



**LA  
ECONOMIA  
REGIONAL**

**SEGUNDA  
SECCION**

## CAPITULO 9: Contexto Económico Regional

*Afortunadamente, la idea de coordinar esfuerzos conjuntos en el marco de la concepción de regionalización propuesta por el Instituto de Investigaciones Económicas de la Bolsa de Comercio de Córdoba y la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales ha madurado en el tiempo. Trabajar para la consolidación de la Región Central, estrechar los vínculos con otras regiones y fortalecer la inserción externa, constituyen los principales desafíos. Esta edición del Balance pretende incorporar al análisis la temática de las subregiones o microregiones, concebidas como espacios de integración de vital importancia a la hora de aligerar las diferencias de desarrollo intraregionales.*

*En este sentido, el IIE ha propuesto una división de la provincia de Córdoba en cinco áreas, las que podrán encarar iniciativas de desarrollo endógenas y autogeneradas.*

### 9.1. Introducción

Durante las últimas décadas, la economía mundial ha asistido a un proceso de globalización. Este se advierte en el crecimiento de los flujos comerciales, y en la facilidad y velocidad con la cual éstos tienen lugar, y en la extraordinaria movilidad del capital. Las transacciones se realizan en forma instantánea y la tecnología informática posibilita la difusión de un conocimiento compartido por todo el mundo. La globalización le imprimió una nueva dinámica al sistema económico: se debe pensar en forma global pero actuar local y regionalmente.

Así es como, simultáneamente a este fenómeno, surgió otro proceso denominado regionalización. Este es una consecuencia directa del anterior, es la respuesta microeconómica a los cambios en el entorno macro.

Esto condujo a que la actual economía global no sea otra cosa que un mosaico de regiones económicas, que se despliegan en múltiples jurisdicciones políticas, donde la tendencia es la integración entre Estados, naciones y ciudades. Este proceso se explica por la necesidad de insertarse en la economía global, lo cual exige que se trabaje de cerca sobre las ventajas competitivas de las distintas áreas geográficas de un país. Así es como la regionalización aparece como la coordinación de factores, recursos y medios, con el objeto de optimizar las posibilidades de desarrollo de un área determinada.

En la medida que este proceso avance, la economía en su conjunto se verá beneficiada. La experiencia internacional indica que el desarrollo regional estimula y fortalece el progreso nacional, ya que la inserción de una región en el contexto mundial, y su crecimiento socioeconómico, genera efectos multiplicadores que benefician al país en su conjunto. En otras palabras, existe un derrame de beneficios hacia los territorios adyacentes.

Como se mencionó en el capítulo 13 (Competitividad), las claves para un crecimiento sostenido y la exitosa inserción regional se centran en los incrementos de la productividad de los factores y la reducción de los costos globales de producción (transporte, seguros, mano de obra, servicios financieros, entre otros).

Se dijo que las regiones son esencialmente económicas y no políticas. Sin embargo, el Estado tiene una función que desempeñar en todo este proceso. La eficientización del sector público es de suma importancia para lograr la total adaptación al contexto internacional. En la mayoría de los casos, los Estados desarrollan enormes estructuras burocráticas que toman ineficiente su accionar,

afectando la competitividad regional. De ser así, se ven limitados y afectados los esfuerzos en pos de incrementar la productividad.

Con el constante aumento en la productividad como objetivo, las economías regionales están destinadas a liderar el crecimiento económico mundial de los próximos años. Los ejemplos son numerosos alrededor del mundo, pero se pueden destacar la Región de Kansai (Osaka, Kobe y Kioto) en Japón, la Región de San Diego/Tijuana en California y el Triángulo Mineiro en Brasil.

#### Recuadro 9.1: Antecedentes Históricos de Regionalización en Argentina

La idea de la regionalización en Argentina no es nueva, de hecho han existido diferentes esfuerzos en este sentido. Ya en 1924, el libro "La Capacidad Económica de la Capital Federal" de Alejandro Bunge, señalaba las notables diferencias de bienestar de la población que residía en un radio de 780 km de la Capital Federal y fuera de dicho límite. Este constituyó uno de los primeros antecedentes del enfoque regional y destacó su importancia en el desarrollo equilibrado. Entre las principales iniciativas de regionalización podemos nombrar<sup>1</sup>:

