



# Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado de Proyectos IIRSA (IPrLg)

*Aplicación al Grupo 3 de Proyectos del Eje de Integración y Desarrollo de Capricornio*

Asunción – Paranaguá

Resumen Ejecutivo - Julio 2009



**I . I . R . S . A**

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA  
REGIONAL SURAMERICANA

[www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)



## Resumen ejecutivo

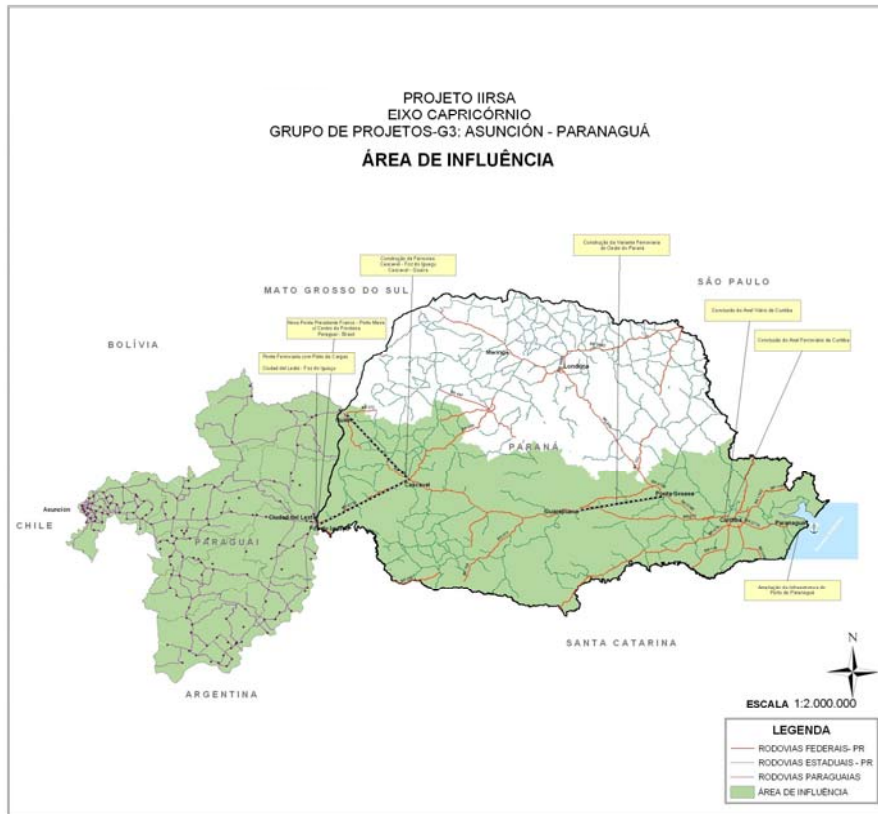
El documento presenta los resultados del análisis del potencial de integración productiva y de desarrollo de servicios logísticos de valor agregado en el área de influencia del Grupo de Proyectos (GP) 3, del EID Capricornio. La metodología utilizada para el análisis consiste en (i) relevar información secundaria que permita formular hipótesis sobre el potencial de integración productiva y de desarrollo de servicios logísticos de valor agregado en el área de influencia; (ii) realizar entrevistas con los principales actores implicados para validar estas hipótesis y para identificar proyectos de infraestructura complementarios a los proyectos de la cartera IIRSA, obstáculos y dificultades que entorpecen el proceso de integración productiva y oportunidades de inversiones, públicas o privadas, relacionadas con el proceso de integración productiva; y, (iii) juntar proyectos de infraestructura, obstáculos y oportunidades de negocio en un conjunto articulado y realista que dé sentido a las acciones dirigidas a promover el desarrollo de la integración productiva y de los servicios logísticos.

**El área de influencia (AI) del GP: referencias generales.** En su parte paraguaya, el área de influencia ocupa el 21% de la superficie total del país. Abarca 156 de las 218 ciudades paraguayas, reuniendo el 80% de la población total del país. El PIB estimado del área de influencia es aproximadamente el 80% del PIB nacional. En el área de influencia se encuentran los principales centros poblados del país (el Área Metropolitana de Asunción, Ciudad del Este y la ciudad de Encarnación). En su parte brasileña, el área de influencia contiene 189 de los 399 municipios del Estado de Paraná, congregando una superficie que corresponde a 56,4% del territorio paranaense y una población que representa el 64,9% del total de la población del estado. El área de influencia responde a más de 70% del valor agregado bruto estadual. En el área de influencia están algunas de las mayores ciudades de Paraná (la capital del estado, Curitiba y las ciudades de Foz de Iguazú, Cascavel y Ponta Grossa).

