

LA INTEGRACIÓN FÍSICA SUDAMERICANA Y SU INFLUENCIA EN LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA PERUANA.



LINDON VELA MELÉNDEZ.

DISERTACION REALIZADA EN EL MARCO DEL CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIANTES DE ECONOMIA DEL PERÚ REALIZADO EN LAMBAYEQUE PERÚ.





Descentralización en el Perú, problemática y perspectivas.

El centralismo es un problema estructural que acompañó a la construcción de la República desde siempre. (Ver ensayos de principios del siglo XX: José Carlos Mariátegui, Víctor Andrés Belaunde, Víctor Raúl Haya de la Torre, entre otros). Fenómeno de gran magnitud y de persistencia hasta hoy.

En efecto, esto es algo constatable sin mayor dificultad: Lima concentra un tercio de la población nacional, así como un porcentaje significativo de la actividad económica y de los servicios, y centraliza en gran medida las decisiones políticas. Así, centralismo y concentración son vistos como los factores más adversos para la consecución de objetivos de desarrollo, y su vigencia continúa a pesar de la implementación de políticas descentralistas durante las últimas décadas.

Fuente: DESCO (2010). Centralismo y Desconcentración



Centros de producción e ingresos divergentes ...

La centralización económica es un **problema cuando la producción e ingresos del centro** (Lima o cualquier capital de departamento) **son siempre mayores que en la periferia** (el resto del país o de la región), y **son divergentes en el largo plazo**. Es decir, cuando no genera mecanismos de igualación y de difusión de los frutos del crecimiento entre regiones.

En el Perú la ineficacia de los mecanismos implantados han generado un proceso histórico divergente, sin embargo podemos cambiar tendencias en el largo plazo realizando inversiones y mecanismos de articulación productiva generando territorios económicos como base para concentraciones dinámicas en regiones de mayor peso específico en las relaciones de producción.





Reordenamientos territoriales en el Perú.

Incas y el Tawantinsuyo: Imperio del Sol y la Piedra, la calzada, el arado de pie, el territorio discontinuo calendarizado, y la reciprocidad social entre el imperio y los señoríos regionales

Reorganización Virreinato Español por Virrey Toledo: poder colonial para minería plata y azogue, tributación a escala continental, "republicas" segregadas y esclavitud

Nación con República de colonialidad del poder centralista, economía primario exportadora con incipiente mercado interno, litorales costeros en el continente, y tecnologías del vapor y mecanización básica

Nación de ampliada Republica en comunidad plural de ciudadanos, con territorios descentralizados glociales con TIC, Estado con gobiernos subnacionales pero sistemas centralistas y desigualdad social, y creciente autonomía de unidad continental

Fuente: Mg. Dammert, Manuel





El estatus actual del proceso y los indicadores de pobreza y otros.

Los últimos 10 años son de crecimiento económico nacional , sobre todo por el alza de precios de los minerales en el mercado mundial

Se ha reducido la pobreza, pese a lo cual un tercio del país sigue en situación de pobreza y en la mayoría de los departamentos, especialmente los de composición rural, la pobreza supera el 50 %

Existe polarización territorial, entre las aéreas urbanas y rurales, como se aprecia en la sierra rural y la selva rural

Las cifras del INEI son ilustrativas:

Fuente: Mg. Dammert, Manuel

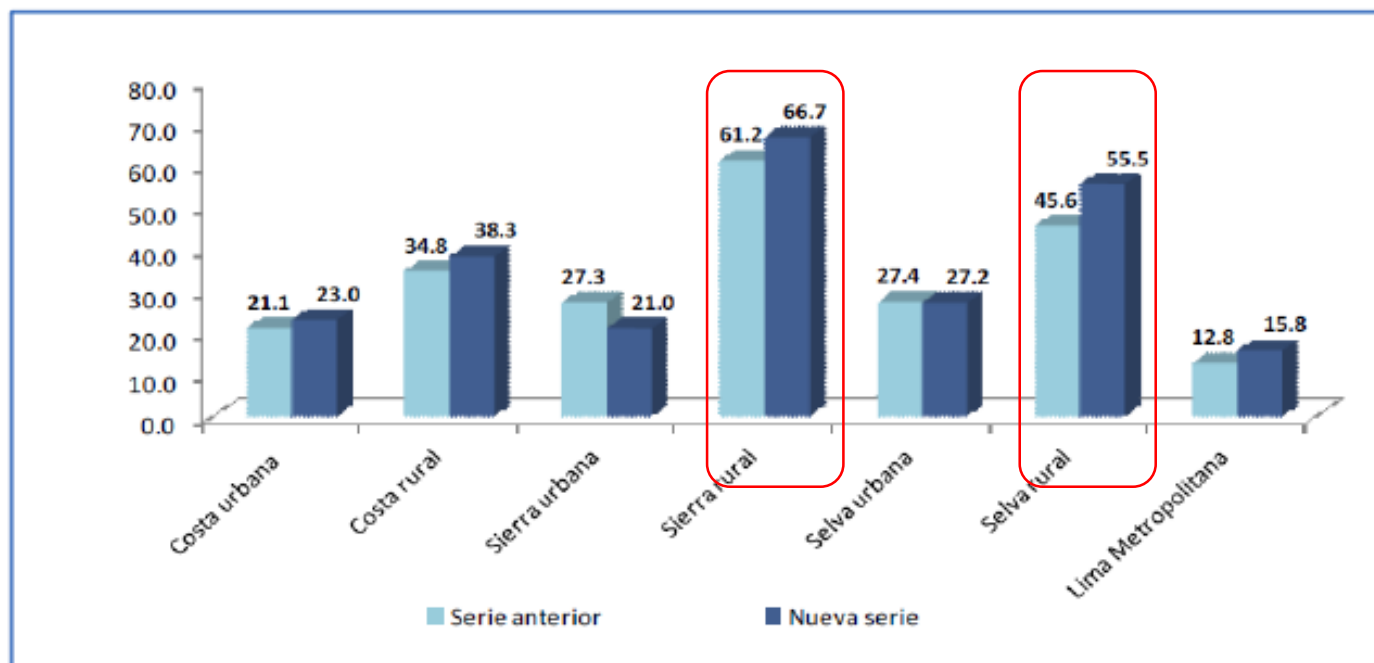


En el gráfico siguiente se muestra los resultados de incidencia de pobreza por dominios geográficos del 2010, se observa que tanto en la serie anterior como la serie nueva presentan similar tendencia, sin embargo en la Sierra y Selva rural presentan mayores tasas de incidencia, 66,7% y 55,5% respectivamente. Asimismo 61,2% y 45,6% para la serie anterior.

Gráfico N° 07

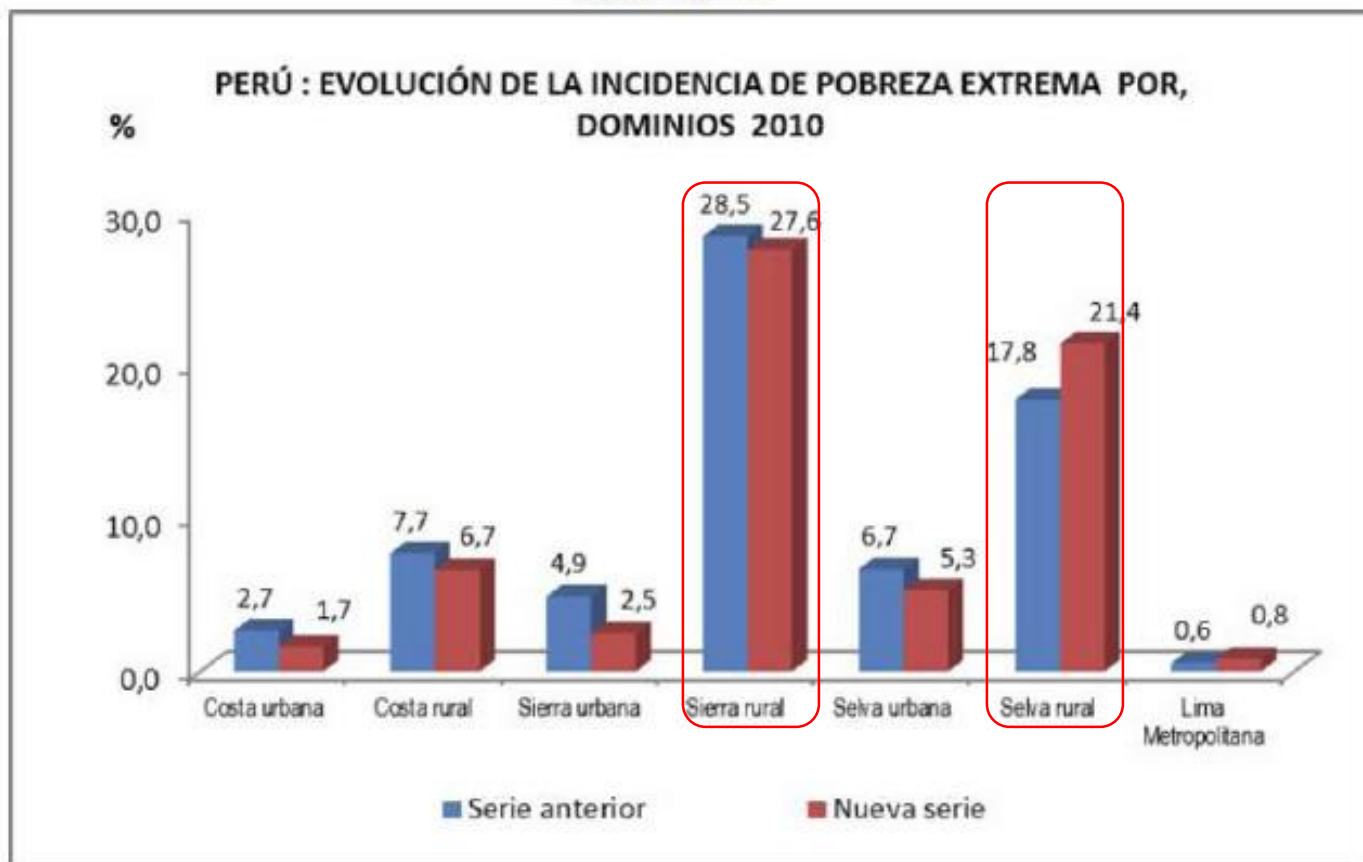
PERÚ: INCIDENCIA DE LA POBREZA SEGÚN DOMINIOS GEOGRÁFICOS, 2010

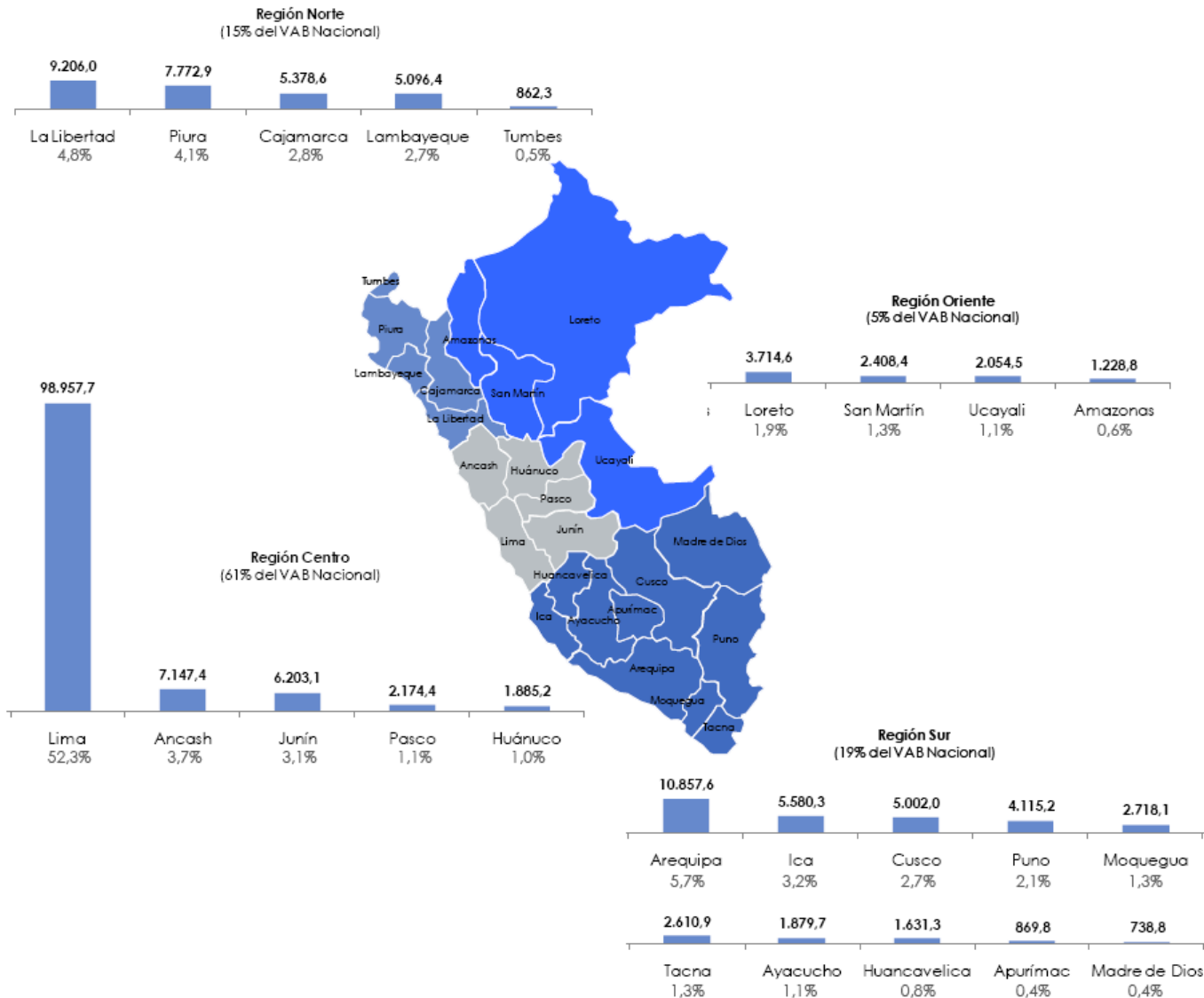
(Porcentaje)



Desagregando por dominios geográficos la actualización metodológica, se resalta la alta incidencia de la pobreza extrema en el área rural en la Sierra y Selva; siendo el año 2010 el 27,6% y 21,4% respectivamente. Sin embargo en Lima Metropolitana la pobreza extrema afectó al 0,8% de sus habitantes.

