Guía para la estructuración del informe final

Marcel Barceló Koser Rinaldo Barcia Fonseca



I I R S A

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

www.iirsa.org

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

Guía para la estructuración del informe final

Marcel Barceló Koser Rinaldo Barcia Fonseca

Preparado para el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID/INTAL) en el marco de la Iniciativa IIRSA.

Las opiniones expresadas en este trabajo son de los autores y no representan, necesariamente, las del BID/INTAL, gobiernos e instituciones participantes en IIRSA.

> Julio de 2009 Buenos Aires, Argentina









i. Objetivo

El presente documento tiene como propósito establecer pautas para estructurar el informe final de análisis del Potencial de Integración Productiva y de Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado de los Grupos de Proyecto IIRSA. El objetivo es que los distintos equipos nacionales generen informes similares en cuanto a su estructura, contenido y presentación de manera de facilitar su análisis y comparación, intercambio de información y edición final.

Eventuales particularidades de los grupos de proyecto, e incluso la experiencia y perfil de los equipos nacionales podrían ameritar agregar contenidos no previstos en la presente guía, modificar el orden de parte del informe o incluso omitir alguna sección. Sin embargo, y considerando que la estructura propuesta para el informe surge directamente de la metodología desarrollada para realizar el análisis, se recomienda adaptarse lo más posible al modelo de informe descrito en este documento. Esto incluye así mismo el formato, tipo de letra, márgenes, alineación de párrafos, etc. que se sugieren en el Anexo I.

Cabe señalar que si bien la metodología propone una secuencia ordenada de pasos, fases y tareas, el informe final es el resultado de un ejercicio iterativo: se comienza con un enfoque, ideas e hipótesis de trabajo basadas en información secundaria y en la experiencia y conocimientos del usuario; y una vez realizadas las entrevistas, el enfoque y estas hipótesis serán revisadas, y eventualmente modificadas. Nuevamente, al final del trabajo cuando se analizan las relaciones entre el potencial de integración productiva (IPr) y desarrollo de servicios logísticos de valor agregado (SLVA) con los proyectos de infraestructura, trabas al comercio y oportunidades de negocio, entre otros factores, puede darse la necesidad de realizar ajustes o modificaciones parciales.

ii. Contenido

En el documento se proponen los títulos principales y su orden, una descripción de los contenidos que se sugiere incluir y ejemplos de tablas, esquemas y mapas para presentar la información. Estos últimos no fueron diseñados o generados especialmente para confeccionar la presente guía sino que fueron extraídos a modo de ejemplos de informes ya existentes.

Cuando se considera oportuno, se aportan referencias directas a partes de los documentos que exponen la metodología. Su lectura puede facilitar la tarea del usuario.

El informe final debería parecerse en estructura y formato al presente documento, obviando esta introducción de dos puntos numerada con números romanos.



Índice

i. Objetivo	3
ii. Contenido	3
Índice	4
Introducción	5
PARTE 1. Definición y Caracterización del Área de influencia del GP	7
1. Definición del área de influencia (AI)	
1.1 Criterios utilizados para delimitar el área de influencia	
1.2 El área de influencia	
1.2.1 Características generales del Área de Influencia en el País 1	
1.2.2 Características generales del Área de Influencia en el País 2	
1.2.3 Características generales del Área de Influencia en el País 3	
2. Caracterización general del área de influencia.	9
2.1 Características socio-demográficas.	
2.1.1 Datos socio-demográficos del País 1	11
2.1.2 Datos socio-demográficos del País 2	
2.1.3 Datos socio-demográficos del País 3	
2.2 Infraestructura existente en el área de influencia.	
2.2.1 Red vial	
2.2.2 Vías férreas.	
2.2.3 Puertos marítimos.	
2.2.4 Aeropuertos.	
2.2.5 Hidrovía	
2.2.6 Otro tipo de infraestructuras.	
· ·	
Industria manufacturera Sector agropecuario y pesca	
2.3.3 Minería	
2.3.4 Servicios	
2.3.5 Comercio Exterior	
2.4 La sectorización productiva en el Al	
3. Análisis del tejido productivo y su segmentación en cadenas productivas y logísticas	
3.1 Selección de sectores económicos a considerar en el análisis	
3.2 Cadenas productivas	
3.3 Segmentación logística de los flujos de bienes que transitan por el Al	
PARTE 2. Posibles cambios en la dinámica del tejido productivo y en el sistema logístic	
Estructura de las cadenas productivas	
Estructura de las cadenas logísticas	
3. Hipótesis sobre cambios posibles en la dinámica productiva y logística	
PARTE 3. Propuestas de proyectos y acciones y evaluación de impactos en el desarroll	lo
del Al 25	
1. Recopilación y clasificación de propuestas de proyectos y acciones	
2. Articulación de acciones, proyectos complementarios y oportunidades de negocio	25
3. Evaluación de los impactos del conjunto de proyectos y acciones en la IPr y el desarrol	
de SLVA	28
3.1 Evaluación del potencial de Integración Productiva	28
3.2 Evaluación del potencial de desarrollo de SLVA	
4. Recomendaciones para un Plan de Acción	
ANEXO L Configuración de Página y formatos	30

Grupo 2: Optimización del corredor Corumbá -São Paulo-Santos -Río de Janeiro



Introducción

Grupo 1: Conexión Chile-Bolivia-Paraguay -Brasil

A criterio del equipo nacional, incluir una breve descripción del trabajo realizado y sus principales conclusiones. Se sugiere incluir un mapa del Eje y del Grupo de Proyectos.