**Caracterización general del área de influencia.** En la parte brasileña del área de influencia se concentra una parte importante de la producción agropecuaria del Paraná (más de 2/3 del tabaco, papas, porotos y maíz, más de la mitad de la soja, alrededor de 50% del trigo, alrededor de 3/4 de las aves y porcinos y el 42% de los vacunos del estado). La producción de aves y porcinos tiene un carácter estructurante de la

economía regional en la porción oeste del área de influencia. La región de Curitiba cuenta con una estructura industrial diversificada e integrada. En Ponta Grossa y su entorno, la actividad industrial se basa en la producción de alimentos, bebidas, madera y productos químicos, pero presenta una fuerte tendencia a la diversificación gracias al crecimiento de actividades productivas tales como la de electrodomésticos, plástico, caucho e industria mecánica. En las zonas oeste y sudoeste del estado de Paraná, las principales actividades industriales son la industria de alimentos (particularmente la industria de carnes) y, con menos peso, la producción de madera y muebles. En las otras tres regiones que componen el área de influencia (União da Vitória, Guarapuava y Goioerê), el parque industrial es muy incipiente. La parte paraguaya del área de influencia desempeña un papel fundamental en la dinámica económica del país ya que ahí se concentra buena parte de la producción agrícola, importantes zonas industriales y los principales puertos de exportación e importación. El sector agrícola es el más importante de la economía nacional, ya que representa aproximadamente una tercera parte del producto bruto interno paraguayo; los principales productos son la soja, el maíz, el trigo, el azúcar, el algodón y el tabaco. En el área de influencia se desarrolla una parte importante de la actividad agrícola. El 80% de la producción de soja se realiza allí. Parte de la producción de granos (maíz, principalmente) se destina a la producción avícola. El sector avícola paraguayo cuenta con cuatro industrias principales cuyas plantas están ubicadas en el área de influencia. La producción está orientada principalmente al mercado local y una parte es exportada. En el área de influencia se encuentran también otras actividades agroindustriales, tales como la explotación de maderas nativas y la producción de azúcar y alcohol. Más allá del sector agroindustrial, el sector industrial se encuentra poco desarrollado y se concentra en las adyacencias de la ciudad de Asunción y, en menor medida, en Ciudad del Este. Las principales manufacturas se registran en el sector alimenticio y textil. Uno de los sectores que más interés despierta en el gobierno paraguayo para su desarrollo es la industria metalmecánica, en especial la producción de piezas, partes y componentes de automóviles y motocicletas, que exhibe un desarrollo incipiente.

## MAPA DEL AREA DE INFLUENCIA



**La infraestructura existente en el AI.** La porción paranaense del área de influencia dispone de una amplia oferta de infraestructura. En el estado de Paraná hay 2.288 km de ferrovías. Buena parte de esta red se extiende considerablemente fuera del área de influencia. Una característica importante de las líneas férreas paranaenses es el hecho de que conectan las regiones norte y oeste del estado con el puerto de Paranaguá, pero las regiones de Foz do Iguazú y Guaíra (en el extremo oeste del área de influencia) no tienen conexión con el puerto por ferrocarril. De las principales carreteras que sirven al área de influencia se destacan las carreteras federales BR 277, que se orienta en sentido este-oeste, ligando el Puerto de Paranaguá a Foz de Iguazú, y BR 116, que se orienta en dirección norte-sur. Estas dos carreteras explican el mayor volumen de transporte de carga con origen o destino en el puerto de Paranaguá. Los principales puertos localizados en el área de influencia son Paranaguá y Antonina (marítimos) y Guaíra, Santa Helena y Foz de Iguazú (fluviales, sobre el río Paraná). El puerto de Paranaguá, el más importante de todos ellos, es el segundo más grande de Brasil. Sus accesos se dan tanto por carretera como por ferrocarril. En la parte

paraguaya del área de influencia se encuentra la infraestructura más desarrollada del país. Paraguay no cuenta, prácticamente, con ferrocarriles. El único tramo activo, con 6 km de extensión, se encuentra en Encarnación. La red vial alcanza casi 26 mil kilómetros, de los cuales cerca de 3.000 son rutas pavimentadas.