- En 1958 se creó la Corporación Norpatagónica, mediante un tratado interestatal entre la Nación y las provincias de Chubut, Neuquén y Río Negro. Su principal objetivo fue el mejor aprovechamiento de los recursos productivos de la región y la promoción de la actividad siderúrgica industrial.
- En 1961 y 1962, el Consejo Federal de Inversiones y el Instituto Torcuato Di Tella estudiaron las estructuras económicas regionales con la finalidad de alcanzar una división regional del territorio que reflejara las diferentes estructuras productivas y sirviera para estimular su desarrollo en forma más adecuada. Se identificaron seis regiones: Buenos Aires, Litoral, Centro, Cuyo, Noroeste y Valle de Río Negro. Sin embargo, esta división no respetaba ni los límites provinciales ni los departamentales, por lo que su implementación terminó complicándose.
- En 1963 el CFI publicó el estudio "Bases para el Desarrollo Regional Argentino", el que identificaba siete regiones, coincidentes esta vez con los límites departamentales.
- En 1966 el gobierno militar instrumentó el Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo, entre cuyos objetivos encontramos: "determinar las políticas y estrategias directamente vinculadas al desarrollo nacional, formular los planes nacionales de largo y mediano plazo, los planes regionales o sectoriales, compatibilizarlos, coordinar su ejecución y evaluar y controlar los esfuerzos nacionales para el desarrollo" (extraído de la ley 16.954, Art. 2).
- En 1967 el CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo) elaboró un proyecto de regionalización que incluye 8 regiones y 37 subregiones, las que fueron avaladas por decretos en 1967 y 1969. No obstante, el proyecto no tuvo mayor trascendencia.
- En 1977, desde el Ministerio de Planeamiento de la Nación, se efectuó un llamado a las provincias para la formulación de una propuesta de regionalización del país. La hipótesis original de trabajo contemplaba la integración en siete regiones.
- El contexto de regionalización también se tuvo en cuenta en el gobierno de Raúl Alfonsín. En 1986 el proyecto de reforma constitucional hacía referencia a "la posibilidad de que las provincias, haciendo uso de los poderes no delegados, puedan constituir regiones con la finalidad de optimizar el aprovechamiento de todos los recursos, sean estos naturales o económicos, lo que permitiera en cada una de ellas desarrollar un proceso de crecimiento armónico que sin duda redundara en la consolidación de nuestro jaqueado sistema federal".
- En 1985 el Dr. Juan Alberto Roccatagliata propuso la división del territorio argentino en ocho regiones geográficas, incorporando novedosos conceptos de nodos y redes. En 1992 publicó "La Argentina: Geografía General y los Marcos Regionales", distinguiendo un conjunto de 20 regiones funcionales, denominadas según su ciudad cabecera.
- Luego de la reforma Constitucional de 1994, el Dr. Roberto Dromi publicó "Cuatro leyes Constitucionales. Bases y Principios" donde se incluye una Ley de Regiones, que propone siete unidades regionales. Desde 1996, la Presidencia de la Nación impulsó este proyecto de regionalización, el que pretendía agrupar provincias en materia económica y social. El fundamento de la propuesta era que "la nación debía tener una activa participación en el proceso de regionalización del país a fin de evitar conflictos de cara hacia el futuro". Asimismo, se impulsó la iniciativa por la necesidad fiscal y presupuestaria de racionalización del gasto público y homogeneizar las medidas políticas de desarrollo social.
- En 1998 el Dr. Dromi publicó "Argentina por regiones", compartiendo la autoría con el Dr. Carlos Menem, presidente de la Nación. Dicha edición es una versión actualizada de la propuesta realizada en 1996, aunque con distinta conformación provincial de las regiones (por ejemplo, esta vez la Región del Centro está constituida por Córdoba y Santa Fe).
- En 1996, a instancias de la Bolsa de Comercio de Córdoba y de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales se creó la Región Centro, concebida como un proceso consensuado y participativo, a diferencia del matiz de imposición que encerraban otros intentos históricos. De esta manera, comienza a consolidarse un nuevo mapa regional, basado en la Reforma Constitucional de 1994.

<sup>1</sup> En base a la publicación de Jorge Carlos Antón, "Las Regiones Económicas Argentinas", (Ciudad Argentina 1999) y fuentes propias.