Grupo 5: Conexiones del Eje al
Pacifico: IlonMastrani-DesaguaderoLa Paz + Arca - La Paz + IquiqueOruro-Cochabamba-Santa Cruz

Grupo 3: Conexión Santa Cruz

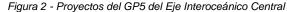
Grupo 3: Conexión Santa Cruz

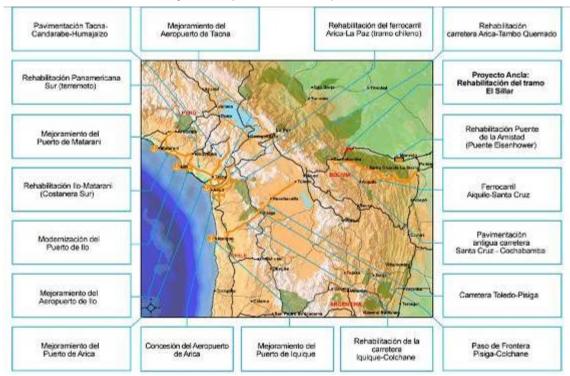
Puerto Suárez-Corumbá

Grupo 4: Conexión Santa Cruz

Grupo 4: Conexión Santa Cr

Figura 1 - Grupo de proyectos del Eje Interoceánico Central







Complete las tablas que siguen con la última actualización de la ficha de cada proyecto (disponible en www.iirsa.org/proyectos).

Tabla 1 - Estado de ejecución de los proyectos

Etapa	Proyectos	Monto (USD)
Concluido		
En Ejecución		
Pre-ejecución		
Perfil		
Sin datos		
Total general		

Tabla 2 - Estado actual de los proyectos del Grupo

Codigo	Nombre Proyecto	Monto (USD)	Etapa	Financiamiento	Última actualización
			Pre-ejecución	No iniciado	
			En Ejecución	En Ejecución	
			Concluido	Finalizado	

Cuando corresponda, describir complementariedades necesarias de los proyectos y situaciones del entorno que pueden influir o afectar la ejecución del proyecto, por ejemplo otros proyectos que deben ser realizados antes.



PARTE 1. DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL GP¹

1. Definición del área de influencia (AI)²

1.1 Criterios utilizados para delimitar el área de influencia

Describir los criterios utilizados para definir el área de influencia. El área de influencia resultará de la aplicación de varios criterios que definirán ciertos límites y zonas. La superpoción de estos límites y zonas define un área geográfica en la cual se analizará el potencial de integración productiva y de desarrollo de actividades logísticas de valor agregado.

Estos criterios podrían ser entre otros, la red de ciudades y centros de producción, límites administrativos (municipios, provincias, etc.) límites geográficos o nivel de agregación de la información disponible. Por ejemplo:

- Radio de 100 km en torno de los proyectos y de la red vial que los conecta.
- Ciudades o polos productivos que se abastecen o distribuyen una parte importante de su producción a través de la infraestructura que integra el Grupo de Proyectos
- Accidentes geográficos que imponen una barrera física a los flujos comerciales (ríos, montañas, etc.)
- Nivel de agregación de la información disponible. La aproximación dada por la distancia a los proyectos, ciudades y polos productivos, se delimita por departamentos, regiones, provincias, comunas o municipios, de acuerdo a la división administrativa de cada país.

Distintas partes del área pueden quedar definidas de acuerdo a criterios diferentes. Por ejemplo, el área puede extenderse de los municipios que contienen el Grupo de Proyectos hasta un polo productivo que tiene un vínculo importante con la economía del área definida.

Esta primera aproximación del Área de Influencia será revisada, y eventualmente modificada, luego que se determine la ubicación territorial de los sectores productivos que serán objeto de análisis del potencial de integración productiva en el punto 3.1 "Selección de sectores económicos a considerar en el análisis"

1.2 El área de influencia

Preparar mapas como los que siguen, mostrando el área de influencia y su entorno. Destacar dentro y fuera del área algunos puntos de referencia (ciudades, rutas, puertos, ríos, etc.). La idea es proporcionar una visión general del área. Más adelante aparecerán mapas con más detalles del área de influencia.

¹ Corresponde al Paso I de la metodología

² Corresponde a la Fase I.1 de la metodología.



Figura 3 - Área de Influencia del GP5 del Eje Interoceánico Central

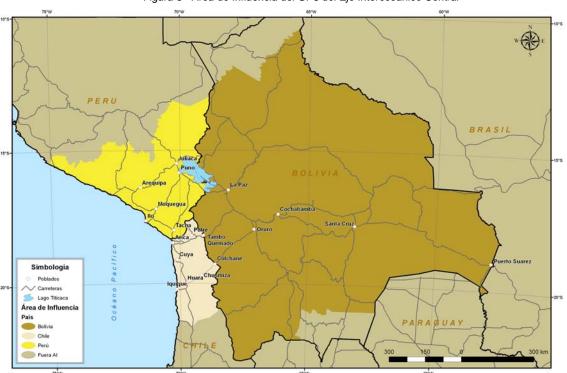
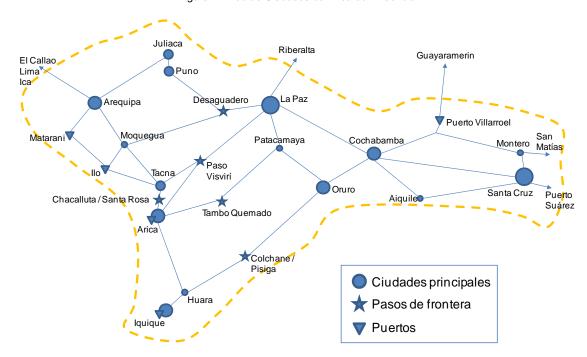


Figura 4 - Red de Ciudades del Área de Influencia



Incluir una descripción general del Área de Influencia en términos geográficos, climáticos, económicos, socio-demográficos, etc. Si fuese necesario, se puede incluir una descripción para la parte del Área de Influencia correspondiente a cada país.

