liderança, idiomas e atendimento ao cliente. Foi feita uma pesquisa para atualizar os cursos, que serão reformulados seguindo as demandas das empresas locais, com valores acessíveis. O Instituto Federal do Rio Grande do Sul (IFRS) oferece cursos voltados para a área técnica: processamento de dados, climatização, eletrotécnica etc.

Segundo um dos entrevistados, há um grupo na prefeitura responsável por analisar e conceder incentivos fiscais como de ISSQN e para algumas despesas, porém funciona precariamente e são poucos os pedidos.

Sobre os obstáculos para o crescimento do setor de comércio, destacam-se a burocracia para se abrir uma empresa, a falta de incentivo fiscal e a demora para se conseguir uma licença ambiental, o que dificulta a vinda de novas empresas para a cidade. Muitas vezes os empresários preferem abrir a empresa em Pelotas e uma filial em Rio Grande por ser mais fácil.

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS

Os entrevistados do setor de comércio destacam as reformas tributária e trabalhista como essenciais para o desenvolvimento, já que esses são os maiores gastos das empresas. Em relação ao governo estadual, destaca-se a necessidade de um projeto de requalificação da entrada da cidade, como forma de facilitar o acesso. Os entrevistados também acreditam que a gestão do porto deve deixar de ser feita pelo governo do estado e deve passar para gestão municipal uma vez que o dinheiro arrecadado ali não fica no município.

No âmbito municipal, há a necessidade de diminuir a distância do governo e das empresas, falta diálogo e incentivo para as empresas, e também é registrada uma falta de integração dentro da própria prefeitura, entre as secretarias que não conversam entre si, aumentando ainda mais a burocracia. No Cassino, demandam a ampliação das áreas destinadas ao comércio e aos serviços, que são restritos pelo Plano Diretor e não atendem à demanda atual. Também foi citada a falta de fiscalização do comércio informal.

Os entrevistados ressaltaram também a necessidade de se requalificar as praças da cidade com mais iluminação e calçamento para que as pessoas possam frequentá-las pois hoje há muita insegurança.

A CDL desenvolveu junto ao Sebrae e aos empresários locais uma equipe de governança para desenvolver diversos eixos: turismo, desburocratização, logística, educação empreendedora e inovação. Cada eixo tem um grupo de trabalho que está desenvolvendo seus projetos e traçando as metas para o ano de 2019.

Finalizando, a Câmara do Comércio junto a Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS) e a Federação de Entidades Empresariais do Rio Grande Sul (Federasul) estão se articulando para atrair novos investimentos. De acordo com os entrevistados o tripé ideal para o desenvolvimento seria uma articulação entre os empresários, a prefeitura e os políticos, o que é deficiente.



ANEXOS

Anexo 1 – Municípios da Mesorregião do Sudeste Rio-grandino



Código Municipal (IBGE)	Nome do Município
4300638	Amaral Ferrador
4301073	Arroio do Padre
4301305	Arroio Grande
4302808	Caçapava do Sul
4304358	Candiota
4304507	Canguçu
4304663	Capão do Leão
4305124	Cerrito
4305439	Chuí
4306056	Cristal
4306908	Encruzilhada do Sul
4307104	Herval
4311007	Jaguarão
4312450	Morro Redondo
4314175	Pedras Altas
4314209	Pedro Osório
4314407	Pelotas
4314506	Pinheiro Machado
4314605	Piratini
4315602	Rio Grande
4317004	Santana da Boa Vista
4317301	Santa Vitória do Palmar
4318507	São José do Norte
4318804	São Lourenço do Sul
4322327	Turuçu

Anexo 2 – Categorias Econômicas e Classes CNAE (em CD-ROM)

O CD-ROM contendo os Anexos 2 e 4 encontra-se na página 129 deste Produto.

Anexo 3 – Roteiro das Entrevistas

**Roteiro para Entrevista de Interlocutores Selecionados para Mapear as
“Tendências e Perspectivas do Desenvolvimento Econômico de Rio Grande”**

Empresa/Instituição:	Setor:
Entrevistado:	
Cargo:	Cidade:
E-mail:	Data: ____/____/____
Entrevistador:	Hora:

APRESENTAÇÃO

Bom dia/tarde!

Inicialmente gostaríamos de agradecer a atenção e disposição do Sr./Sra. em receber a equipe da FGV Projetos, que está realizando a atualização do Plano Diretor do Município do Rio Grande e um estudo prospectivo de desenvolvimento econômico local, com objetivo de normatizar a regulação do uso do solo urbano e a ação de agentes econômicos na cidade, ordenando os espaços públicos. Esta entrevista tem o objetivo de levantar as percepções dos diversos setores da cidade em relação aos aspectos econômicos. Além das entrevistas (cerca de 20 pessoas serão entrevistadas) o estudo trará ainda indicadores econômicos diversos, levantados junto ao IBGE, FGV, Ministérios, Prefeitura e outros órgãos.

O questionário foi formulado em três blocos: (i) Tendências do município e região; (ii) Fatores Institucionais; e (iii) Perspectivas do ambiente de negócios ou operação de sua empresa/instituição. Para que possamos resgatar com maior precisão e explorar com maior profundidade a sua contribuição, pergunto se poderia gravar a entrevista que será de uso exclusivo da FGV Projetos para o estudo. Ressaltamos que todas as informações dos participantes serão estritamente confidenciais.