Gráfico N° 11

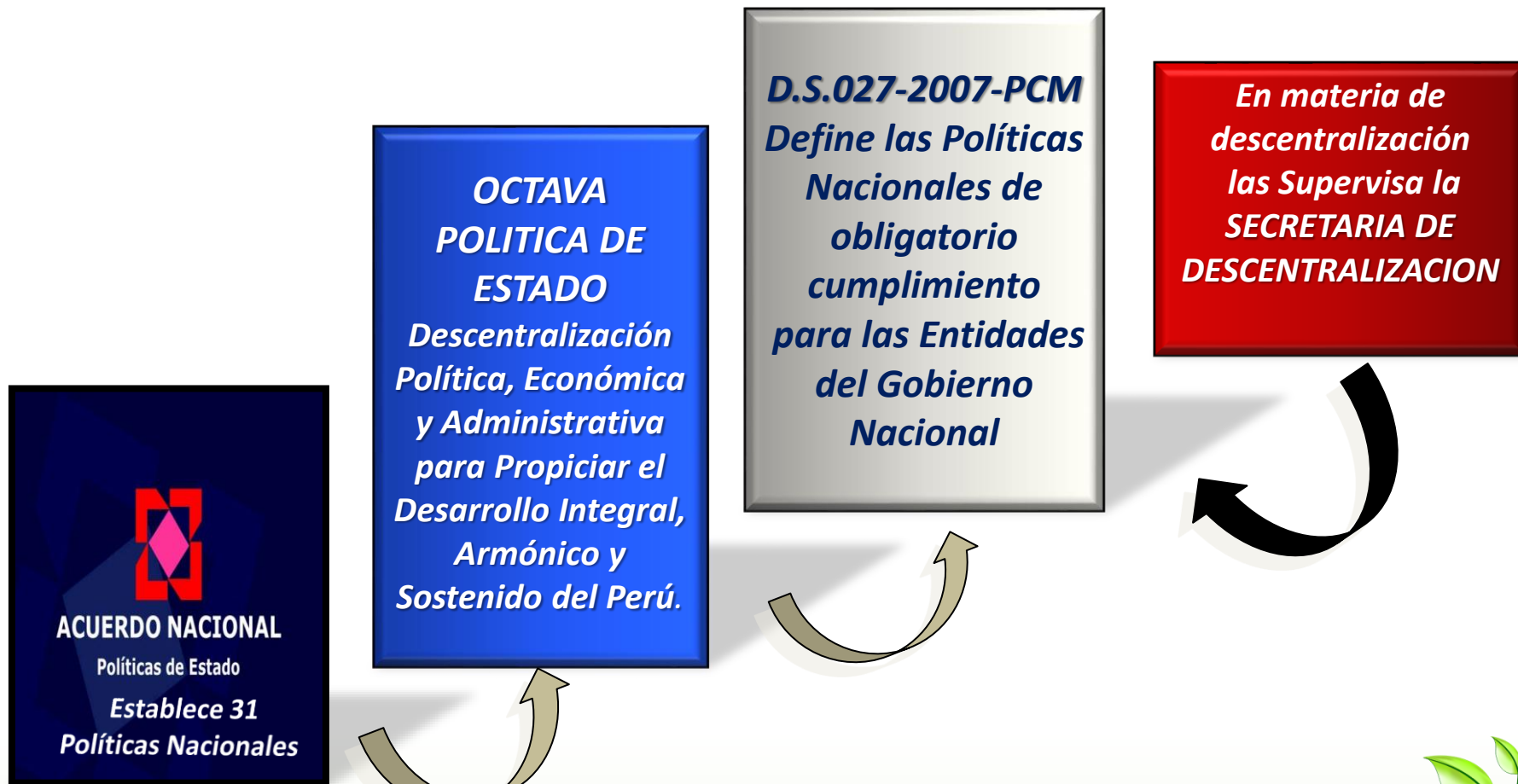




Nota: Los Valores en % representan la participación del departamento en el VAB Nacional



El proceso y las políticas nacionales en materia de descentralización.



El Marco Institucional de la PCM respecto a la Descentralización



El Proceso de Descentralización.



La Regionalización: Regiones políticas y territorios económicos.

Una característica del proceso de descentralización es la **regionalización**. El rotundo fracaso del referendum del 2005, donde cerca del 70% de la población consultada rechazó la propuesta integradora de macroregiones. Ello nos demuestra la complejidad del proceso.

Los **territorios económicos** son entidades o estructuras cuya base espacial o geográfica es apropiada o valorizada por un proceso de construcción social que concluye en una constitución de poder.

Entonces un **territorio económico** es un espacio natural sometido a un proceso de construcción de relaciones económicas o de mercado. Ello configura estructuras de producción y distribución con impactos sociales y con posibilidades de desatar un proceso de construcción o reconstrucción de relaciones políticas.





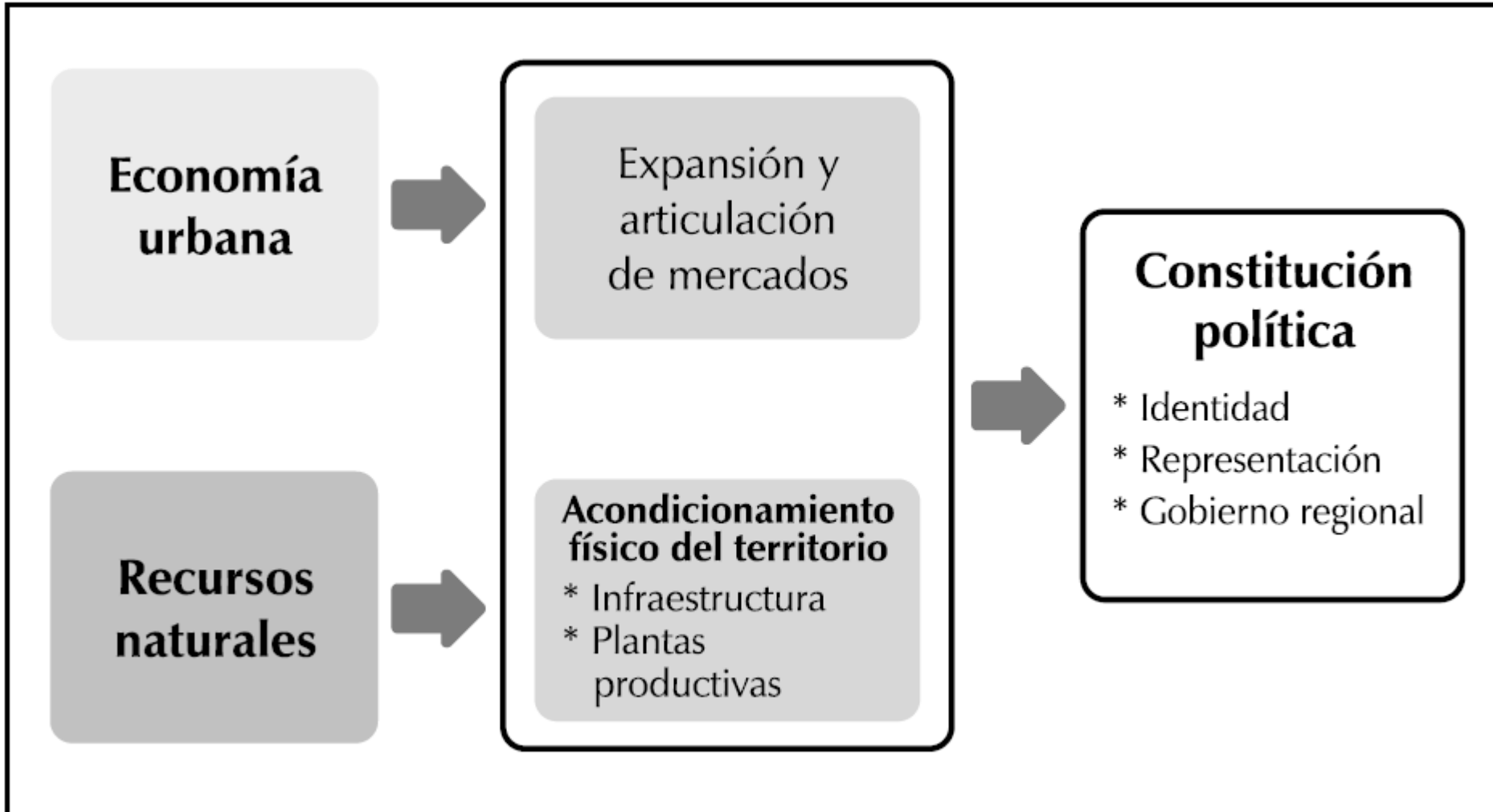
Los procesos en los territorios económicos.

En cuanto a una génesis de los territorios económicos, los procesos a tomar en cuenta son los siguientes:

- (i) La localización espacial de las actividades económicas y sus cambios a lo largo del tiempo.
- (ii) Los factores de competitividad privada que explican el éxito de determinadas regiones, ciudades o territorios; es decir, su condición de “territorios ganadores” en el escenario de la globalización.
- (iii) Las estrategias y políticas gubernamentales con las que se interviene en los territorios, cuya coherencia, carácter integral y eficacia son decisivos para los resultados.



Esquema: Formación de Territorios Económicos



Fuente: Grupo Propuesta Ciudadana (2007). Cuaderno descentralista Nro. 21.



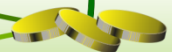
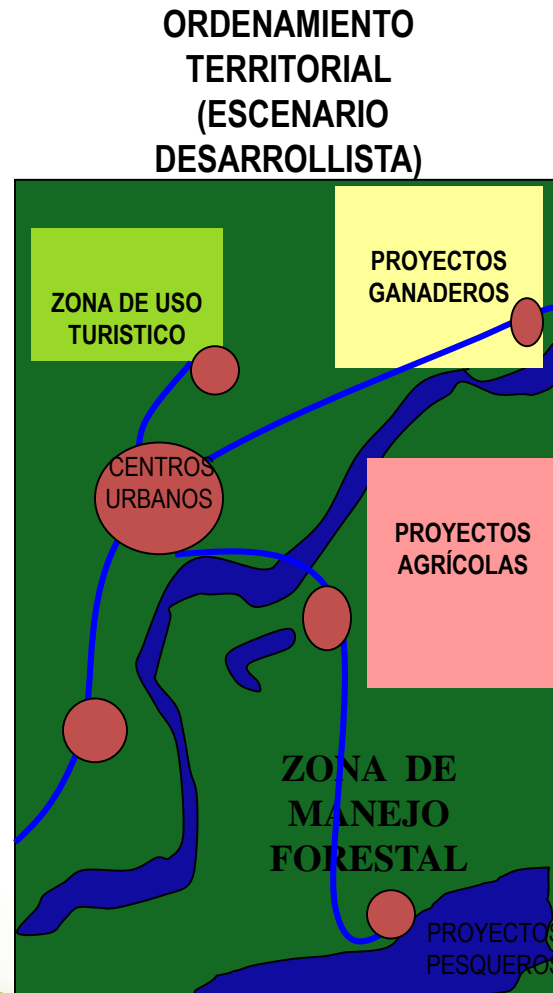


En el proceso de formación de territorios económicos, es importante tener en cuenta la necesidad de formular adecuadamente los instrumentos de Zonificación Ecológica Económica como insumo para el Ordenamiento Territorial y garantizar un desarrollo ordenado y sostenible en el tiempo.



ZEE Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Fuente: Gobierno Regional Piura





División del Ordenamiento Territorial de Acuerdo a Estrategias Avanzadas

Ordenamiento Integral.

En este se combinan instrumentos tanto activos como pasivos. Se basa en la articulación funcional y espacial de las políticas sectoriales para promover patrones equilibrados de ocupación y aprovechamiento del territorio.

El territorio actúa como un elemento integrador de los objetivos sectoriales y sus características biofísicas, sociales y económicas son tomadas en cuenta para formular los planes sectoriales.





Cualidades y Desafíos de la Política de Ordenamiento Territorial

De acuerdo con Massiris (1993), básicamente son cinco las cualidades que deben caracterizar las políticas latinoamericanas de Ordenamiento Territorial

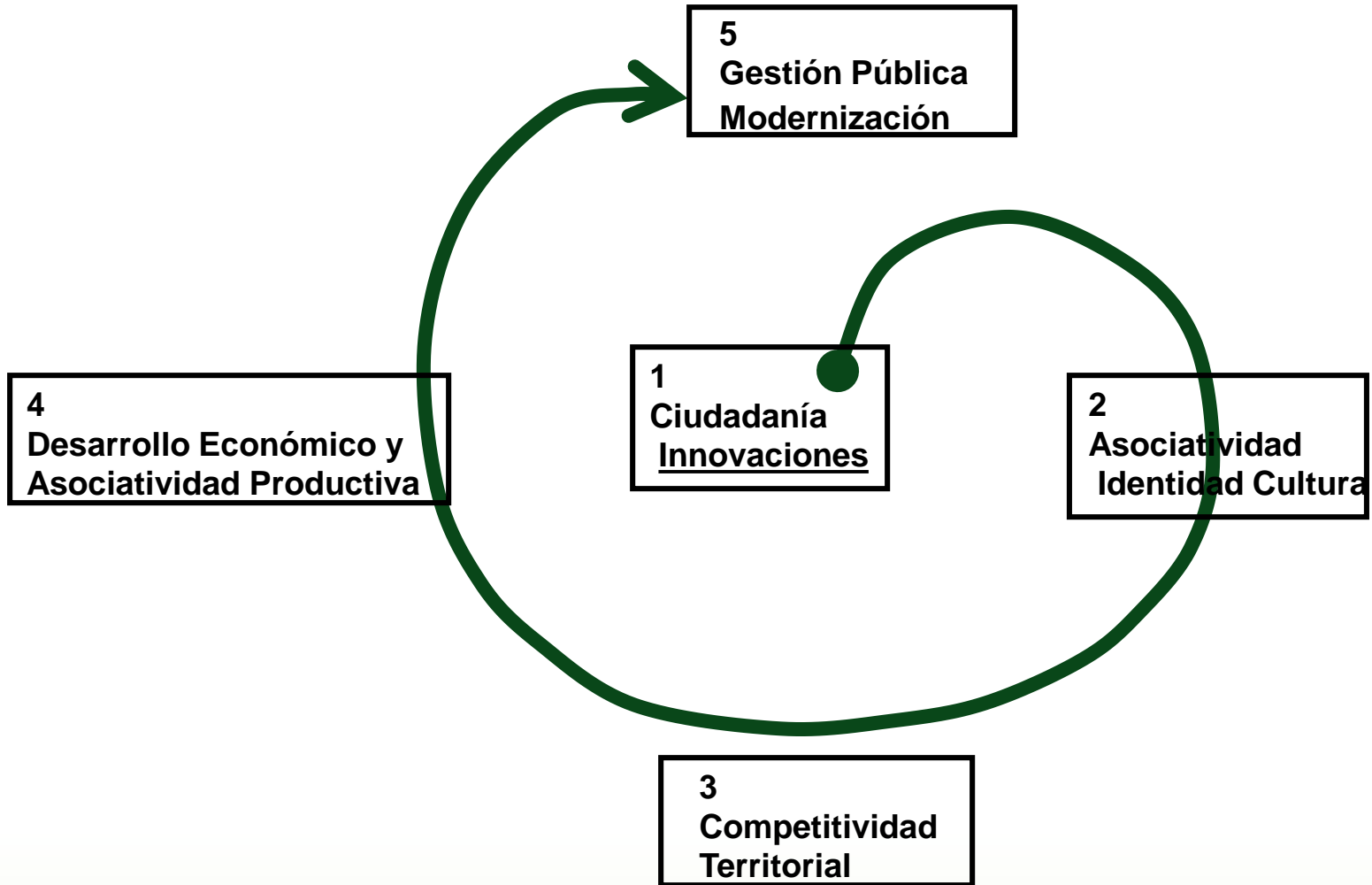
1. El carácter integral de la política de ordenamiento.
2. El carácter planificado y coordinado de la gestión.
3. El reconocimiento de la diversidad del territorio en la formulación de los planes.
4. El carácter prospectivo-estratégico del modelo territorial a alcanzar.
5. El carácter democrático del proceso.