S



- 1.2.1 Características generales del Área de Influencia en el País 1
- 1.2.2 Características generales del Área de Influencia en el País 2
- 1.2.3 Características generales del Área de Influencia en el País 3

2. Caracterización general del área de influencia³

2.1 Características socio-demográficas

Completar las tablas que se muestran a continuación

Tabla 3 – Población, superficie, PBI y desarrollo del Área de Influencia

Región	Población (Hab)	Superficie (km²)	Densidad (Hab/km2)	PBI (millones USD)	IDH	Población urbana	Pobreza
Al País 1							
Provincia A							
Provincia B							
Provincia C							
Al País 2							
Departamento A							
Departamento B							
Al País 3							
Zona A							
Zona B							
Total							

Indicar la fuente de los datos y el año de referencia

Incluir los sectores económicos relevantes para los distintos países o zonas del AI. En particular, el sector servicios puede presentar distinta agregación o detalle según el país.

Tabla 4 - PBI por sectores económicos en el AI (millones de USD)

Región	Agricultura	Minería	Manufactura	Servicios	Sector X
Al País 1					
Provincia A					
Provincia B					
Provincia C					
Al País 2					
Departamento A					
Departamento B					
Al País 3					
Zona A					
Zona B	_		_		_
Total					

Indicar la fuente de los datos y el año de referencia

³ Corresponde a la Fase I.2 de la metodología



Preparar mapas como los que se muestran a continuación.

Figura 5 - Índice de Desarrollo Humano del Al

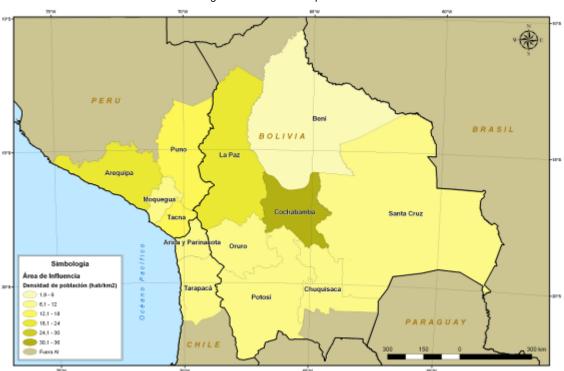


Figura 6 - Índice de pobreza del Al





Figura 7 – Densidad de población en el Al



Si se entiende necesario, se pueden incluir otros datos socio-demográficos particulares del área de influencia en cada país, como por ejemplo, datos de empleo, crecimiento demográfico y migración, nivel educativo, etc.

- 2.1.1 Datos socio-demográficos del País 1
- 2.1.2 Datos socio-demográficos del País 2
- 2.1.3 Datos socio-demográficos del País 3

2.2 Infraestructura existente en el área de influencia

Componer mapas o esquemas como los que se muestran a continuación y completar las tablas. Incluir, cuando corresponda, comentarios sobre las infraestructuras como por ejemplo, estado en el que se encuentran operando las infraestructuras, proyectos de ejecución o ampliación, procesos de concesión, nivel de servicio, etc.



Figura 8 - Infraestructura vial, vías férreas, puertos y aeropuertos del Al



Figura 9 – Estándar de la red vial en el Al





2.2.1 Red vial

Tabla 5 – Red vial por tipo de carretera

Tipo de Red	Pavimento	Ripio	Tierra	Total
Nacional e Internacional				
Departamental				
Red terciaria				
Total				

Ampliar con descripción o comentarios cuando corresponda.

2.2.2 Vías férreas

Incluir mapas, describir estado, capacidad de carga, maquinaria disponible, etc.

2.2.3 Puertos marítimos

Tabla 6 – Puertos marítimos en el Área de Influencia

	Puerto 1	Puerto 2	Puerto 3	Puerto 4
Carga general (Ton/año)				
Granel sólido (Ton/año)				
Granel líquido (Ton/año)				
Contenedores (TEU/año)				
Longitud de amarres (m)				
Calado máximo (m)				
Áreas cubiertas (m²)				
Áreas descubiertas (m²)				
Grúas móviles				
Equipos para movimiento de materiales				

Indicar fuente y año de referencia

Tabla 7 – Importaciones, exportaciones y tránsitos en puertos del Área de Influencia (Ton)

	Importaciones	Exportaciones	Tránsitos y Trasbordos
Puerto 1			
Puerto 2			
Puerto 3			
Puerto 4			
Total			

Indicar fuente y año de referencia

Descripción de cada uno de los puertos, tipos de mercadería, frecuencias y rutas y conexiones principales, descripción del "Hinterland" al que sirven, plataformas logísticas asociadas, etc.



2.2.4 Aeropuertos

Tabla 8 - Aeropuertos en el Área de Influencia

Aeropuerto	Pasajeros	Carga (kg)	Frecuenc	cias semanales
Acropacito	i dadjeros	ourga (kg)	Nacional	Internacional
Aeropuerto 1				
Aeropuerto 2				
Total				

Descripción de cada aeropuerto, infraestructura disponible, longitud de pista, terminales de carga, principales conexiones, etc.

2.2.5 Hidrovía

Confeccionar mapa y describir estado de señalización, calado, problemas de dragado, navegabilidad estacional, puertos, tonelaje transportado y productos principales, etc.