El transporte marítimo y fluvial ha cobrado suma importancia para el comercio exterior de Paraguay. Sobre los ríos que componen la hidrovía Paraguay-Paraná operan numerosos puertos nacionales, tanto públicos como privados. Los más importantes, que sirven al comercio exterior de Paraguay, son los de Asunción y Villeta, sobre el río Paraguay, y los de Encarnación y Presidente Franco, sobre el río Paraná. Para sus operaciones de exportación e importación, Paraguay depende de puertos extranjeros ubicados en los ríos Paraná, Uruguay y de la Plata (Rosario, San Lorenzo, Nueva Palmira, Buenos Aires y Montevideo). El desarrollo del transporte por agua en Paraguay enfrentó, a lo largo de su historia, severas dificultades. Además de los problemas geopolíticos, hubo otros factores que contribuyeron a dificultar su desarrollo: la calidad de la infraestructura y de la gestión en los puertos nacionales y en los puertos de trasbordo; la oferta de flota, y el mantenimiento de las profundidades y la señalización de la hidrovía. En los últimos diez o quince años, muchos de estos problemas se han resuelto. Hoy existe buena calidad en la infraestructura y gestión de los puertos nacionales y extranjeros y la oferta de bodega es razonable. Lo que queda pendiente son los necesarios trabajos de dragado y balizamiento de los ríos Alto Paraná, Paraguay y Paraná, desde la confluencia hasta el puerto de Santa Fe en Argentina.

**Selección de cadenas productivas y formulación de hipótesis sobre integración productiva.** Se identificaron como más prometedoras e interesantes desde el punto de vista de la integración productiva las siguientes cadenas: soja (PY) - agroquímicos, bienes de capital, semillas (BR); maíz, aves (PY) - agroquímicos, bienes de capital, semillas, aves, huevos para incubación (BR); carbón originado de biomasa (PY) – hornos, uso doméstico (BR); madera, laminados de madera (PY) – bienes de capital, aglomerado MDF, muebles (BR); producción de embalajes (PY) – papel (BR); piezas y partes automotrices (PY) - metalmecánica, matricería, metales (BR). El primer grupo de hipótesis sobre la integración productiva buscó constatar si el vínculo productivo entre los dos países efectivamente existía, si el destino del flujo en el otro país era realmente

el sector que se suponía y si los sectores de origen o destino estaban efectivamente en el área de influencia. El segundo grupo avanzó sobre las perspectivas de la integración productiva (alta, media o baja posibilidad de aumento de escala a lo largo de la cadena, intensificación productiva e integración hacia atrás o hacia adelante). Por indicación del equipo nacional de Paraguay, se decidió incorporar en el análisis la idea de instalar una plataforma logístico-industrial en la región de Ciudad del Este. La plataforma sería considerada como un proyecto complementario.

**Resultados de las entrevistas: potencial de integración productiva y de desarrollo de servicios logísticos, e identificación de proyectos de infraestructura complementarios, de obstáculos y dificultades para el desarrollo del comercio, y de oportunidades de inversión.** Las entrevistas revelaron que las cadenas de granos (maíz, soya y trigo) y de avicultura presentan buenas perspectivas de ampliación de los niveles de integración productiva ya existentes. En las cadenas de productos forestales y metalmecánica la integración productiva es débil y sus perspectivas son poco optimistas. En el caso de las cadenas productivas analizadas y en el territorio sobre el cual enfocamos la atención, no se puede hablar de desarrollo de servicios logísticos de mayor complejidad. Lo que se aplica en el campo de los transportes y la logística es la mejora en la infraestructura (carreteras, puertos, cadena de frío, mejora de las condiciones de tránsito en la hidrovía), la solución de trabas regulatorias así como las acciones de facilitación del comercio (solución de trabas burocráticas, simplificación de trámites, informatización de procesos, etc.). Los entrevistados identificaron proyectos de infraestructura complementarios considerados necesarios para promover la integración física del área de influencia y facilitar el desarrollo de la integración productiva (por ejemplo, construcción de anillos viales en Cascavel y Foz do Iguazú); obstáculos y dificultades que inhiben la integración productiva (por ejemplo, dificultades para que los camiones bi-tren circulen en Paraguay); y oportunidades de negocio que, si se desarrollan, podrían apoyar el proceso de integración productiva y facilitar la reducción de costos de producción y de transporte en Paraguay (por ejemplo, fabricación de barcasas en Paraguay).