Dinámica Del Desarrollo

Descentralizado





Dinámicas en la construcción de territorios económicos en el Perú.

Desde el punto de vista territorial, la combinación de los factores geográficos, socioeconómicos y demográficos ha dado lugar, en el suelo peruano, al desenvolvimiento de dos grandes dinámicas:

- (i) **Una *longitudinal***, fuertemente dependiente del influjo de los Andes y que ha significado “la cuatripartición del espacio de oeste a este: costa, sierra, ceja de selva y selva”, según los términos empleados por Orstom-INEI (1998: 52).

- (ii) **Una *transversal***, que mediante ejes determinados conecta espacios de costa, sierra y selva, y que en lo esencial responde a los impulsos provenientes del proceso económico y social, donde la acción del Estado ha sido determinante en distintos períodos.



Jerarquía Urbana al año 2015

Jerarquía urbana poblacional	Macrorregión Norte	Macrorregión Centro	Macrorregión Sur
Metrópolis nacional 1.000.000 de hab. y más	Trujillo	Lima	Arequipa
1.º Rango 500.000- 999.999 hab.	Chiclayo Iquitos	Huánuco Huancayo Pucallpa	Tacna Cusco
2.º Rango 250.000- 499.999 hab.	Piura Chimbote	Ica	Juliaca
3.º Rango 100.000-249.999 hab.	Sullana Tarapoto Cajamarca Jaén Tumbes Talara Paita	Ayacucho Chincha Alta Huacho Tingo María Pisco Huaraz Huaral	Puno Abancay Sicuani
4.º Rango 50.000-99.999 hab.	Juanjuí Tocache Nuevo La Unión Moche Lambayeque Catacaos Chulucanas Ferrenafe Yurimaguas Bagua Grande Bagua Moyobamba	Barranca San Vicente de Cañete La Merced Paramonga Cerro de Pasco Huancavelica Tarma La Oroya Aucayacu	Andahuaylas Moquegua Ilo Espinar (Sauri)

Proyección de ciudades al 2021.

Según Documento de trabajo del Plan Nacional de Descentralización al 2021





Principales nodos de producción, consumo distribución, y relaciones logísticas consolidadas.

Fuente: MTC – BID (2011) Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte

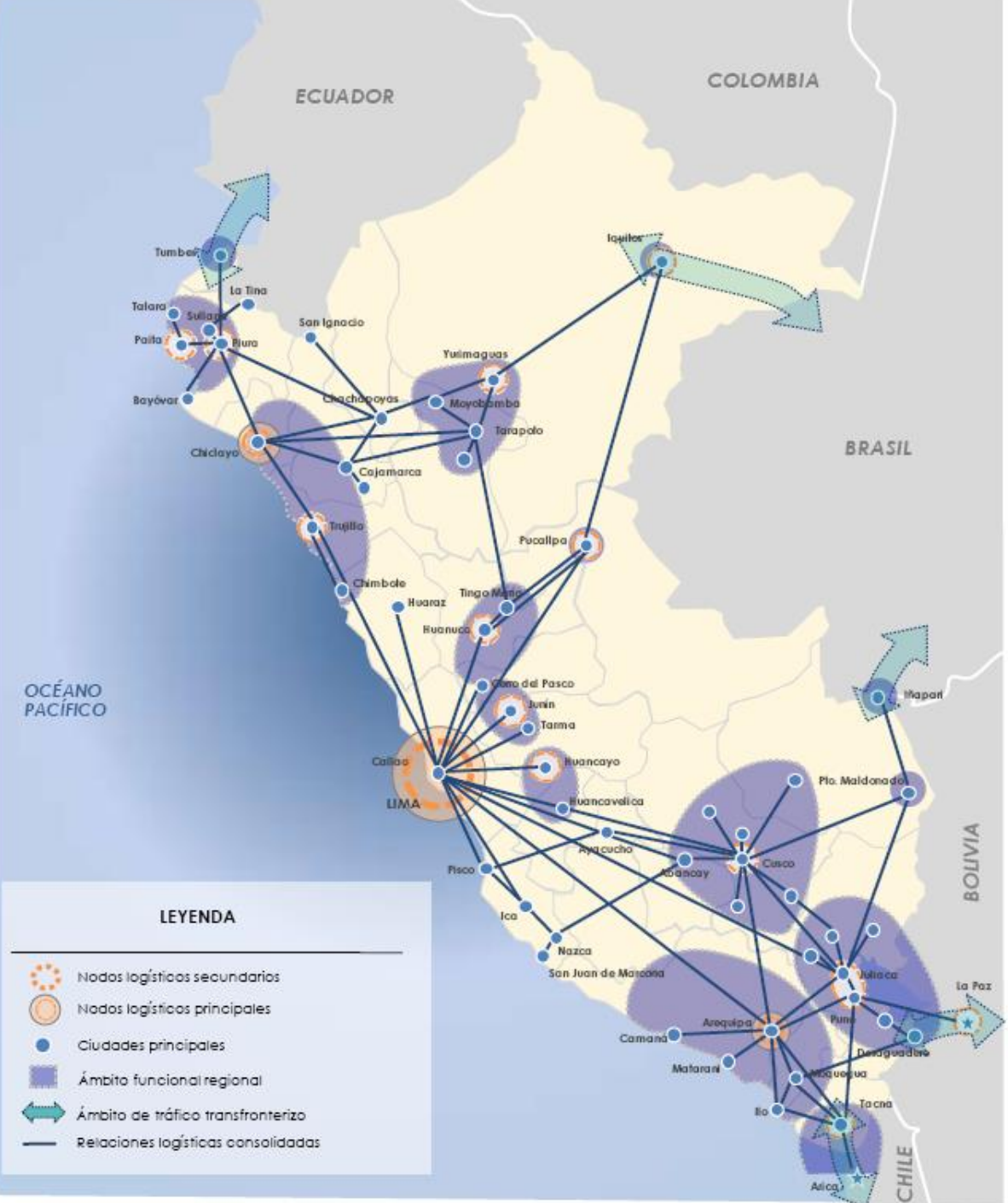




Nodos y relaciones logísticas.

Fuente: MTC – BID (2011) Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte

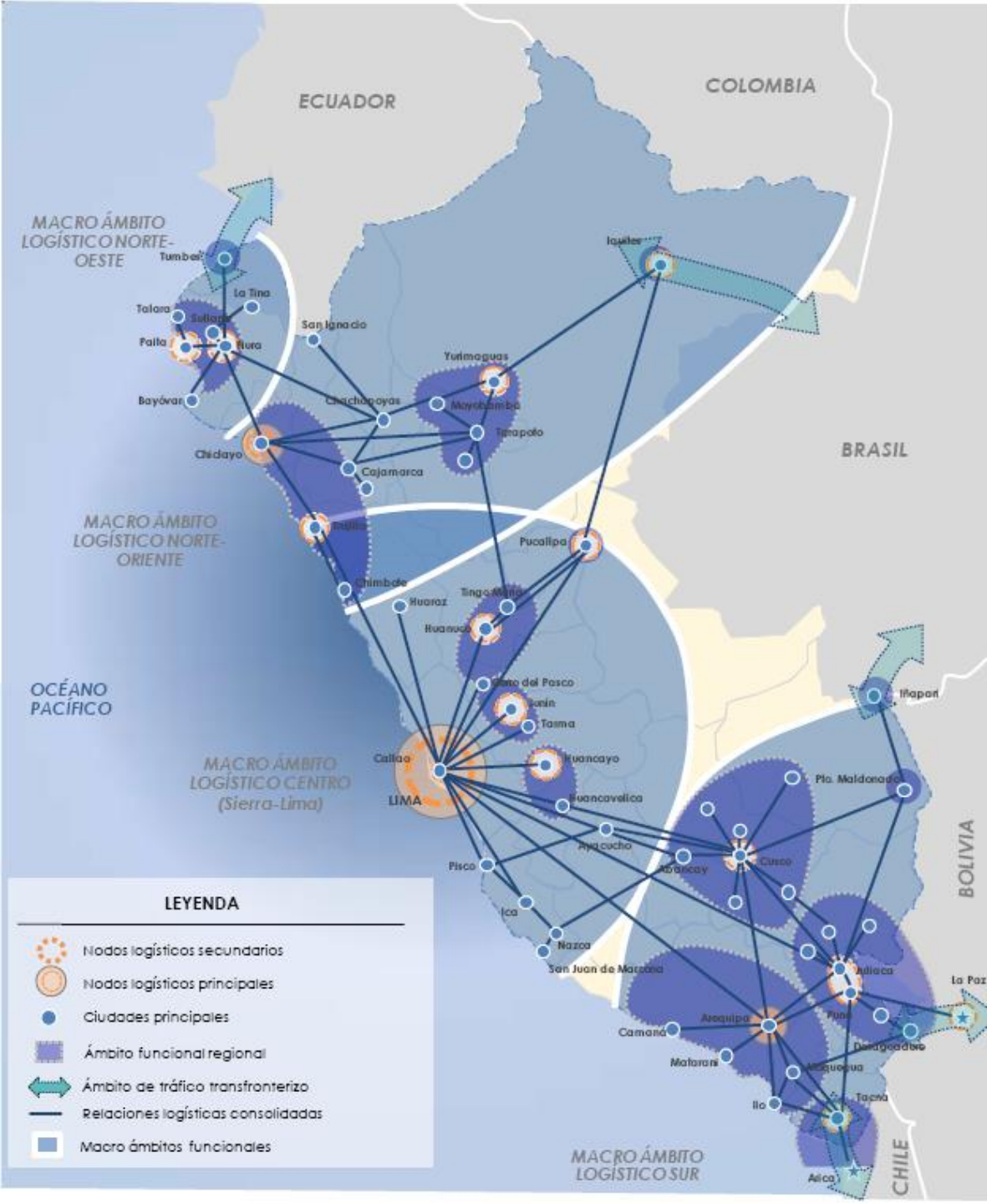




Ámbitos funcionales regionales y relaciones transfronterizas.

Fuente: MTC – BID (2011) Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte

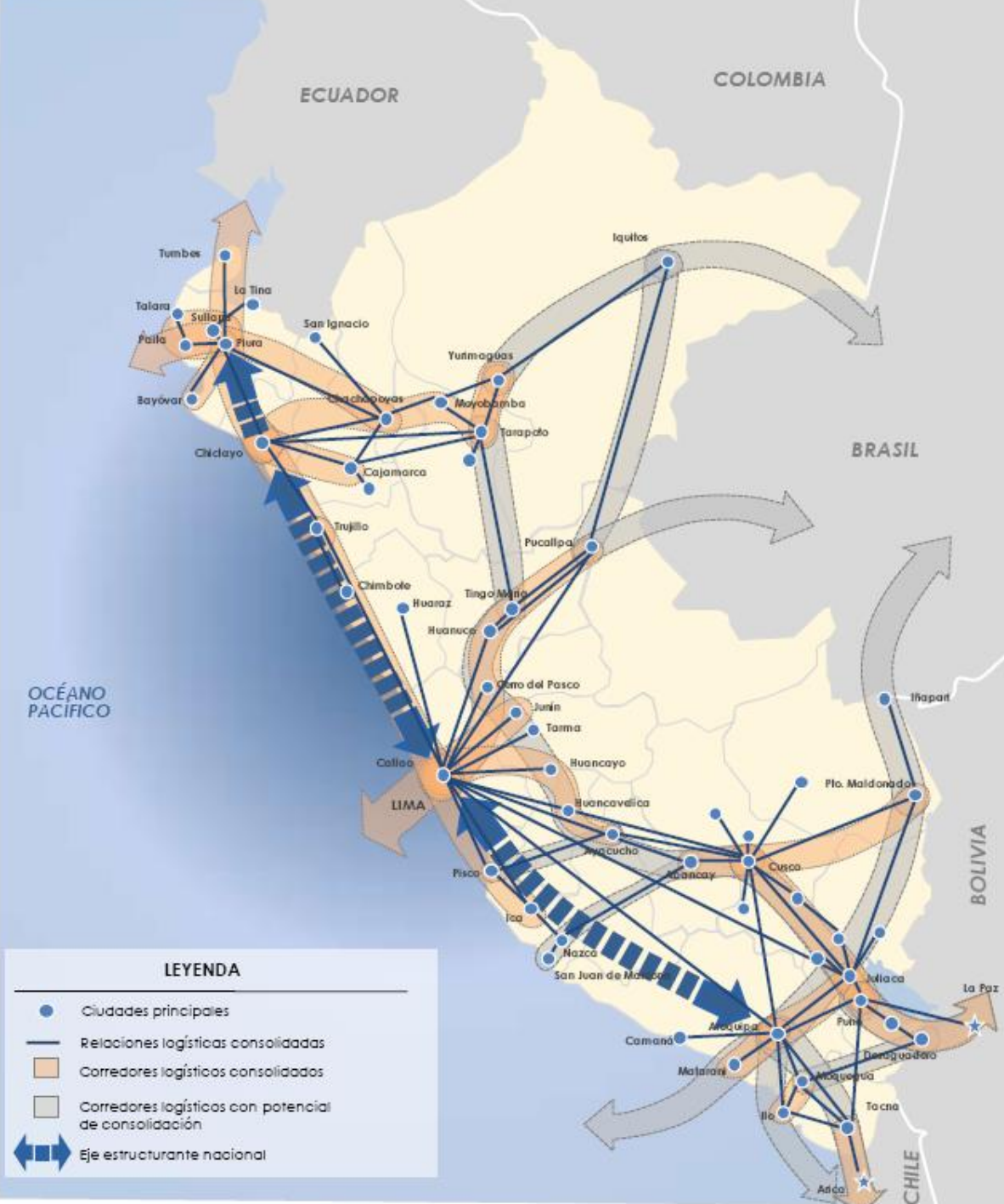




Macro ámbitos logísticos.

Fuente: MTC – BID (2011) Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte





Corredores logísticos.

Fuente: MTC – BID (2011) Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte



Rol de la infraestructura en el desarrollo y la inclusión social.

Las inversiones realizadas en la infraestructura de un país reflejan directamente en su grado de competitividad, porque hacen posible ganancias de productividad y reducen costos de producción de los bienes económicos.