2.2.6 Otro tipo de infraestructuras

Si resulta relevante, incluir descripción de plataformas logísticas, zonas francas, centrales de energía y sus redes, fibra óptica, et.

2.3 Estructura y dinámica del tejido productivo existente en el Al⁴

Se sugiere organizar este punto por país, es decir, describiendo las principales actividades económicas existentes en la parte de cada país del AI.

Indicar para cada sector:

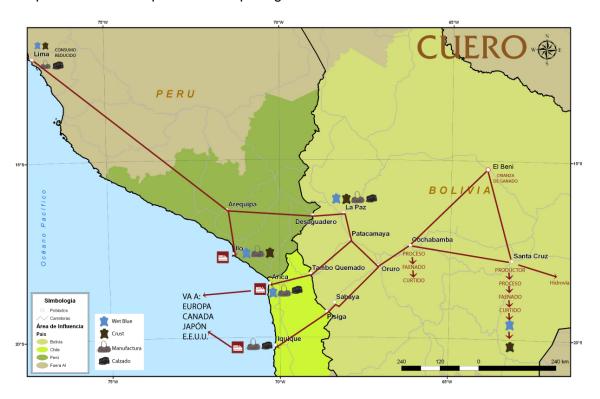
- insumos principales y su procedencia (local, regional, internacional).
- principales mercados (local, regional, internacional).
- cantidad aproximada de empresas.
- mano de obra ocupada.
- facturación agregada o PBI
- asociaciones o gremios empresariales, organismos regulatorios, centros de investigación, etc.

⁴ Una versión preliminar de este punto del informe se realiza de acuerdo a lo indicado en la Fase I.3 de la metodología, sin embargo, para componer la versión final será necesario completar la Fase II.5, luego de realizadas las entrevistas.

S



Se pueden incluir mapas como el que sigue:



2.3.1 Industria manufacturera

Principales sectores y productos: agroalimentaria, lácteos, cárnicos, metalmecánica, autopartes, textil, tejidos, confecciones, cueros, calzado, química, cerámica, celulosa, madera y muebles, etc.

2.3.2 Sector agropecuario y pesca

Superficie dedicada, tipos de cultivo, producción bobina, ovina, etc., producción intensiva o extensiva, productos de granja, forestación, etc.

2.3.3 Minería

Materiales extraídos, áreas ocupadas y ubicación geográfica, mercados principales, etc.

2.3.4 Servicios

Describir solo aquellos servicios que puedan ser relevantes para la aplicación metodológica, como por ejemplo, transporte, puertos, aeropuertos, plataformas logísticas, zonas francas, etc. En cualquier caso, la actividad de estos sectores se reseñará en el punto 2.2 "Infraestructura existente en el área de influencia"

Turismo, servicios financieros, o quizás otro tipo de servicios pueden representar una parte importante de la actividad económica en el Área de Influencia. En este caso, es conveniente mencionarlo y señalar la importancia relativa del sector, pero no es necesaria una descripción detallada.

2.3.5 Comercio Exterior



GUÍA PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL INFORME FINAL

Completar las tablas siguientes e incluir los comentarios que sean pertinentes.

Tabla 9 - Diez Principales Productos Exportados por el Al del País 1 a todos los destinos

Glosa Resumida	Exportaciones año x (USD FOB)	% del total exportado
Producto 1		
Producto 2		
Total 10 principales		
Total Regional		

Indicar fuente y año de referencia

Tabla 10 - Diez principales destinos de las exportaciones del Al del País 1

País	Exportaciones año x (USD FOB)	% del total regional
País 1		
País 2		
Total 10		
Total Regional		

Indicar fuente y año de referencia

Tabla 11 - Diez principales productos exportados al País 2 por el Al del País 1

Glosa resumida	Exportaciones año x (USD FOB)	% del total exportado
Total 10		
Total Regional		

Indicar fuente y año de referencia



GUÍA PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL INFORME FINAL

Tabla 12 - Diez principales productos exportados al País 3 por el Al del País 1

Glosa resumida	Exportaciones año x (USD FOB)	% del total exportado	
Total 10			
Total Regional			

Indicar fuente y año de referencia

Tabla 13 - Diez Principales Productos Importados por el Al del País 1 desde los orígenes

Glosa Resumida	Importaciones año x (USD FOB)	% del total importado	
Producto 1			
Producto 2			
Total 10 principales			
Total Regional			

Indicar fuente y año de referencia

Tabla 14 - Diez principales orígenes de las importaciones del AI del País 1

País	Importaciones año x (USD FOB)	% del total regional	
Total 10			
Total Regional			

Indicar fuente y año de referencia



GUÍA PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL INFORME FINAL

Tabla 15 - Diez principales productos importados desde el País 2 por el Al del País 1

Glosa resumida	Importaciones año x (USD FOB)	% del total importado	
Total 10			
Total Regional			

Indicar fuente y año de referencia

Tabla 16 - Diez principales productos importados desde el País 3 por el Al del País 1

Glosa resumida	Importaciones año x (USD FOB)	% del total importado
Total 10		
Total Regional		

Indicar fuente y año de referencia

2.4 La sectorización productiva en el Al

Identificar en el AI los sectores económicos seleccionados: áreas o zonas productivas que presentan mayor homogeneidad en cuanto al tipo de producto predominante, origen de los insumos, destino de las ventas, organización y estructura de la logística, etc.