QUESTIONÁRIO

BLOCO 1 – TENDÊNCIAS DO MUNICÍPIO E REGIÃO

As estatísticas econômicas do IBGE e diversos estudos apontam que a economia brasileira apresentou forte crescimento até a crise internacional de 2008, desacelerando até 2014 quando, por uma associação de diferentes motivos, deixou de crescer e/ou crescer bem mais vagarosamente até o ano passado. Este bloco aborda os fatores geradores da situação atual da economia no município ou região.

- 1.1. Na sua percepção, o desempenho econômico de Rio Grande seguiu esse comportamento ao longo desses últimos 10 anos? Se sim, a partir de quando ocorreu este processo de desaceleração econômica do município?
- 1.2. O comportamento do seu negócio e/ou setor de atividade de sua empresa seguiu esse comportamento? Se sim, de que forma? Quais foram os principais impactos sentidos pelo setor?
- 1.3. Em relação a cadeia de valor do setor ao qual a empresa/instituição atua, identifique os seguintes itens abaixo relacionados.
 - 1.3.1. Quais os principais setores fornecedores de produtos e serviços?
 - 1.3.2. Quais os principais produtos e serviços demandados?
 - 1.3.3. A demanda por insumos/matéria-prima/serviços é suprida internamente ou externamente ao município?
 - 1.3.4. Quais os principais produtos e serviços ofertados?
 - 1.3.5. Quais os principais destinatários de sua produção?
 - 1.3.6. Em relação a logística, quais os principais serviços utilizados? (Modais de transporte; armazenamento de estoque; carga e descarga)
- 1.4. Houve, ao longo dos últimos 10 anos, implantação no município ou região de novas empresas do setor ou relacionadas a ele? Se sim, quais? (Concorrentes, fornecedores, etc)
- 1.5. Empresas do seu setor permanecem operando no município ou região? Em caso negativo, qual o motivo de não continuar operando? (Transferência para outro município ou estado, encerramentos das atividades e etc.)

BLOCO 2 – FATORES INSTITUCIONAIS

Este bloco é referente aos aspectos, fatores, políticas ou investimentos públicos e privados que contribuíram, nestes últimos 10 anos, para favorecer o desenvolvimento local e setorial.

- 2.1. Houve algum investimento público significativo que teve impactos positivos, diretos ou indiretos para sua empresa ou setor de atividade? (infraestrutura, logística). Se sim, quais foram os investimentos e quais foram os impactos?
- 2.2. Houve algum investimento privado significativo que teve impactos positivos, diretos ou indiretos para sua empresa ou setor de atividade? Se sim, quais foram os investimentos e quais foram os impactos?
- 2.3. Em particular, a implantação do Porto teve um efeito dinamizador direto ou indireto para o setor de atividade de sua empresa/instituição? Se sim, qual?
- 2.4. Alguma política setorial do Governo Federal contribuiu para o desempenho de sua empresa ou setor de atividade? (Incentivo fiscal, políticas de financiamento, cursos de qualificação). Se sim, qual?
- 2.5. Alguma política setorial do Governo Estadual contribuiu para o desempenho de sua empresa ou setor de atividade? (Incentivo fiscal, políticas de financiamento, cursos de qualificação). Se sim, qual?
- 2.6. Alguma política ou programa Municipal teve efeito direto ou indireto na dinamização das atividades de sua empresa ou setor de atividade? (Incentivo fiscal, políticas de financiamento, cursos de qualificação). Se sim, qual?
- 2.7. Quais foram os principais obstáculos institucionais, legais ou comerciais para o desenvolvimento de sua empresa e/ou setor nesse período? (Conjuntura econômica nacional; contexto econômico estadual; Legislação urbana; legislação ambiental; falta de crédito)

BLOCO 3 – PERSPECTIVAS DO MUNICÍPIO E REGIÃO

Este bloco procura identificar quais os tipos de incentivos, legislação, políticas ou investimentos públicos - propostos pelos três âmbitos de governo - e pelo mercado privado o Sr/Sra. sugeriria para favorecer o desenvolvimento local e setorial nos próximos anos.

- 3.1. Na sua visão, qual a importância, dos ajustes nas contas do Governo – Reforma da Previdência, Teto do Gasto Federal, Cortes de despesas, Reforma Tributária, etc - para retomada do desenvolvimento local, da sua empresa ou setor?
 - 3.2. Há alguma ação mais específica que o governo estadual deveria realizar ou formular para dinamizar a economia local ou o setor de atividade de sua empresa/instituição?
 - 3.3. Com relação ao governo municipal, que sugestões teria para dinamização da economia local ou do setor de atividade de sua empresa?
 - 3.4. Quais são as principais ações e investimentos privados necessárias para o desenvolvimento setorial ao qual sua empresa/instituição pertence? O senhor pretende realizar algum destes investimentos no curto prazo (2 a 5 anos)?
 - 3.5. Quais as perspectivas e viabilidade de realização destas ações e investimentos, tanto na esfera pública quanto na esfera privada?
4. Por fim, há algo mais que o Sr./Sra. gostaria de acrescentar nessa entrevista, que julgue relevante para o estudo de Tendências e Perspectivas do Desenvolvimento de Rio Grande?

Anexo 4 – Apresentações do *Workshop* (em CD-ROM)

CD-ROM contendo os Anexos 2 e 4.