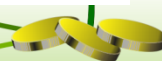
Además de los efectos en el crecimiento del PIB, una infraestructura adecuada también es considerada factor intrínseco al desarrollo social, una vez que posibilita la conexión entre áreas menos desarrolladas con las principales actividades económicas, permitiendo sus poblaciones nuevas oportunidades productivas.

La ampliación del acceso a la infraestructura tiene relación directa con los Objetivos de Desarrollo del Milenio, cuya principal meta es la erradicación de la pobreza extrema del mundo.

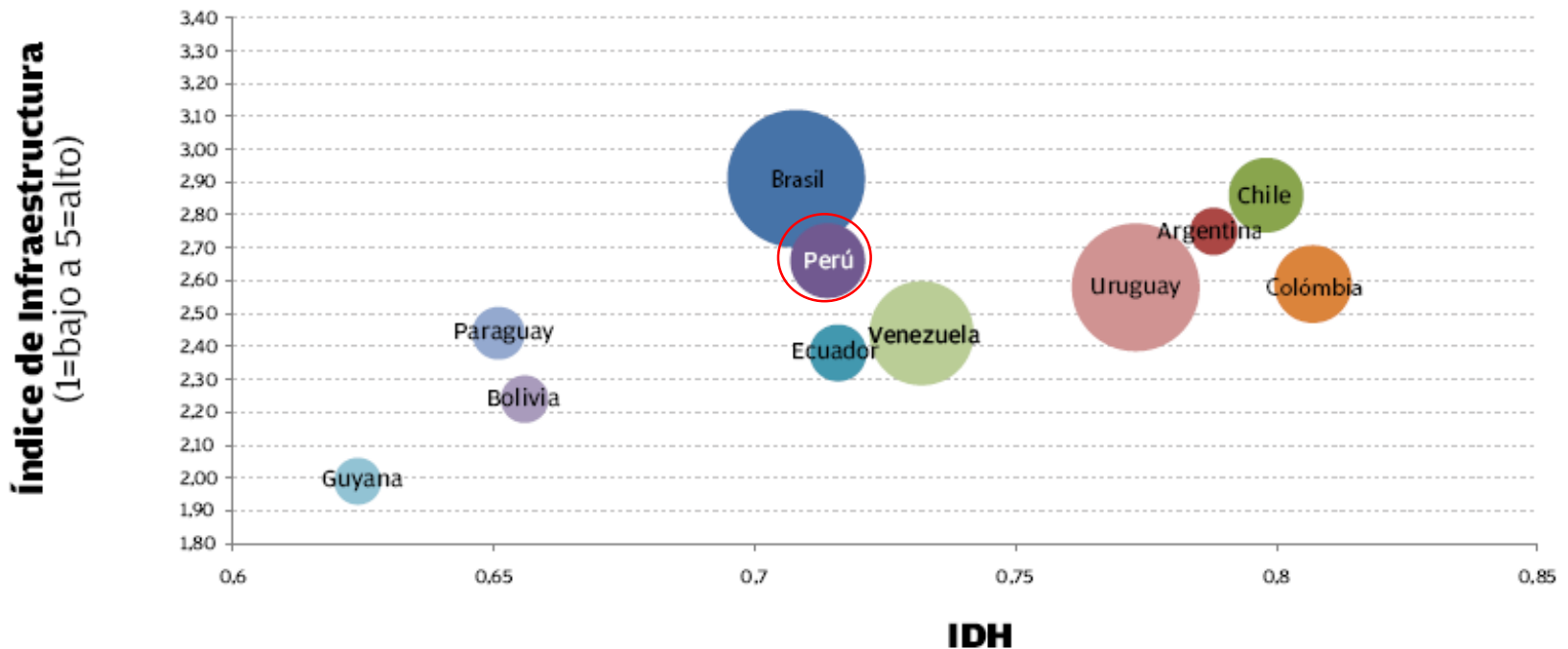


Ejemplos de la correspondencia entre la concreción de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y el acceso a la Infraestructura

Objetivos de Desarrollo del Milenio	Eslabón con la Infraestructura
Erradicar la pobreza extrema y el hambre	<ul style="list-style-type: none"> • El mejoramiento de las carreteras y de las fronteras llevan a un aumento de la eficiencia en el comercio y transporte de alimentos, barateándolos y tornándolos más accesibles.
Promover la igualdad entre los sexos y la autonomía de las mujeres	<ul style="list-style-type: none"> • Por medio de transportes más seguros las mujeres tienden sentirse más encorajadas a trabajar fuera de casa y asumir nuevos retos.
Alcanzar la enseñanza fundamental universal	<ul style="list-style-type: none"> • Más carreteras, especialmente próximas a villas o ciudades pequeñas, aumentan significativamente las matrículas escolares y la frecuencia escolar.
Reducir la mortandad infantil	<ul style="list-style-type: none"> • El aumento de posibilidades de accesos a los servicios médicos y de distribución de remedios contribuye para aumentar los cuidados y los auxilios tanto para la madre como para el niño, disminuyendo la mortandad infantil.
Mejorar la salud materna	<ul style="list-style-type: none"> • Una infraestructura más apropiada posibilita una mejor distribución de equipos y medicamentos a los hospitales, además de una mayor prontitud en caso de emergencia.
Combatir el HIV/SIDA, la malaria y otras enfermedades	Un mayor acceso al agua y el perfeccionamiento del saneamiento permite que la higiene sea más apropiada, disminuyendo el riesgo de contaminación de diversas enfermedades.
	El mayor acceso a las telecomunicaciones posibilita un mayor acceso a informaciones, lo que ayuda a evitar enfermedades.
Garantizar la sustentabilidad ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • El aumento de la eficiencia energética hace con que la economía de recursos ambientales aumente y así muchos recursos sean preservados, además de disminuir la contaminación. • El tratamiento del agua y el acceso al saneamiento también preservan reservas.



Relación entre el PIB per cápita, IDH e Infraestructura



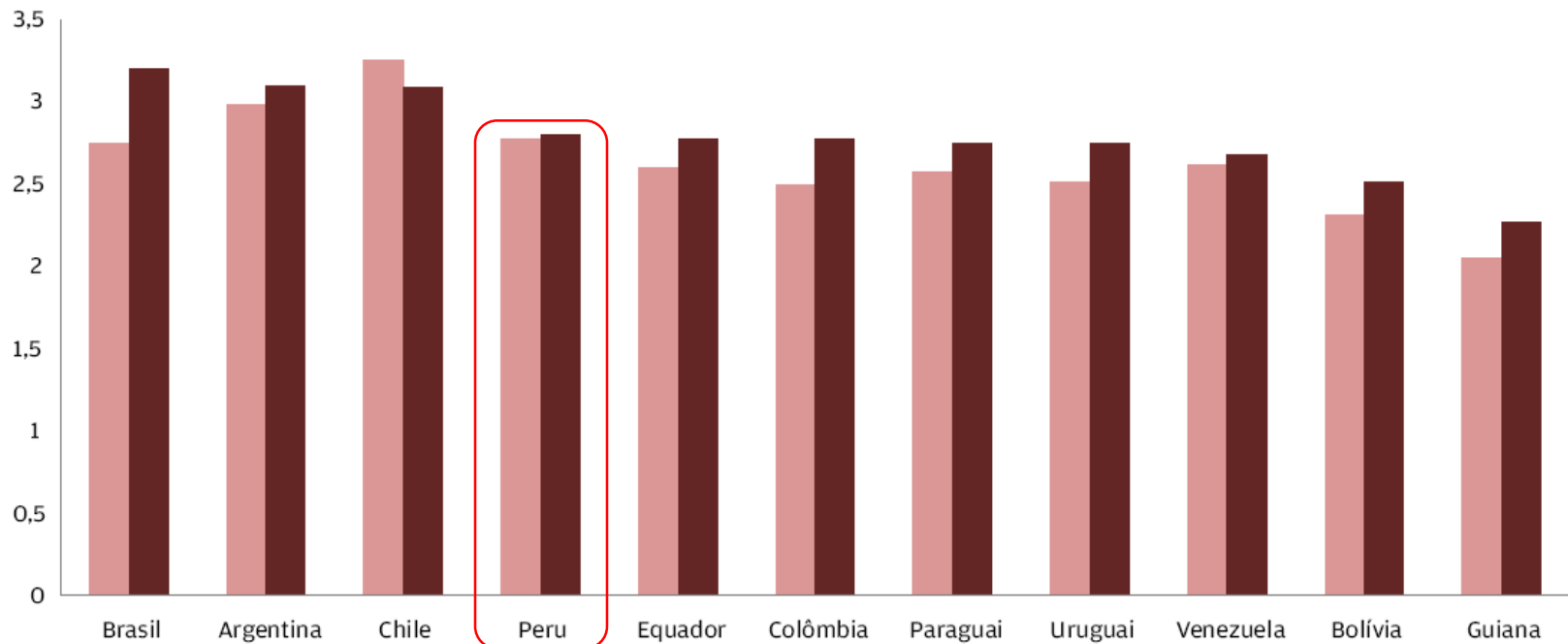
Fuente: Banco Mundial e Nações Unidas. Elaborado por FIESP **Año base:** 2009

En 2009, el promedio de Sudamérica en el índice de infraestructura fue de 2,53, mientras que el promedio del IDH fue de 0,724





Índice de Desempeño Logístico (1=bajo a 5=alto)



■ 2006

■ 2009



El déficit de infraestructura es un factor que juega en contra de la competitividad.

En caso de Sudamérica, la infraestructura es un obstáculo importante que imposibilita un crecimiento económico más expresivo. En las últimas tres décadas, hubo una caída en inversiones en la creación de infraestructura en varios países de Sudamérica. En el período 1980 a 1985, la región invirtió el 4% del PIB, pero decreció para el 2,3%, entre 2007 y 2008.

La calidad de la infraestructura de transporte, igualmente, afecta el comercio regional y extraregional, factor que impacta directamente la ventaja competitiva de un país.

La brecha de inversión en infraestructura en el Perú tiene un nuevo cálculo: Esta asciende a US\$87,975 millones para el período 2012 – 2021, el cual equivale al 33% del PBI proyectado para ese lapso, según un estudio realizado por la Universidad del Pacífico y ESÁN, encargado por la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN).





Benchmarking Internacional

La organización de la logística y su impacto en la competitividad nacional es una inquietud reinante tanto en los países desarrollados como en las economías emergentes, encontrándose en la actualidad en una fase de evolución y ajustes conceptuales a nivel internacional.

En este sentido surge la necesidad de conocer la experiencia que a nivel internacional puede extraerse de otros países que con mayor o menor afinidad al caso peruano, permitirán obtener una visión más amplia de los planes y políticas generadas para la optimización de las infraestructuras y servicios de transporte.

Para la realización del benchmarking de políticas internacionales de infraestructura y servicios logísticos los consultores del Diagnóstico Logístico del Perú - BID. han seleccionados 6 países: Corea del Sur, Colombia, Brasil, España, Túnez y Finlandia.

Fuente: Diagnóstico Logístico del Perú BID.



Países participantes en el análisis comparativo.

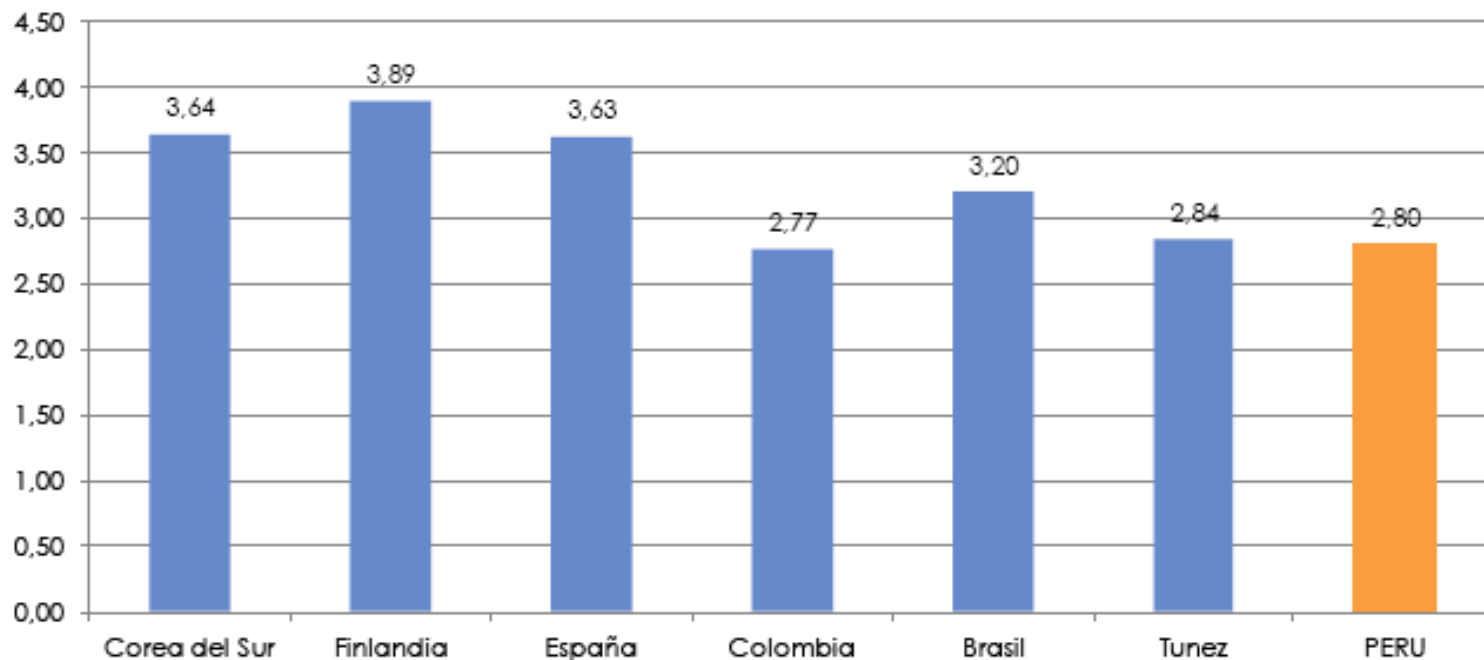


Fuente: Elaboración ALG, en Diagnóstico Logístico del Perú - BID .





Índice de desempeño logístico 2011.



Fuente: Elaboración ALG en base a datos del Banco Mundial, 2010



	1. Institucionalidad de la planificación	2. Integración de los componentes	3. Regulación de las actividades logísticas	4. Coherencia entre planes	5. Uso de las TICS en la logística
Finlandia					
Corea del Sur					
Colombia					
Túnez			*		
Brasil					
España					

*Túnez pierde puntuación en algunos rubros ya que por el hecho de no contar con los planes aprobados, no se ha podido contrastar la eficacia de los mismos

Interés para el caso peruano



Síntesis de elementos extraídos de interés para el caso peruano.

Fuente: Diagnóstico Logístico del Perú BID.





En resumen, de lo abordado concluimos ...

El Centralismo es un fenómeno estructural que se mantiene en nuestra economía a pesar de los esfuerzos emprendidos en las últimas décadas.