Elaborar un mapa que muestre las principales zonas productivas presentes en el AI, como se muestra a continuación



PERU

BOLIVIA

BOLIVIA

BOLIVIA

BOLIVIA

BOLIVIA

BOLIVIA

BORIA STANDAR France

Dept. Corrected Correcte

Figura 10 - Sectores productivos seleccionados

3. Análisis del tejido productivo y su segmentación en cadenas productivas y logísticas

3.1 Selección de sectores económicos a considerar en el análisis⁵

Describir criterios de selección: ¿Por qué se considera que el sector elegido tiene potencial de integración regional?

Esta selección debe fundarse en tres criterios básicos:

- El primero es que la cadena o sector sea efectiva o potencialmente beneficiaria del GP.
- 2. El segundo criterio es que la cadena o sector sea efectiva o potencialmente importante para el desarrollo del área de influencia de los países.
- 3. El tercero es que la cadena o sector sea efectiva o potencialmente importante para la integración económica de los países involucrados por el GP.

Para ser seleccionadas para el análisis, las cadenas o sectores deben cumplir con estos tres criterios.

Explicar qué grado de integración regional podrá presentarse en el sector económico elegido. Considerar diferentes escenarios: aumento de escala, aumento de productividad, integración a lo largo de la cadena, concentración geográfica.

⁵ Al igual que lo señalado en el punto 2.3, para seleccionar los sectores económicos y describir las cadenas productivas, es necesario analizar la información y opinión aportada por los actores involucrados, previsto en las fases II.3, II.4 y II.5 de la metodología. Sin embargo, previo a la realización de las entrevistas se realiza una selección preliminar en base a información secundaria, según se indica en la Fase I.3.



3.2 Cadenas productivas

Para cada sector económico, describir las actividades y los actores económicos que intervienen. Diseño de las cadenas con identificación de sus principales componentes. Identificación de eslabones más desarrollados, más organizados, más fuertes y de los menos desarrollados, menos organizados, más débiles.

Componer esquema como el que sigue:

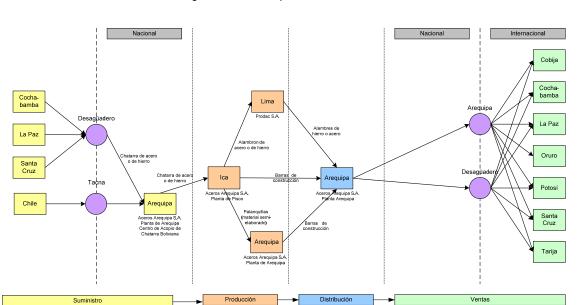


Figura 11 – Cadena productiva Chatarra - Alambre

3.3 Segmentación logística de los flujos de bienes que transitan por el Al

Identificar patrones comunes y segmentos logísticos homogéneos de <u>todos</u> los bienes que transitan por el AI. Sus características en términos de: productos que componen la familia logística, principales orígenes de los insumos, principales destinos de las ventas, prácticas logísticas más comunes, densidad de carga, etc.

Este análisis requiere combinar diferentes fuentes de información, como ser datos de comercio exterior, producción de las distintas zonas geográficas, encuestas de tipo de carga realizadas por el Ministerio de Transporte o datos suministrado por las gremiales del sector, etc.

Comenzar analizando los flujos de importación y exportación para los cuales es más sencillo identificar volúmenes por punto de entrada y salida. Más complicado resulta identificar el origen de la exportación o el lugar de consumo final o procesamiento de una importación.

A través de las entrevistas realizadas a transportistas, operadores logísticos, y cargadores, se podrán identificar las familias logísticas más relevantes en cuanto a actividad logística generada. Las más comunes resultan ser:

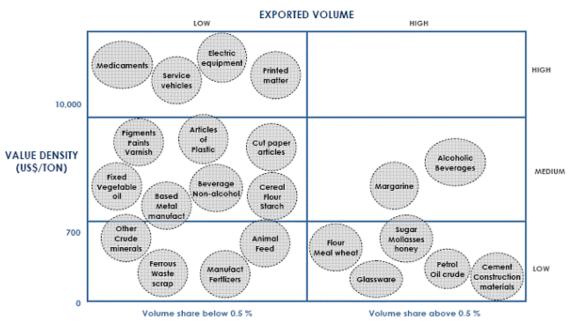
- Productos de consumo masivo
- Productos con cadena de frío
- Electrodomésticos y aparatos electrónicos
- Repuestos



- Textiles
- Productos agrícolas que no requieren cadena de frío
- Materiales de construcción
- Insumos para la industria
- Minería
- Maquinaria y equipos

Para cada familia identificada, confeccionar esquemas o mapas como los ejemplos que se muestran a continuación.

Figura 12 - Matriz de densidad de valor



Fuente: ALG



Figura 13 – Flujo de productos de consumo masivo

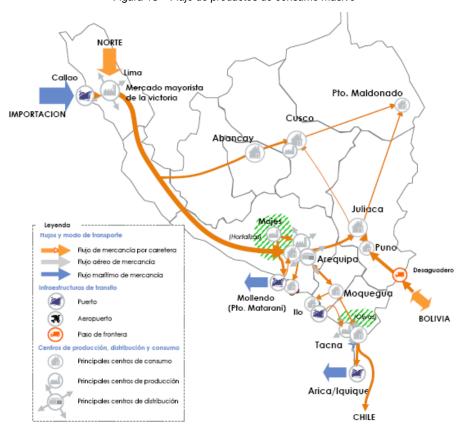
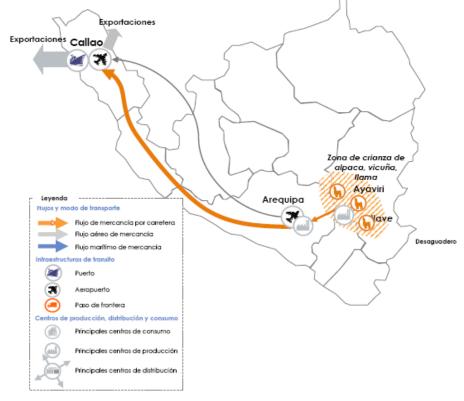