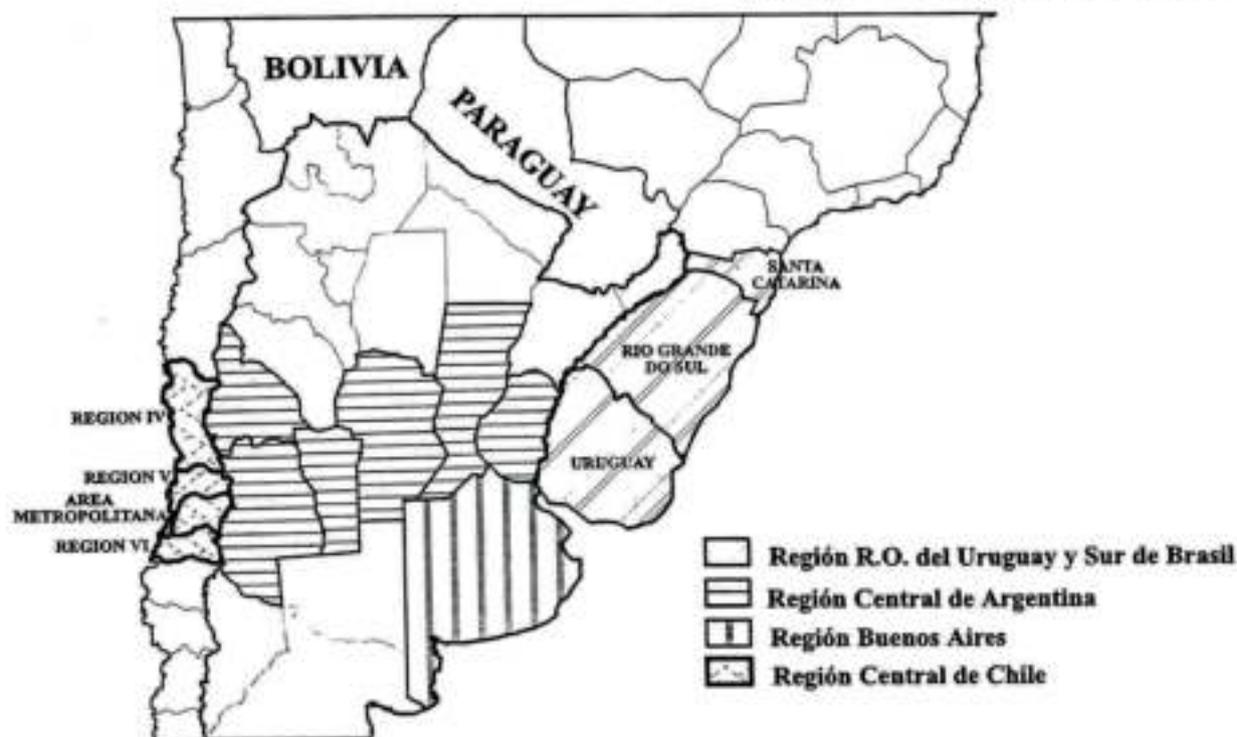
## 9.2. Avances de la Regionalización

Se expuso cómo el proceso de regionalización ha cobrado un fuerte impulso a nivel mundial; sin embargo, Argentina aún está dando los primeros pasos en esta dirección. Un hecho que revitalizó el interés por los temas regionales fue la Reforma Constitucional de 1994, que habilitó a las provincias a realizar acuerdos con miras al desarrollo socioeconómico regional. Cabe destacar que desde hace más de dos décadas, distintas Cartas Magnas de otros países latinoamericanos, como Chile, Brasil y Bolivia, consideraban la problemática del desarrollo territorial. La reforma argentina estuvo orientada hacia la modernización y la incorporación de nuevas herramientas para el progreso.

En la edición de 1997 del *Balance*, ya se había identificado una franja de territorio dentro del continente sudamericano, denominada "Corredor Austral de Crecimiento"<sup>2</sup>, que poseía las mayores potencialidades de desarrollo. Quedaron definidas entonces cuatro regiones<sup>3</sup> dentro del corredor, las que fueron denominadas como:

- i) **Región de Uruguay y Sur de Brasil**, integrada por la República Oriental del Uruguay y los Estados Río Grande do Sul y Santa Catarina en el territorio brasileño;
- ii) **Región Central Amplia**, formada por las provincias argentinas de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, San Juan, San Luis y Mendoza;
- i) **Región Buenos Aires**, que corresponde al territorio de la provincia de Buenos Aires, Capital Federal y el Conurbano;
- ii) **Región Central de Chile**, integrada por las regiones IV, V, VI y Área Metropolitana.

Mapa 9.1: Corredor Austral de Crecimiento



Fuente: IIE.

Asimismo, dentro del territorio argentino, las provincias ubicadas al norte de la Región Central Amplia han sido consideradas en forma conjunta bajo la denominación de Región Norte mientras que las provincias patagónicas fueron agrupadas en la Región Sur.