La formación de macroregiones como mecanismo para equiparar las relaciones económicas sociales en nuestro país, es crucial para consolidar el proceso de descentralización.

Primero se deben impulsar la conformación de **territorios económicos** como entidades o estructuras cuya base espacial o geográfica es apropiada o valorizada por un proceso de construcción social que concluye en una constitución de poder (macroregiones políticas).

El fracaso del referendun sobre la formación de macroregiones fue por una inadecuada concepción y está en la Ley de Bases de Descentralización, que trata la formación de regiones como una “etapa” situada al inicio del proceso de descentralización. Esta concepción administrativa (definir previamente por referéndum), significó desplazar una necesaria visión de las relaciones y el mutuo condicionamiento entre la dinámica económica y el proceso político en la integración de regiones.





En resumen, de lo abordado concluimos ...

El Perú tiene una importante formación natural de nodos y relaciones logísticas configuradas en el esquema transversal con ámbitos regionales definidos y proyecciones transfronterizas por desarrollar como base para el desarrollo de territorios económicos ya que los mercados de consumo de productos terminados y productor intermedios se amplían a otros países de América del Sur.

Los procesos de estos últimos años, en especial las infraestructuras avanzadas, como el IIRSA en Perú, indican que esta escala mega-regional es crucial para que las actividades económicas puedan alcanzar valor agregado productivo y logístico.



América del Sur: Relevancia económica



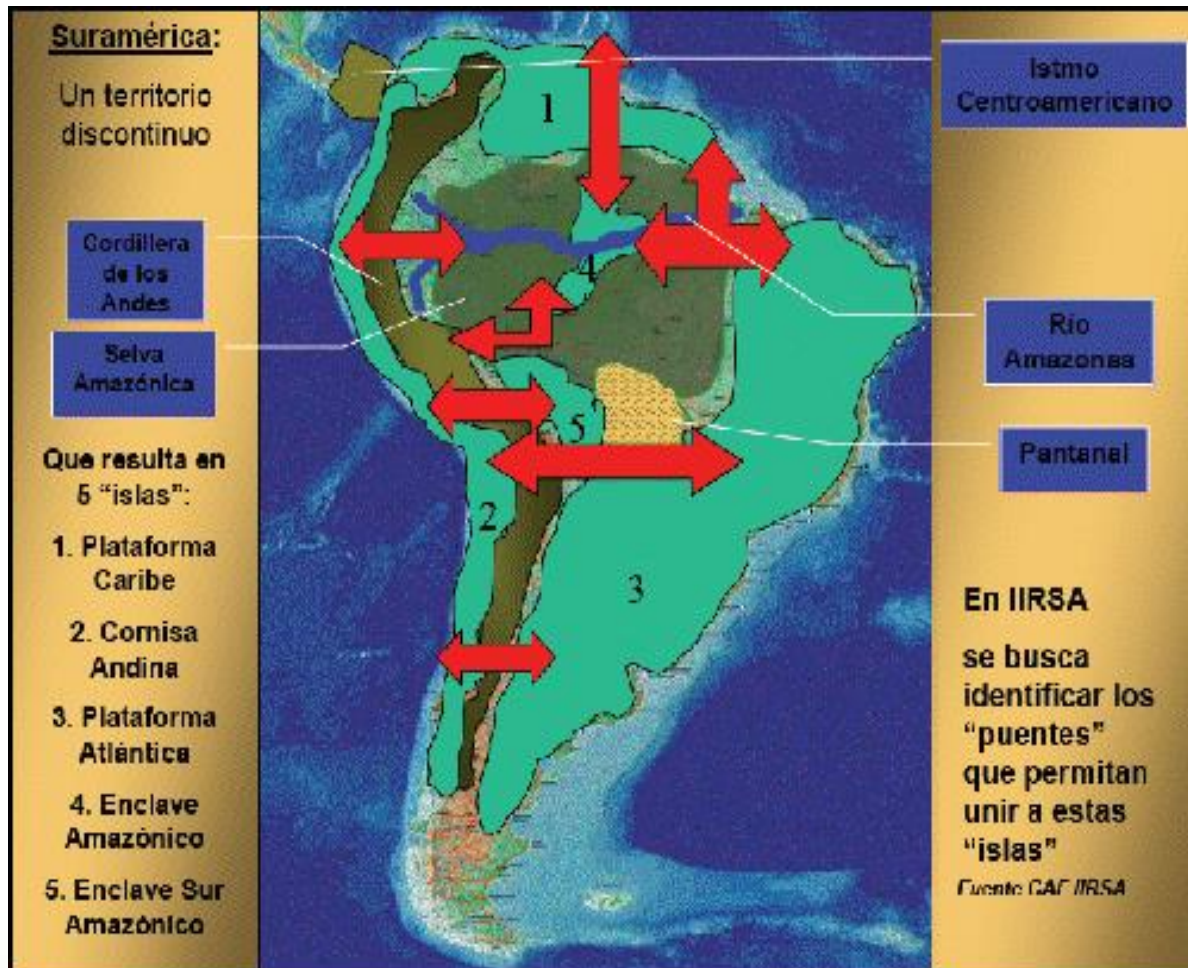
Acoge a una población de casi 400 millones de habitantes.

Su economía es poderosa y en ascensión. Con territorio de 17,8 millones de km², ocupa el **42%** del continente americano. **Respondió, en 2010, por el 5,9% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial y el 17,4% de las Américas**, medido en paridad del poder adquisitivo (PPA) y un PIB per cápita de US\$ 10.048, superior al del Oriente Medio. Entre 2002 y 2010, el conjunto de países de **Sudamérica creció económicamente el 5,3% al año**, mientras que el promedio mundial de crecimiento, en el mismo período, fue del **3,8% al año**.





Pero con territorio discontinuo...



Esa disparidad solamente será atenuada si los países unen esfuerzos para una integración efectiva que potencie los proyectos de desarrollo nacionales articulados al crecimiento de la región como un todo; busquen una unidad que los identifique, para más allá de la localización geográfica y sus fronteras, que sea también social, cultural y principalmente, política. Para eso, la **infraestructura física puede ser un importante instrumento; un medio, no un fin, de alcanzar esa anhelada unidad.**



La iniciativa IIRSA y su importancia.

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana – IIRSA – es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en los doce países suramericanos.

IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, **procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable.**

IIRSA reconoce el espacio suramericano como un territorio discontinuo conformado por cinco islas y plantea más de 350 proyectos en materia de transporte, energía y comunicaciones que conforman 10 ejes o puentes de integración entre los territorios.

Esta iniciativa surge de la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada entre los días 30 de agosto y 01 de septiembre del año 2000 en la ciudad de Brasilia, Brasil.





El enfoque de la integración regional

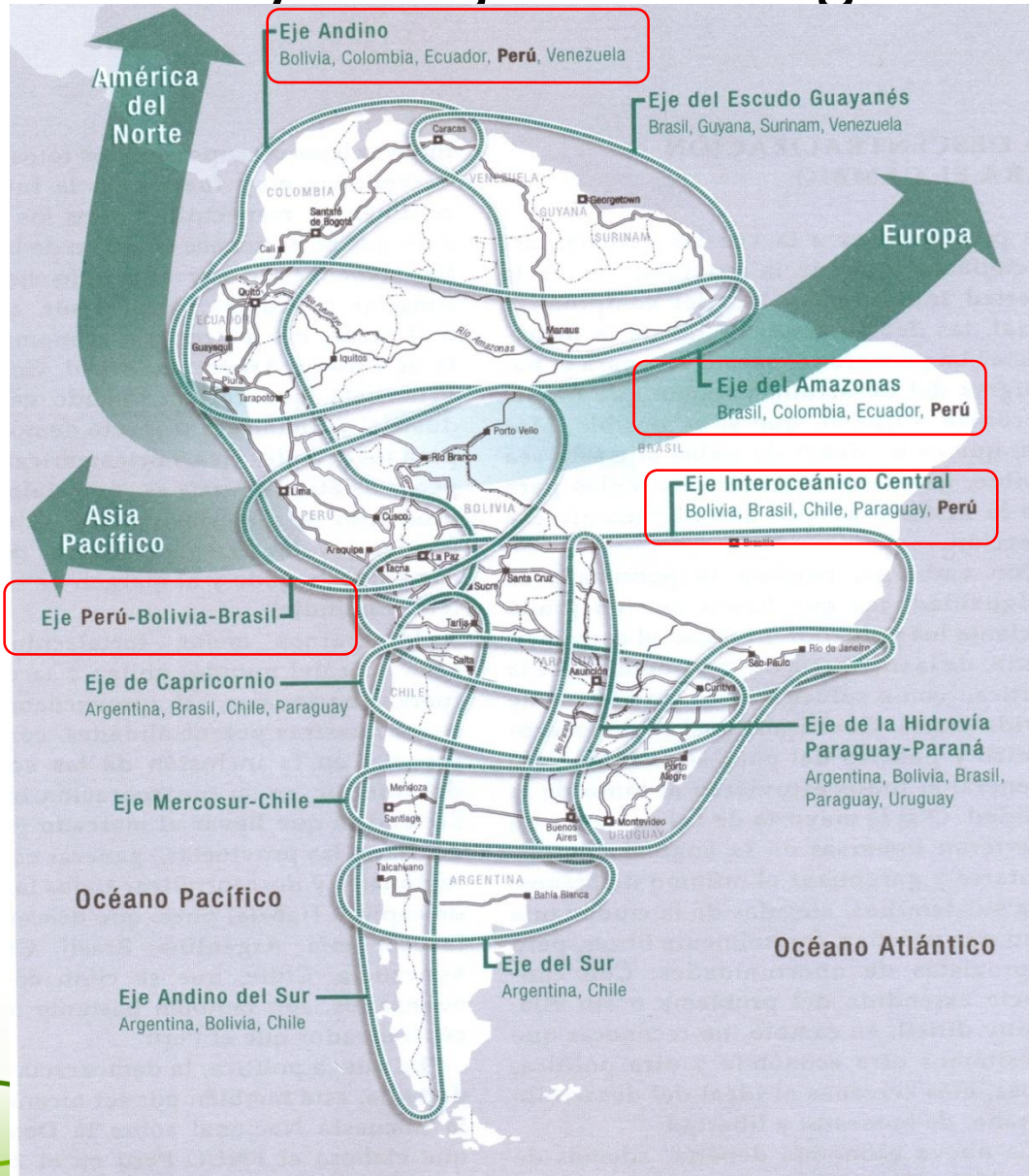
Los acuerdos comerciales son importantes pero sin integración física no habrá integración sudamericana.

La integración sudamericana no debe verse como una alternativa a la globalización, sino como una plataforma para participar en ella.

Visión geoeconómica para articular un territorio sudamericano que tiene las características de ser discontinuo.



El Perú y los ejes de integración.





PERU en el contexto de IIRSA



EJE ANDINO

EJE PERÚ- BRASIL- BOLIVIA

EJE DEL AMAZONAS

EJE INTEROCEÁNICO
CENTRAL



DISEÑO PERÚ 2003: CONEXIONES ESTRATÉGICAS EN EL MARCO DE IIRSA



DISEÑO PERÚ 2010: CONEXIONES ESTRATÉGICAS EN EL MARCO DE IIRSA





Institucionalidad del proceso de participación del Perú

- ❑ Antes de 2001, escasa participación.
- ❑ Creación de la Comisión Multisectorial IIRSA-PERU en sept. 2001 a nivel técnico, presidida por sector Transportes. Instalación en mayo 2002.

***PUNTO DE QUIEBRE:
RECOMPOSICIÓN Y ELEVACIÓN DE RANGO DE LA COMISIÓN
MULTISECTORIAL IIRSA – PERÚ (Decreto Supremo 12 Octubre 2002).***





Enfoque sudamericano

1. Ejes de Integración y Desarrollo : concepto cualitativamente superior al de corredores económicos.
2. Integración de la infraestructura de manera multisectorial :
 - Transporte intermodal.
 - Infraestructura y proceso logístico
 - Energía, transportes y comunicaciones

Objetivos Estratégicos del Perú

1. Esencial importancia tanto para nuestra proyección hacia el interior del continente sudamericano como hacia el Pacífico.
2. Produce una integración que vincula las regiones interiores de los países implicados y no sólo capitales o grandes centros urbanos.
3. Enmarcada en una estrategia de desarrollo de las regiones del Perú ligada a la internacionalización.
4. Ganar competitividad y valorar la ubicación espacial del Perú como centro de la interconexión bioceánica.





Los niveles del proceso de integración como Visión estratégica del Perú.

- ❑ Integración nacional (costa, sierra y selva)
- ❑ Integración regional descentralizada a nivel sudamericano
- ❑ Centro de interconexión entre el Asia-Pacífico y el interior del continente sudamericano, Brasil en particular





Visión estratégica de los Ejes “transversales” y relaciones Perú-Brasil

- ❑ Diseño incluyó concepto de “grupos de proyectos”, no proyectos aislados: aplicación de metodología de planificación territorial indicativa trabajada en IIRSA.
- ❑ Concebir proyectos integrados. Ejemplo: desde el puerto marítimo hasta el puerto fluvial (Paita-Yurimaguas).
- ❑ Concebir las partes viales del Eje como conexiones hacia las partes fluviales del Eje, de allí la noción de “acceso a la hidrovía”. Fue una vuelta total en la perspectiva anterior.
- ❑ Incluir en el diseño: puertos marítimos y fluviales y centros logísticos.

Fuente: Santagadea, Rosario (2010). Integración Sudamericana y globalización.





OCEANO ATLANTICO

OCEANO PACIFICO

Elaboración con base en mapa CAF EJE MULTIMODAL COMPLETO

Carretera pavimentada	—	Capital de país	●	Ferrocarril existente	—
Carretera sin pavimentar	—	Capital de provincia	⊙	Ferrocarril proyecto	—
Carretera proyecto	—	Ciudad o pueblo	○	Ríos	—
Eje priorizado	—	Límite de país	—	Area de influencia	■



La visión de negocios-mediano plazo

Importante percibir la concepción que está detrás del diseño de grupos de proyectos como **accesos a las hidrovías** en el Eje del Amazonas, porque la visión de negocios que le corresponde no va a realizarse a menos que se complete la conexión vial / fluvial ¿Cuál es esa visión?

- ❑ Existen condiciones de **complementación económica** entre, por una parte la costa y la sierra andina peruanas, con énfasis en alimentos en general, materiales de construcción, tejidos, confecciones con dirección al Océano Atlántico (Manaus en particular).
- ❑ Conexión por vía terrestre y fluvial por el Eje del Amazonas competiría favorablemente con vía actual de abastecimiento: Manaus recibe distribución de alimentos por vía aérea desde Sao Paulo.





Visión de negocios ¿Largo plazo? – Zona Franca de Manaus.