Figura 14 – Flujo de la exportación textil



Fuente: ALG



PARTE 2. Posibles cambios en la dinámica del tejido productivo y en el sistema logístico⁶

1. Estructura de las cadenas productivas⁷

Describir la posible o futura estructura de las cadenas productivas que se localizan total o parcialmente en el área de influencia, con la introducción de cambios en su estructura derivados de la implantación de los proyectos del GP y de las acciones y proyectos propuestos.

Incluir esquemas del nuevo diseño de las cadenas productivas, con la identificación de los cambios



Figura 15 – Flujo de la cadena Chatarra-Alambre

2. Estructura de las cadenas logísticas⁸

Identifique posibles cambios en la estructura de las cadenas logísticas como consecuencia de la implementación de los proyectos o solución de las trabas hoy existentes.

Por ejemplo, complementariedad logística y posible centralización:

⁶ Corresponde al Paso II de la metodología. Tener en cuenta que las fases II.1, II.2 y II.3 son para preparar y realizar el trabajo de campo, pero no generan necesariamente productos a ser incluidos en el cuerpo principal del informe final. Los cuestionarios o guías para las entrevistas y un resumen de las mismas pueden ser incorporados al informe en forma de anexos. Por otra parte, información relevada y analizada según las Fases II.3, II.4 y II.5 se incorporan al punto 3 de la PARTE 1 del informe final. ⁷ Corresponde a las fases II.4 y II.5 de la metodología

⁸ Corresponde a las fases II.4 y II.5 de la metodología



Suministro Producción Inventario Distribución Ventas CADENA 1 PAÍS 1 CADENA 1 Suministro Producción Distribución Ventas Inventario CADENA 1 PAÍS 1 CENTRO LOGÍSTICO CADENA 1 PAÍS 1

Figura 16 – Centralización de inventarios

3. Hipótesis sobre cambios posibles en la dinámica productiva y logística

Síntesis de las hipótesis que fueron realizadas. Explicar las que fueron aceptadas y las que no, exponiendo razones. Analizar posibles cambios en la dinámica productiva indicados por los entrevistados.



PARTE 3. PROPUESTAS DE PROYECTOS Y ACCIONES Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS EN EL DESARROLLO DEL AI⁹

1. Recopilación y clasificación de propuestas de proyectos y acciones

Tomando en cuenta las propuestas, ideas y comentarios realizado por los entrevistados, el usuario deberá sistematizar la información identificando criterios de clasificación, agrupando ideas o propuestas que, aunque planteadas de manera diferente, apunten a resolver el mismo problema o a generar idéntica solución. Es aquí donde también el usuario sumará sus propuestas.

Explicar los criterios de clasificación utilizados, tanto para agrupar las propuestas y acciones, como para establecer la relación entre ellas.

D -	a auto at é o	Plazo	Iniciativa	Impacto		Dalasića	Observations
De	scripción			IPr	SLVA	Relación	Observaciones
Inf	raestructura						
1	Proyecto A	Corto	Pública		Bajo	3, 5	
2	Proyecto B	Mediano	Privada		Medio	-	
3	Proyecto C	largo			Alto	1	
Ser	Servicios logísticos						
4	Propuesta 1					6, 9, 10	
5	Propuesta 2					1	
Fac	Facilitación del comercio						
6	Idea 1					4, 9, 10	
7	Idea 2						
Oti	Otras propuestas						
8	Acción A						
9	Acción B					4, 6, 10	
10	Acción C					4, 6, 9	
11	Acción D						

Tabla 17 – Resumen de proyectos y acciones

2. Articulación de acciones, proyectos complementarios y oportunidades de negocio

Este es uno de los puntos clave del trabajo y quizás de los más complicados de componer. Tal como se explica en la metodología, se trata de identificar relaciones de interdependencia entre el potencial de IPr y desarrollo de SLVA con los proyectos de infraestructura, solución de trabas al comercio o al flujo de bienes y oportunidades de negocio. Estas relaciones de interdependencia, definen un conjunto de proyectos, acciones y oportunidades de negocio que describen una lógica económica que da sentido y prioridad al plan de acción luego propuesto.

A modo de ejemplo, se copia a continuación el conjunto de proyectos, acciones y oportunidades de negocio identificado para el complejo granos-aves del Grupo 3 del Eje Capricornio.

⁹ Corresponde al Paso III de la metodología



"Analizando el destino de las importaciones y el origen de las exportaciones de los productos de los eslabones de las cadenas productivas seleccionadas ubicados en Paraná se ve que proporciones importantes de los flujos comerciales se dan principalmente en la zona oeste del área de influencia (región de Cascavel/ Francisco Beltrão/ Pato Branco).

Si, con la ejecución de los proyectos de infraestructura, se persigue estimular la integración productiva, estos hechos tienen que ser tomados en buena cuenta en el momento de establecer prioridades y horizontes temporales deseables para la ejecución de los proyectos del GP3 (cartera IIRSA o complementarios). Las constataciones antes presentadas indican que, en términos territoriales, las atenciones deben de estar concentradas en el oeste de Paraná y en el este de Paraguay y que, en términos productivos, la mirada tiene que estar puesta más inmediatamente en las cadenas de granos y aves. En estas porciones del territorio del AI y en estas cadenas están dadas las mejores condiciones para profundizar la integración productiva entre Paraguay y Paraná a corto y a mediano plazo.