**Propuestas de proyectos y acciones.** La principal propuesta que se presenta está basada en tres hechos: primero, la integración productiva más intensa y con mejores

perspectivas de profundización en el futuro se da en las cadenas de granos y avicultura; segundo, los flujos de comercio que marcan esta integración productiva envuelven, principalmente, el oeste de Paraná y el sureste de la porción paraguaya del área de influencia; tercero, la vía de salida para la producción agrícola y agroindustrial de Paraguay seguirá siendo la hidrovía. Lo que se propone es que los sectores público y privado de Paraguay examinen la posibilidad y factibilidad de componer un conjunto de proyectos de infraestructura (de la cartera IIRSA o complementarios), solución de obstáculos y dificultades y oportunidades de negocios compuesto, por ejemplo, por los siguientes elementos y encadenamientos: el aumento de la producción de pollos (por inversiones de capitales brasileños privados o de cooperativas) exigirá mejoras en la infraestructura básica en Paraguay (caminos rurales, vías de acceso a los puertos y electrificación rural); el aumento de la exportación de pollos por el río Paraná presionará para que se introduzcan mejoras físicas en la vía fluvial, en sus puertos y en la cadena de frío; la suba de las exportaciones exigirá, también, la ampliación del número de barcazas; con el incremento de las exportaciones, se alcanzan escalas que justifican inversiones en la ampliación y mejora de los servicios ofrecidos por los puertos y empresas de transporte fluvial; el aumento de la producción de aves contribuye a que aumente la producción de granos y, por lo tanto, el tránsito de semillas, fertilizantes, máquinas y equipos desde Brasil a Paraguay, lo que a la vez justifica las mejoras en la infraestructura de transporte que conecta el oeste de Paraná con Paraguay. La lógica económica detrás de esta sucesión de eventos es que se generan demandas que constituyen oportunidades de negocios. Si estas oportunidades se ven respaldadas por inversiones adecuadas en tiempo y monto, aumenta la eficiencia del conjunto, por una parte, y, por la otra, se crean oportunidades de negocio realistas. Este escenario puede acoplarse a la propuesta de instalar una plataforma logístico-industrial como ancla de un proyecto de desarrollo industrial del este de Paraguay, con la concurrencia de proyectos IIRSA de otros GP de IIRSA. Con la plataforma logístico-industrial en la región de Ciudad del Este se pretende, entre otros objetivos, atraer empresas brasileñas y principalmente paranaenses para producir y exportar al amparo de la ley de maquilas. Esto puede implicar mayor presión sobre la hidrovía, lo que aumentaría la demanda de más y mejores servicios y potenciaría la operación del mecanismo demanda-inversiones antes presentado.



**Recomendaciones y programa de acción indicativo.** En línea con lo anterior, la principal recomendación se refiere a la construcción de una estrategia de desarrollo de la integración productiva entre el oeste del Paraná y el este de Paraguay, en la cadena productiva semillas/fertilizantes/bienes de capital – granos – aves. Se señala que en la posible composición de un plan de desarrollo regional es importante tener en cuenta la idea de instalar una plataforma logístico-industrial. Además, se indica la importancia de contar con la participación efectiva del sector privado, tratando de comprometerlo no solamente en las tareas de diseño del plan sino también, si es el caso, en su ejecución. Otras recomendaciones se refieren a posibilidades de cooperación técnica entre Brasil y Paraguay en los dominios de la producción e intercambio de datos e información socioeconómica, circulación de camiones biarticulados, formación y capacitación de microempresarios y formación y capacitación de mano de obra, particularmente en las áreas de seguridad de los alimentos, certificación de productos y procesos agroindustriales y vigilancia sanitaria.