“La Zona Franca de Manaus es área de libre comercio de importación, exportación y de incentivos fiscales especiales, establecida con la finalidad de crear en el interior de la Amazonía, un centro industrial, comercial y agropecuario dotado de condiciones económicas que permitan su desarrollo, teniendo en consideración los factores locales y la gran distancia en la que se encuentran los centros consumidores de sus productos.” (Artículo 1º del Decreto Ley N° 288 de 1967)

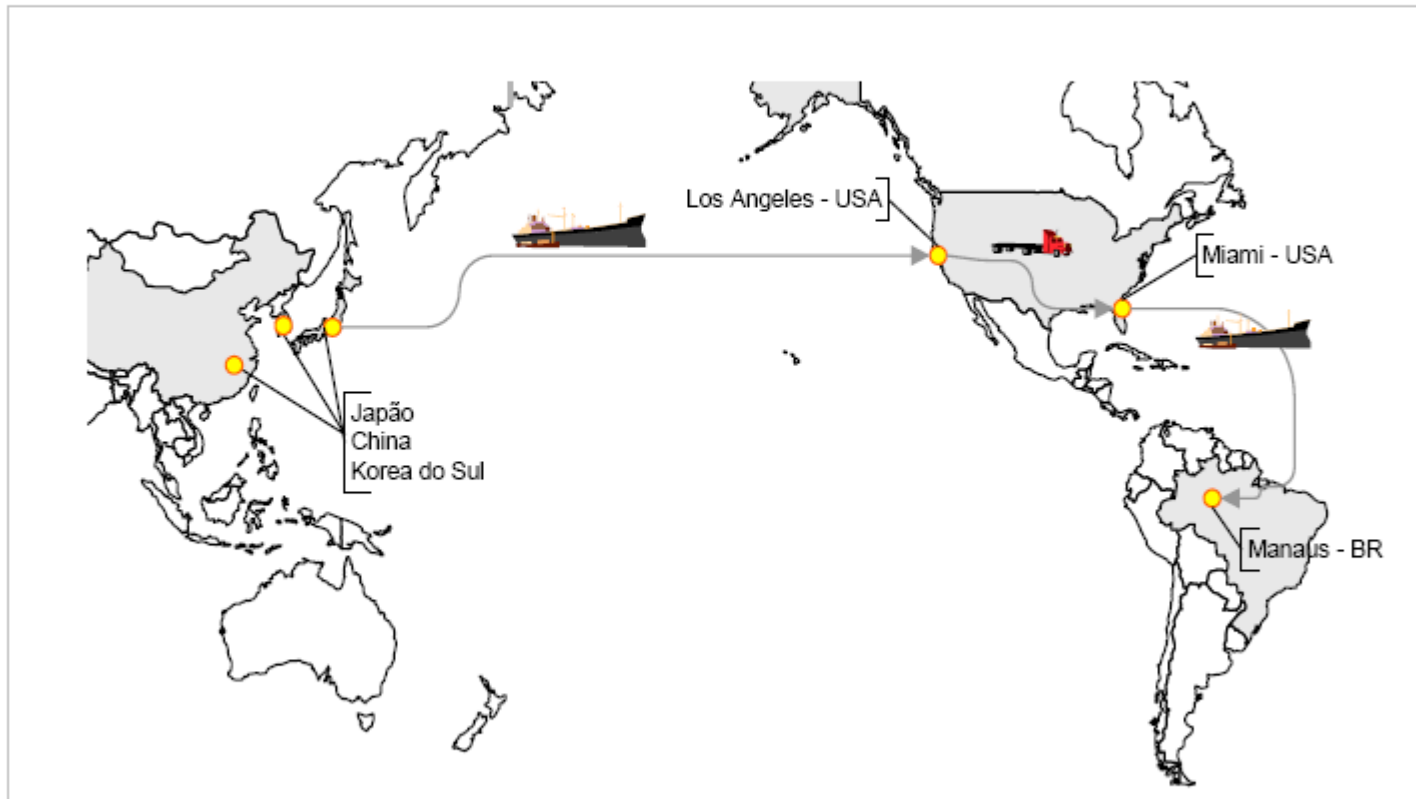
- ❑ Facturó por valor de 30,102 millones de dólares en 2008 (25,958 millones de dólares en 2009)
- ❑ Adquirió insumos por valor de 16,473 millones de dólares en 2009 (11,828 millones de dólares en 2009)

Fuente: Indicadores de Desempeño del Polo Industrial de Manaus 2005-2010, SUFRAMA- Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

Fuente: Santagadea, Rosario (2010). Integración Sudamericana y globalización.



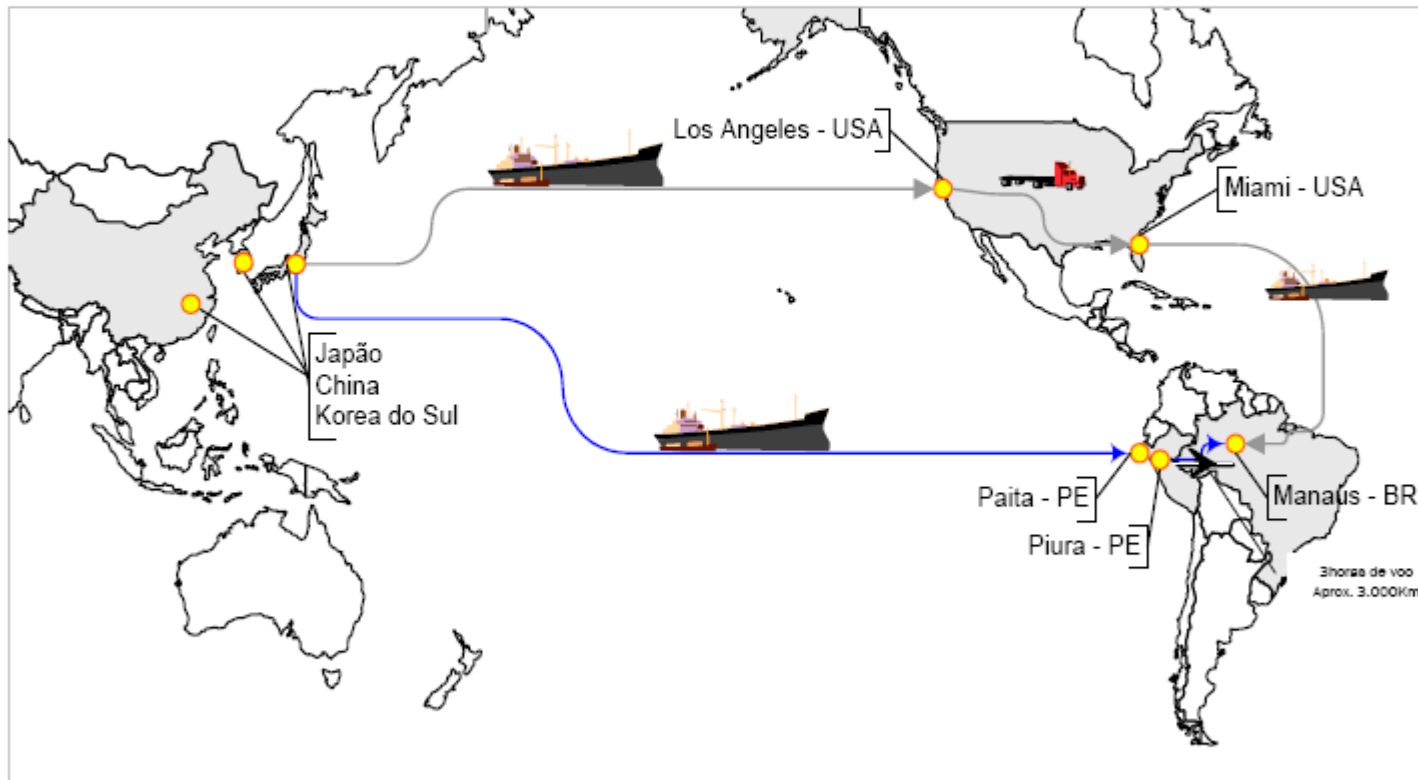
Mapa logístico actual: Asia, USA, y Manaus



► Fuente: Presentación Consultora Pieracciani, Sao Paulo, Brasil



Mapa logístico propuesto: Asia, Perú y Manaus

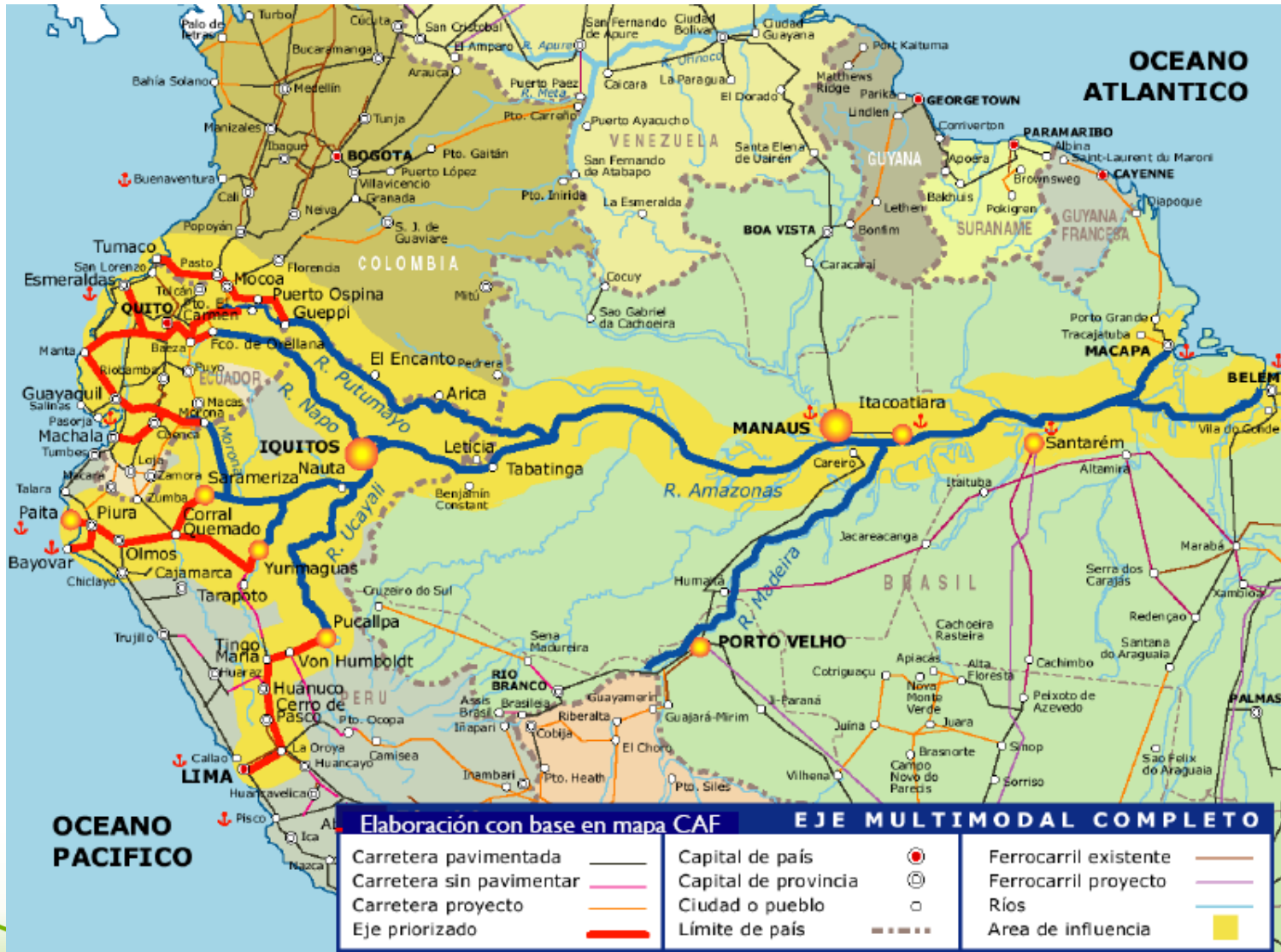


Fuente: Presentación Consultora Pieracciani, Sao Paulo, Brasil



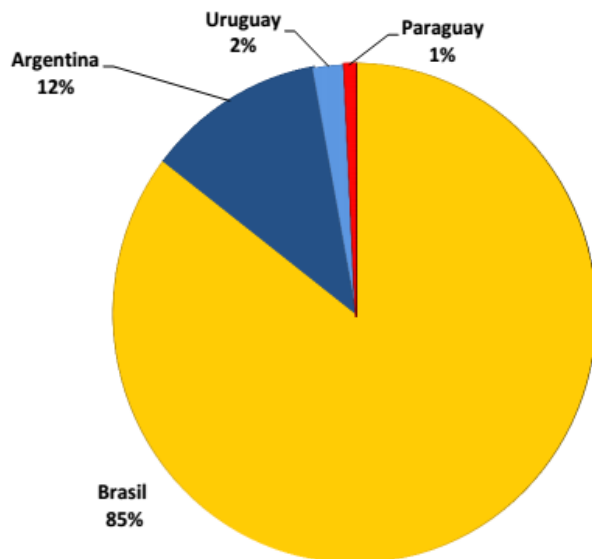


Eje del Amazonas Multimodal completo

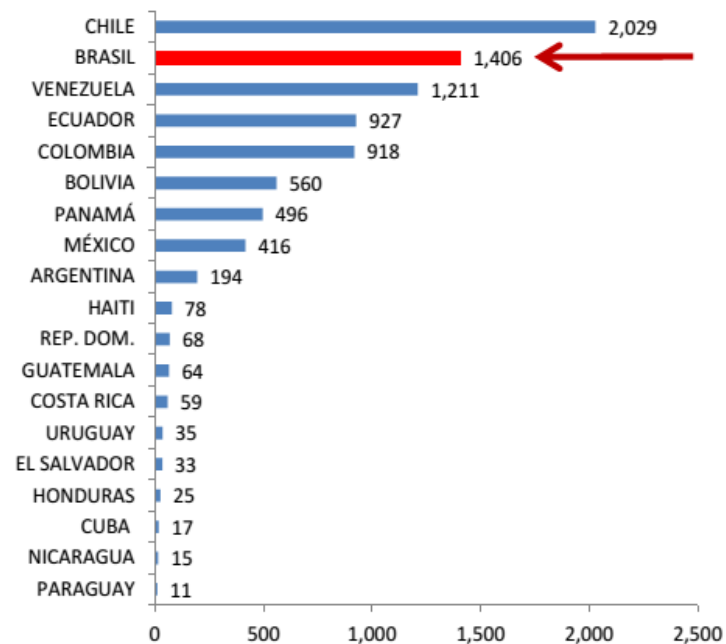


Brasil es nuestro 1er socio comercial en el MERCOSUR y 2do destino de exportaciones en Latinoamérica

Perú: Exportaciones a Mercosur
2012 (estructura %)



Perú: Exportaciones a Latinoamérica 2012
(US\$ Millones)



Fuente: Espinoza, Daniel (2013). Programa CONSOLIDA BRASIL.