Por otra parte, y para reforzar la conclusión anterior, es necesario tomar en cuenta otras circunstancias que contribuyen para la solidez y coherencia del conjunto de proyectos, trabas y oportunidades de negocios que se tratará de construir más adelante. Estas circunstancias son presentadas a seguir:

- 1. Cualquiera que sea la visión de futuro económico que se establezca para Paraguay, es seguro que de ella constarán el desarrollo de la agricultura en el este del país, el desarrollo de agroindustria ligada a esta producción agrícola, la elevación y manutención de niveles adecuados de competitividad para asegurar el aumento de las exportaciones agrícolas y agropecuarias, la constante mejora de las condiciones de movilidad y accesibilidad en la HPP, ampliación y mejoras de los puertos que la sirven y de los servicios relacionados con transporte y logística de productos agrícolas, agroindustriales y sus insumos.
- 2. Las perspectivas realistas de ejecución de los planes de ampliación y adecuación del sistema de transporte ferroviario de Paraná son las siguientes: El tramo Cascavel-Guaíra posiblemente será ejecutado más rápidamente que el tramo Cascavel-Foz de Iguazu. La construcción del puente ferroviario sobre el río Paraná está en fase de estudios preliminares. Las fuertes diferencias de las posiciones de Ferroeste y ALL impiden hacer pronósticos razonables sobre la realización de inversiones en infraestructura ferroviaria que permitan mejorar la conexión Cascavel-Paranaguá. Por esto, en la medida en que el costo de transporte por la HPP se mantenga inferior a la opción terrestre para llegar a Paranagua (por carretera o por ferrovía), la hidrovía seguirá siendo la principal vía de salida para los productos agrícolas y agropecuarios.
- 3. La exportación de semillas, fertilizantes, huevos para incubación y bienes de capital para Paraguay y la importación de granos de Paraguay se ha transformado en un negocio de considerables proporciones para las empresas y cooperativas del oeste de Paraná. El crecimiento de la producción de granos y de aves en Paraguay puede llevar a importantes aumentos de escala de las actividades paranaenses de la cadena productiva granos-aves. Esto significa que se han creado intereses económicos bastante poderosos en favor de la profundización de la integración productiva.
- 4. Limitada, entre otros aspectos, por el choque entre la concentración geográfica de la producción de proteína animal y las reglas ambientales y sanitarias, la producción de aves en el Oeste de Paraná enfrentará en el futuro próximo dificultades para expandirse,. Por esto, hay ya un cierto interés en invertir en la producción de aves en Paraguay. Con su producción de soja, maíz y trigo, con agricultores tecnificados y



capacitados, Paraguay es un posible frente de expansión de las inversiones brasileñas en el sector. Las cooperativas del oeste de Paraná cuentan con tecnología y capital para realizar estas inversiones pero tienen, cómo se ha visto anteriormente, la restricción de no poder operar en Paraguay como cooperativas.

Considerando estos hechos como telón de fondo, se puede proponer un conjunto de proyectos de infraestructura, trabas y dificultades y oportunidades de negocios compuesto por los siguientes elementos: expansión de la producción de pollos en Paraguay, usina de asfalto en el oeste de Paraná, duplicación BR 277 Cascavel-Foz, anillos viarios de Cascavel y de Foz, segundo puente carretero, pavimentación de caminos rurales en Paraguay, líneas de transmisión de energía para electrificación rural, elevación del status sanitario de la producción de aves en Paraguay, exportación de pollos por la Hidrovia Paraguay-Paraná, desarrollo/ampliación de la cadena de frío para soportar el aumento de la exportación de pollos por el río, aumento del movimiento de la HPP, mejoras en la hidrovía (dragado, señalización), expansión de los negocios en los puertos, expansión de la capacidad de los puertos, introducción, en Paraguay, de camiones con mayor capacidad de carga, producción de barcazas en Paraguay o en Brasil.

Con esta sucesión de eventos se puede componer un escenario realista y plausible, susceptible de realizarse en mediano plazo (algo como cinco años) que, tomando solamente algunos eventos, podría ser así descrito: aumento de la producción de pollos (por inversiones de capitales brasileños privados o de cooperativas) irá exigiendo 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 la hidrovía irá presionando por mejoras físicas en la vía fluvial, en sus puertos y en la cadena de frío; el aumento de la exportación exigirá, también, la ampliación del número de barcazas; con el aumento de las exportaciones, se atingen 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 para el aumento de la producción de granos y, por lo tanto, para el aumento del transito de semillas, fertilizantes, máquinas y equipos desde Brasil para Paraguay, justificando mejoras en la infraestructura de transportes que liga el oeste de Paraná con el Paraguay.

La lógica económica por detrás de esta sucesión de eventos es que se generan demandas que constituyen oportunidades de negocios. Estas oportunidades, si copadas por inversiones adecuadas en monto y tiempo, por un lado, elevan la eficiencia del conjunto y, por otro, crean oportunidades de negocio realistas. Así, por ejemplo, desde el punto de vista del transporte, al ampliarse la producción en el área se crean demandas por servicios de transporte en la hidrovía, abriendo nuevas oportunidades de negocios para el sector privado. Si estas oportunidades de negocios no son llenadas convenientemente y la capacidad y la calidad de la prestación de servicios de la hidrovia no aumenta, las ferrovías y/o las carreteras pueden posicionarse crecientemente como alternativas. El aumento de la demanda por los servicios de las ferrovías puede dar origen a un círculo virtuoso demanda-inversión aplicado al transporte terrestre, semejante a la sucesión de eventos que acabamos de describir para el caso de la hidrovia.