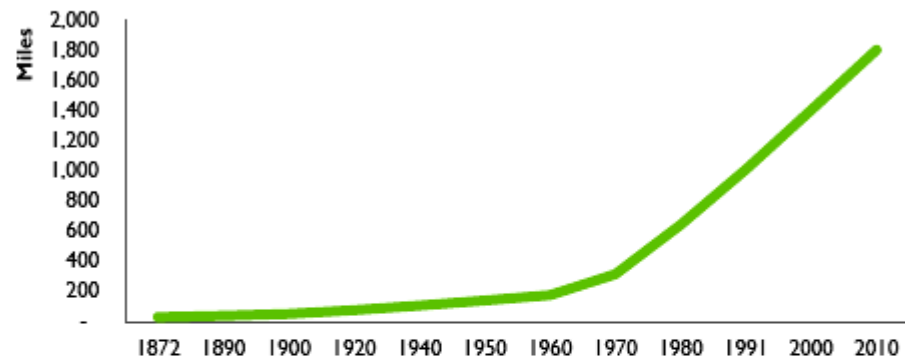


El Mercado: Manaos y su modelo de desarrollo

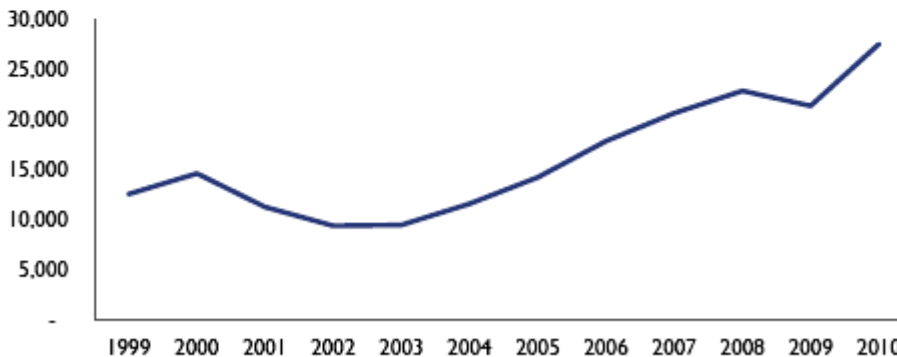
Manaos: una historia de crecimiento

Manaos: evolución de la población (en miles, 1872 - 2010)

Población de Manaos	
1960	2010
175,343	1,802,014



Manaos: Producto Bruto Interno (millones de US\$, a precios constantes)



Crec. promedio anual
PBI 2001-2010

Manaos	Brasil
9.3%	3.5%

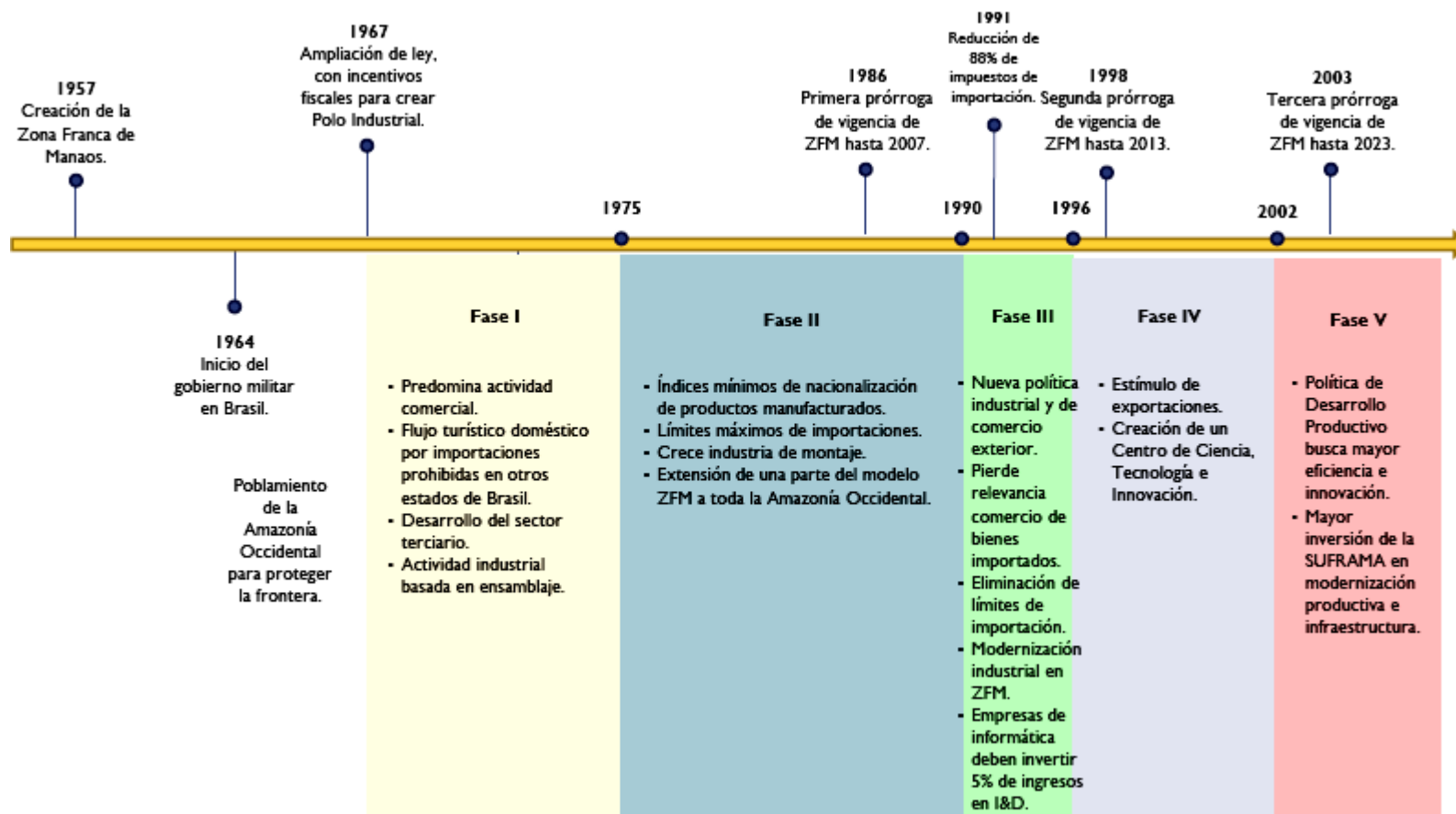
9 Fuente: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Datos tomados de los resultados de una consultoría realizada por Proexpansión por encargo del Gobierno Regional de Amazonas Perú.

proexpansión 



Cronología de la Zona Franca de Manaus



El Polo Industrial de Manaus

	1988	2011	Var %
Facturación (millones US\$)	5,098.6	41,250.1	709%
Exportaciones (millones US\$)	59.6	838.7	1,306%
Importaciones (millones US\$)	481.3	11,246.4	2,237%
Empleo (miles de personas)	60.7	119.9	98%
Sueldo medio (US\$, precios constantes)	466.1	927.0	99%
Número de empresas	271	448	65%

|| Fuente: SUFRAMA

proexpansión 

Datos tomados de los resultados de una consultoría realizada por Proexpansión por encargo del Gobierno Regional de Amazonas Perú.



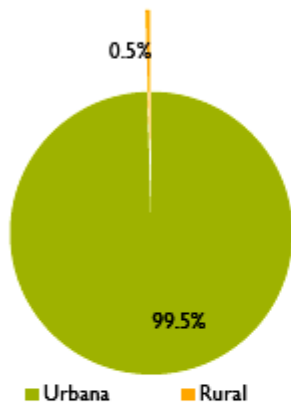
El Polo Industrial de Manaus



Perfil del consumidor en Manaos

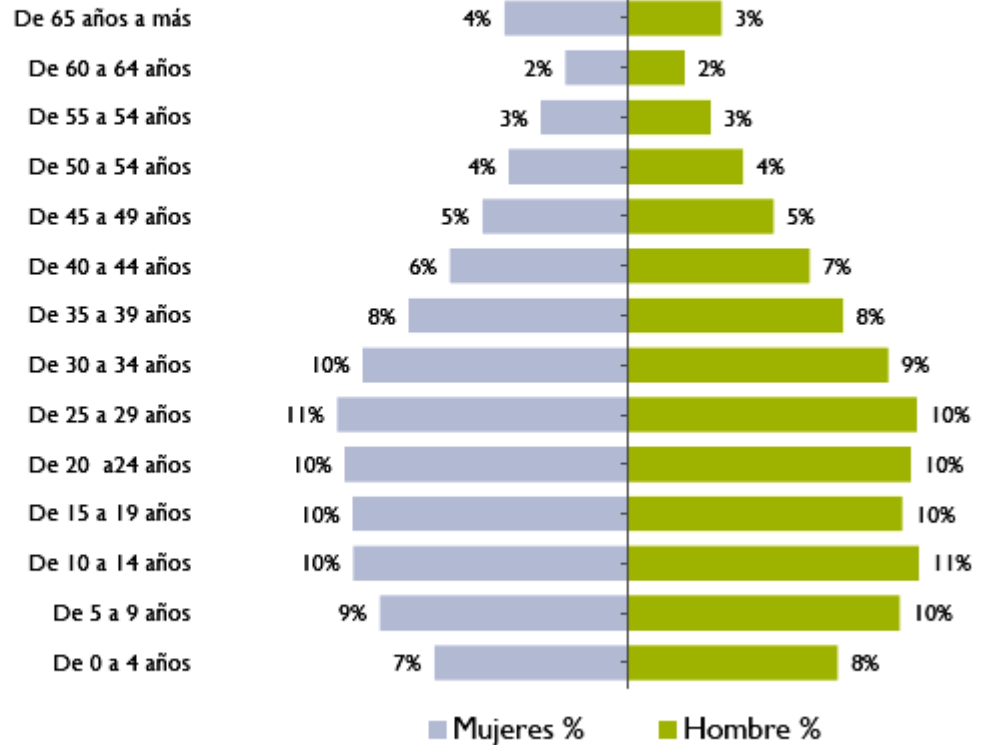
Características demográficas

Población - Manaos



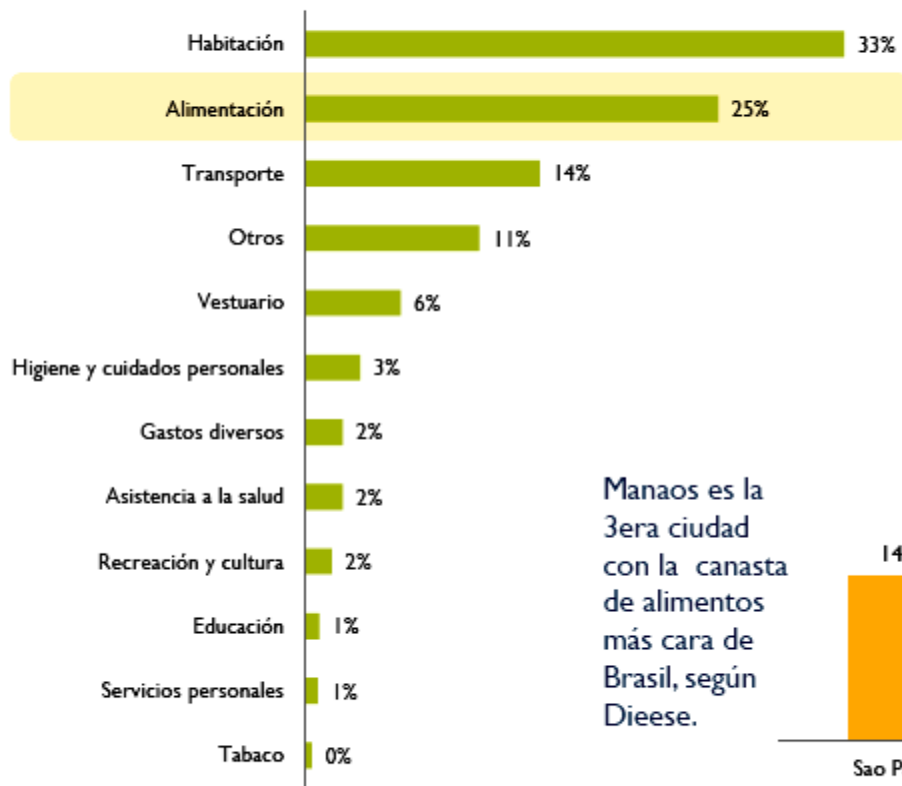
- Población urbana y joven en su mayoría.
- 30% de la población se encuentra entre los 15 y 29 años.
- 27% son menores a 15 años.

Estructura etaria



¿En qué gastan las familias en Manaus?

Presupuesto familiar promedio en dólares-Manaos

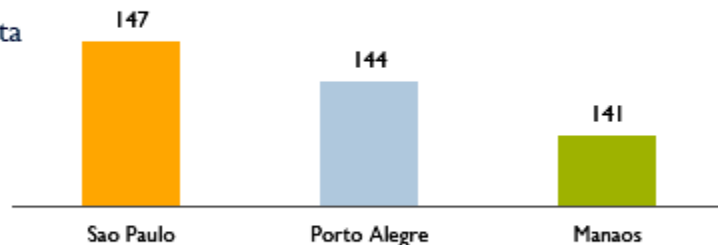


Gasto total promedio mensual familiar (2010)
US\$ 845.2

Gasto promedio mensual familiar en **alimentación** (2010)
US\$ 210.9

Manaos es la 3era ciudad con la canasta de alimentos más cara de Brasil, según Dieese.

Costo de canasta básica (US\$)



19 Fuente: Panorama Geral da Cesta Básica – Amazonas (2011) Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese)

proexpansión 

Datos tomados de los resultados de una consultoría realizada por Proexpansión por encargo del Gobierno Regional de Amazonas Perú.





El reto logístico: conectar a los dos Amazonas

Tramo terrestre Amazonas - Yurimaguas

- Infraestructura vial rural deficiente
- Falta de servicios de refrigeración

Tramo fluvial Yurimaguas - Iquitos

- Irregularidad en la salida de embarcaciones
- Falta de servicios de refrigeración
- Mala calidad en los servicios a la carga en tránsito

Tramo fluvial Iquitos - Manaos

- Inexistencia de empresas que hagan la ruta directa
- Ineficiencia de los servicios aduaneros



Escenario Actual

¿ Por donde ingresan nuestras exportaciones?



Fuente: Espinoza, Daniel (2013). Programa CONSOLIDA BRASIL.



Rutas Marítimas Callao – Brasil

Líneas navieras – Días de tránsito – Puertos de arribo

Línea Naviera	Terminal de Embarque	Días de Tránsito	Puerto de Descarga
CSAV	DPW CALLAO	26	Santos
Hamburg Sud	DPW CALLAO	20	Santos
MSC	DPW CALLAO/APMT	25	Santos
CCNI	DPW CALLAO	20	Santos
Happag Lloyd	DPW CALLAO	20	Santos

Fuente: Espinoza, Daniel (2013). Programa CONSOLIDA BRASIL.





Con la iniciativa del MINCETUR, PROMPERU, CANCELLERIA, Gremios Privados como ADEX, SUNAT, SENASA y otros desarrollan un Programa de CONSOLIDACIÓN DE CARGA EN LA MACRO REGIÓN SUR para la exportación de productos hacia los estados de Acre y Rondonia en Brasil, a través del aprovechamiento de la Carretera Interoceánica tramo Sur





Programa Consolida Brasil...

Ruta



Legenda: A. Lima B. Arequipa C. Juliaca D. Puente Inambari E. Iñapari F. Rondonia

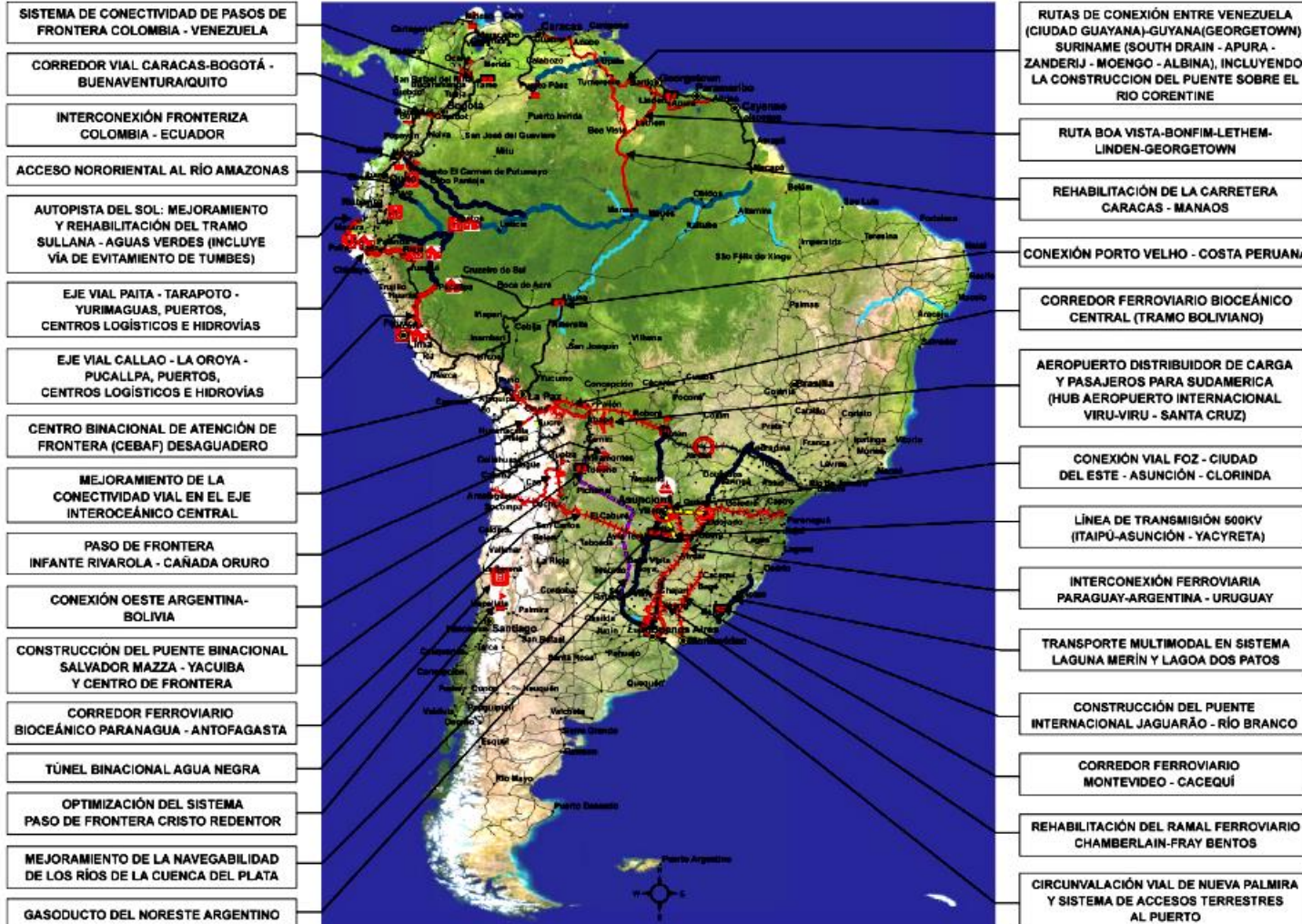
Fuente: Espinoza, Daniel (2013). Programa CONSOLIDA BRASIL.



IIRSA - Lista de Proyectos priorizados al 2012

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES INVOLUCRADOS	MONTO DE INVERSIÓN
1	AMA	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PE	637,6
2	AMA	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PE	2.719,7
3	AMA	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	BR / CO / EC / PE	60,8
4	AND	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	CO / EC / VE	3.350,0
5	AND	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	CO / EC	223,6
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	CO / VE	5,0
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO / PE	4,0
8	AND	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	41,2
9	CAP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR / BO	23,0
10	CAP	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	AR / BO	477,0
11	CAP	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	AR / BR / CH / PA	2.740,8
12	CAP	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	AR / BR / PA	439,7
13	CAP	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)	BR/PA	755,0
14	GUY	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR / VE	350,0
15	GUY	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BR / GU	250,0
16	GUY	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU / SU / VE	300,8
17	HPP	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	AR / BO / BR / PA / UR	1.589,8
18	HPP	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	AR / PA / UR	293,3
19	HPP	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UR	100,0
20	HPP	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UR	15,0
21	IOC	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	20,0
22	IOC	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	BO / BR	388,0
23	IOC	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA OROURO	BO / PA	2,0
24	IOC	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)	BO	6,7
25	MCC	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR / BO	1.000,0
26	MCC	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR / UR	93,5
27	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BR / UR	49,0
28	MCC	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	BR / UR	139,8
29	MCC	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	AR / CH	250,0
30	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR / CH	850,0
31	PBB	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	BR / PE	85,4
			TOTAL	17.260,7

IIRSA: Mapa de los Proyectos Priorizados



- SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA
- CORREDOR VIAL CARACAS-BOGOTÁ - BUENAVENTURA/QUITO
- INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR
- ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS
- AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)
- EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS
- EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS
- CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO
- MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL
- PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA OROURO
- CONEXIÓN OESTE ARGENTINA-BOLIVIA
- CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA
- CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUA - ANTOFAGASTA
- TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA
- OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR
- MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA
- GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO

- RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA)-GUYANA(GEORGETOWN)-SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCION DEL PUENTE SOBRE EL RIO CORENTINE
- RUTA BOA VISTA-BONFIM-LETHEM-LINDEN-GEORGETOWN
- REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS
- CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA
- CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)
- AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMERICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU-VIRU - SANTA CRUZ)
- CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA
- LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500KV (ITAIPÚ-ASUNCIÓN - YACYRETA)
- INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY-ARGENTINA - URUGUAY
- TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS
- CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO
- CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ
- REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN-FRAY BENTOS
- CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO

- Legenda: Proyectos Prioritarios:**
- Paso fronterizo, CEBAF
 - Puerto
 - Centro Logístico

- Aeropuerto
- Acceso o anillo vial
- Ferroviario

- Túnel
- Hidrovías
- Gasoducto
- Eléctrico

- Vial
- Navegabilidad
- Puente

- Referencias:**
- Corredor vial
 - Corredor ferroviario
 - Vialidad existente
 - Capital de nación
 - Hidrovías principales
 - Hidrografía





1

**EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS
E HIDROVÍAS**

EJE: DEL AMAZONAS

GRUPO/S: G3 Y G6

PAÍSES: PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$637,6 millones

**TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal,
Marítimo, Carretero y Fluvial**



Fuente: IIRSA





2

EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

EJE: DEL AMAZONAS

GRUPO/S: G4 Y G6

PAÍSES: PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$2.719,7 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal,
Marítimo, Carretero y Fluvial



Fuente: IIRSA



3

ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

EJE: DEL AMAZONAS

GRUPO/S: G2, G6 y G7

PAÍSES: BRASIL-COLOMBIA-ECUADOR-PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$60,8 millones

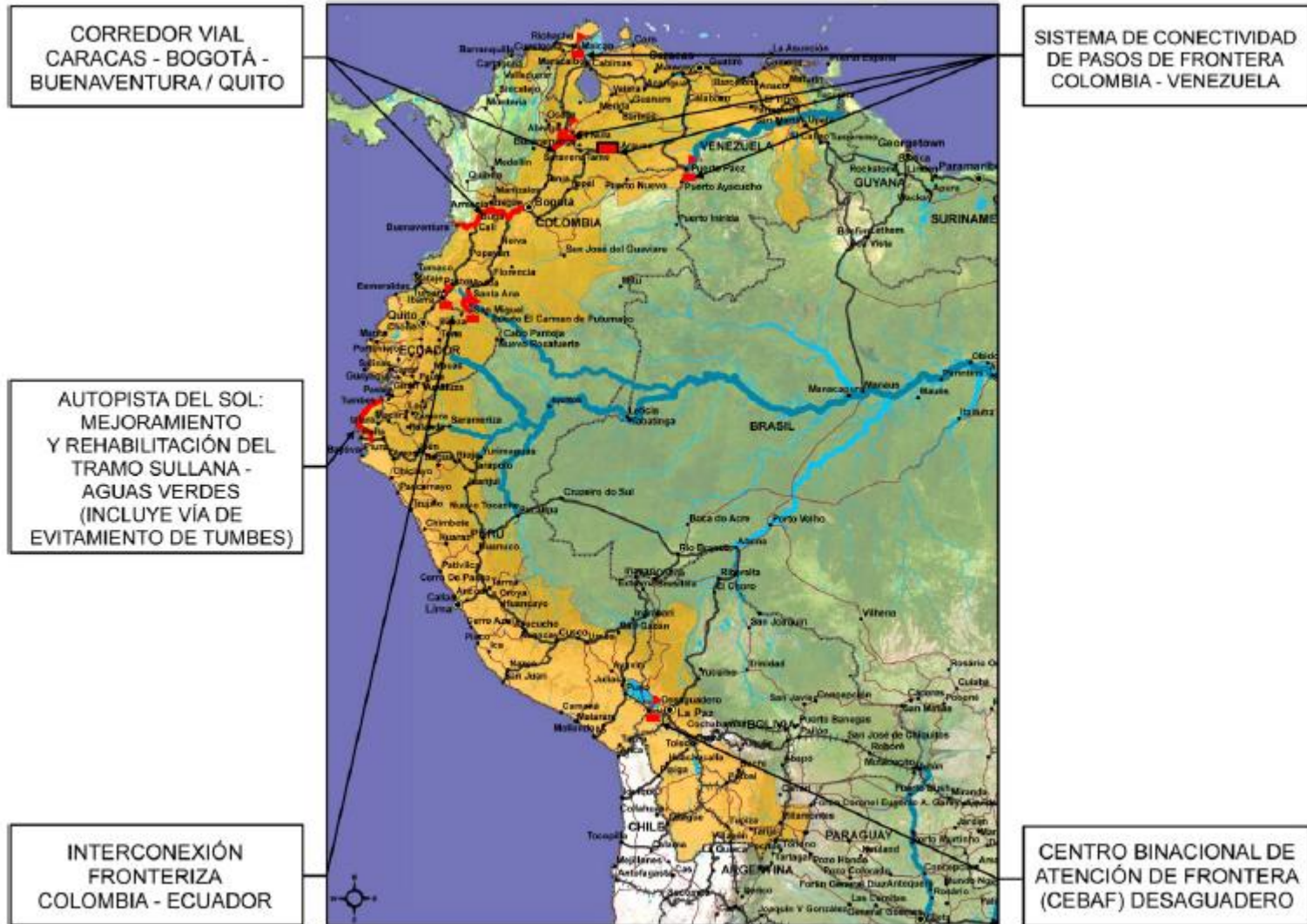
TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal y Fluvial



Fuente: IIRSA



IIRSA - Lista de Proyectos priorizados al 2012 en el Eje Andino





7

CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO

EJE: ANDINO

GRUPO/S: G8

PAÍSES: BOLIVIA-PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$4,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Pasos de Frontera



Fuente: IIRSA





8

AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)

EJE: ANDINO

GRUPO/S: G5

PAÍSES: PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$41,2 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



Fuente: IIRSA





31

CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA

EJE: PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

GRUPO/S: G2

PAÍSES: BRASIL-PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$85,4 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



Fuente: IIRSA





En Conclusión ...

1. De todas las carreteras de nivel nacional, transversales y longitudinales, las que conforman las carreteras IIRSA van articulando territorios macro que permitirán la vinculación de territorios internos, la mayoría excluidos del proceso de crecimiento económico, mediante redes que involucren a las zonas productivas, ciudades menores y áreas rurales y articularlos con los principales mercados del país y del exterior, ya que actualmente la relación con otras ciudades de América del Sur, especialmente con Brasil, son solamente, por ahora, con áreas fronterizas. Con ello estamos generando condiciones para la formación de territorios económicos como base la creación política de verdaderas macro regiones que hagan contrapeso al centralismo.





2. Es necesario constituir Agencias de Fomento de la Inversión Privada en ámbitos macroregionales.

Que en base a la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada y su Reglamento los Gobiernos Regionales deben liderar la propuesta de Creación de la AGENCIA DE FOMENTO DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN EL MARCO DE LOS EJES MULTIMODADES DE SU JURISDICCION para lo cual debe aprobarse en el Consejo Regional una Ordenanza y luego solicitar la adhesión de todos los demás departamentos vinculados. Ya existe un modelo con la Agencia de Fomento de la Inversión Privada de la Amazonía que agrupa a todas los departamentos integrantes del Consejo Interregional Amazónico – CIAM. Esta instancia debe articular los esfuerzos público – privados regionales con PROINVERSION, instancia que se convierte en el soporte técnico para la promoción de la inversión descentralizada.





3. Es necesario fomentar la participación de la sociedad civil organizada en el proceso de ZEE y Ordenamiento Territorial como base para el desarrollo armónico de nuestra economía y sociedad.





4. Es importante realizar una evaluación del Programa de Consolidación de carga en la Macro Región SUR (CONSOLIDA BRASIL), para analizar las condiciones de réplica en la Macro Región Norte del Perú.

Actualmente el Programa Región Exportadora a través del componente Diálogo Político, está impulsando un Foro de análisis de la Integración Comercial Amazónica donde se explicarán los resultados del Programa CONSOLIDA BRASIL en el Sur y sus posibilidades de ampliar al Norte del País.





Propendamos ha hacer del Perú: País Puerto Suramérica con Asia pacifico por que es ...

- Bioceánico.
- Biodiverso Con Bancos Genéticos Estratégicos Mundiales.
- Con Fuentes De Energía Hidroeléctrica Y Gasífera.
- Nodo Continental En Transporte Intermodal.
- Plataforma Logística Global.
- Despensa Alimentaria.
- Poli Metálico.
- Bosque Amazónico.
- Cuna Civilizatoria Andina.





Instituto

economía & desarrollo

!! *Gracias !!*