El ensamble de un conjunto cómo el que se ha hecho líneas atrás es útil para mostrar que la infraestructura es un elemento que tiene que ser ligado con otros elementos (u otras restricciones) que, a su vez, tienen que ser identificados, analizados y resueltos en conjunto para que la infraestructura efectivamente funcione y produzca los resultados que se desea, lo cual, en nuestro caso (IIRSA), es apoyar la integración productiva.



Es posible tratar de ordenar los elementos que componen el conjunto según prioridades. Para hacerlo, es conveniente reconstruir el conjunto antes presentado, dividiéndolo en cuatro subconjuntos.

El primero sería compuesto por proyectos y acciones vinculados a la necesidad de mejorar el flujo de mercancías entre el oeste del Paraná y el este de Paraguay. En él estarían, por ejemplo, los anillos viarios de Cascavel y Foz de Iguazú, un terminal intermodal en Cascavel o Foz de Iguazú, un EAI ("Estação Aduaneira Intermediaria") en Cascavel, el segundo puente carretero sobre el río Paraná y el centro de frontera y la ferrovía Cascavel-Foz de Iguazú.

El segundo sería compuesto por elementos vinculados a mejorar la oferta de infraestructura y de servicios que sirven a la producción agropecuaria en los departamentos del área de influencia al sur de Ciudad del Este (Itapuá y Alto Paraná). En este subconjunto podrían estar, por ejemplo, los caminos vecinales y la circulación de bi-trenes.

El tercero reuniría proyectos y acciones relacionados a la mejora de las condiciones del flujo de transporte en la hidrovia. De él participarían dragado y señalización de los ríos, carreteras de acceso a los puertos, mejora de los servicios prestados por los puertos y desarrollo de la cadena de frío, por ejemplo.

El cuarto subconjunto sería compuesto por proyectos y acciones que tienen efectos más generales. En él estarían, por ejemplo, las acciones para elevar el status sanitario de las aves producidas en Paraguay y las acciones para elevar la calificación de la mano de obra.

Si la estrategia es, como proponemos, atraer inversiones para la producción de aves en los departamentos de Itapuá y Alto Paraná y exportar esta producción por la hidrovia, es necesario combinar adecuadamente proyectos y acciones de cada subconjunto, juntando los que sean de ejecución más urgente, necesarios, de una parte, para dar apoyo a la estrategia de atracción inversiones en la producción de aves y, de otra, para asegurar la oferta de infraestructura y otras condiciones para que la producción y la exportación ocurran en condiciones adecuadas. En este sentido, las acciones más urgentes serían aquellas vinculadas a mejorar la oferta de infraestructura y servicios de apoyo a la producción, combinadas con otras relacionadas a la mejora del flujo de transporte en la hidrobia. Las menos urgentes serían las acciones del primer subconjunto."

Evaluación de los impactos del conjunto de proyectos y acciones en la IPr y el desarrollo de SLVA

3.1 Evaluación del potencial de Integración Productiva

En base a lo descrito en el punto anterior, las hipótesis evaluadas durante las entrevistas y las configuraciones de cadenas productivas propuestas en el punto 3.2, concluir en este punto el impacto que podrían tener la ejecución del grupo de proyectos, de las infraestructuras complementarias y de las acciones propuestas, sobre la integración productiva regional y el desarrollo del AI.

3.2 Evaluación del potencial de desarrollo de SLVA

Idem punto anterior, para los servicios logísticos de valor agregado.



4. Recomendaciones para un Plan de Acción

Componer un ordenamiento de los proyectos y acciones según sus niveles de prioridad. Componer una agenda de trabajo, identificando a los organismos o entidades responsables de su ejecución.



ANEXO I. Configuración de Página y formatos

A los efectos de facilitar la edición final de los informes se sugiere la funcionalidad de "Estilos" de Word.

Estilo Normal para el texto estándar a lo largo de todo el informe:

- Tipo de letra Arial 11 puntos
- Alineación izquierda
- Sin sangrías
- Sin espacios anteriores o posteriores en cada párrafo. Insertar manualmente un renglón entre cada párrafo
- Interlineado sencillo

Para los títulos aplicar "Esquema numerado" para mantener la secuencia numérica de forma automática y poder crea el índice.

Estilo **Título 1**:

- Tipo de letra Arial 12 puntos negrita
- Alineación izquierda
- Sangría francesa 0,76 cm
- Espaciado anterior 12 puntos y posterior 6 puntos
- Interlineado sencillo
- Nivel 1 del esquema numerado del tipo 1.
- Marca de tabulación después del número

Estilo **Título 2**:

- Tipo de letra Arial 11 puntos negrita
- Alineación izquierda
- Sangría francesa 1,02 cm
- Espaciado anterior 12 puntos y posterior 3 puntos
- Interlineado sencillo
- Nivel 1 del esquema numerado del tipo 1.1
- Marca de tabulación después del número

Estilo **Título 3**:

- Tipo de letra Arial 11 puntos cursiva
- Alineación izquierda
- Sangría francesa 1,27 cm
- Espaciado anterior 12 puntos y posterior 3 puntos
- Interlineado sencillo
- Nivel 1 del esquema numerado del tipo 1.1.1
- Marca de tabulación después del número

Página A4, margen derecho e izquierdo de 3 cm, superior de 3,3 cm e inferior de 2,5 Encabezado y pie de página a 1,25 cm