<sup>2</sup> El Corredor Austral de Crecimiento se define como la franja geográfica con mayores niveles de ingreso de la región austral de América del Sur, la cual se extiende aproximadamente entre el triángulo formado por las ciudades de Belo Horizonte, Río de Janeiro y San Pablo, orientado hacia el Océano Atlántico, hasta las regiones IV, V, VI y Área Metropolitana de la República de Chile sobre el Océano Pacífico.

<sup>3</sup> Puede encontrarse en la Edición 1998 del *Balance* un análisis de los principales indicadores referidos a la geografía, economía y aspectos sociales de las cuatro regiones.

El Instituto de Investigaciones Económicas de la Bolsa de Comercio de Córdoba contribuyó a impulsar la regionalización del territorio nacional, especialmente la creación de la Región Central Ampla, como un medio para lograr un desarrollo nacional más equilibrado, dando lugar a un espacio alternativo al histórico centralismo de la ciudad de Buenos Aires y su área de influencia.

En el cuadro 9.1 se muestran los principales indicadores socio-económicos de las regiones argentinas. Pueden advertirse las significativas diferencias en materia de producto bruto, población, médicos por habitantes, tasas de analfabetismo, estudiantes universitarios, salarios promedios y hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI), todos indicadores favorables a la provincia de Buenos Aires y Capital Federal.

Cuadro 9.1: Indicadores Regionales Básicos: Geográficos, Demográficos y Económicos

Concepto	Buenos Aires	Región Central Ampla	Región Norte	Región Sur <sup>(1)</sup>
Superficie (km <sup>2</sup> )	307.771	692.335	849.563	941.833
Población 1998 (E)	16.407.287	9.333.958	7.051.685	1.975.527
PBG 1998 (E) (mill. \$) <sup>(2)</sup>	203.310,3	76.194,1	31.115,9	19.812,0
PBG Per Capita 1998 (E)	12.391,5	8.163,1	4.412,5	10.028,7
Exportaciones 1998 (mill. \$)	10.757,7	9.489,5	2.261,6	3.055,5
Coef. de Apert. (X/PBI)	6,1 %	14,4 %	8,4 %	16,6 %
T. Analfabetismo 1991	2,0%	3,8%	7,6%	4,6%
Alumnos Universit. 1997	545.833	267.950	159.243	37.247
Med. c/10.000 hab.	30,3	28,3	17,5	19,2
T. Desocupación <sup>(3)</sup>	15,3%	13,8%	11,8	11,1
T. Actividad <sup>(3)</sup>	45,6%	39,0%	35,1	40,6
Salario Promedio <sup>(4)</sup>	953,3	747,7	703,2	950,5
Hogares con NBI 1991	13,2%	14,5%	30,1%	18,5%

Nota: (1) Se tiene en cuenta la superficie continental americana. (2) Se consideró el recálculo del PBI realizado por el MEyOSP para 1998. (3) Onda Agosto de 1999, se tomaron los promedios ponderados por la población de los aglomerados donde se realiza la medición. (4) Salario promedio ponderado por población en base a Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones.

Fuente: IIE en base a INDEC y CFI.

A pesar de ello, existe un conjunto de indicadores que revelan la dinámica y protagonismo de otras regiones argentinas. Por ejemplo, en la Región Sur, las políticas de promoción de la actividad económica, el mayor gasto público en relación a otras regiones y la gran abundancia de recursos naturales junto a un territorio poco poblado, permitieron alcanzar un nivel de PBG per capita similar al de Buenos Aires, pero con una capacidad adquisitiva promedio menor, debido a que los precios finales son más altos en la mayoría de los bienes y servicios disponibles.

La Región Sur, junto con la Región Central Ampla, lideran la inserción externa, ya que exhiben un coeficiente de apertura (entendido como el cociente entre exportaciones y PBI) del 14,4% y 16,6%, respectivamente, porcentaje más de dos veces superior al registrado en Buenos Aires.

Asimismo, los índices de desempleo de las regiones Central, Norte y Sur son levemente inferiores a los de la región más rica del país.

Por último, existe un conjunto de producciones regionales de significativa importancia en la economía nacional. El caso de la producción de oleaginosas, aceites vegetales y pellets en Córdoba y Santa Fe son ejemplo de ello, al igual que la gran cuenca lechera existente entre estas dos provincias y las numerosas industrias lácteas radicadas en la región.

La producción de limón y su jugo en Tucumán, su industrialización y exportación, las plantaciones de arroz y cítricos en Entre Ríos, la explotación de petróleo y gas en la Patagonia, constituyen otros ejemplos.

Asimismo, el nuevo marco de integración y los cambios estructurales en la economía están redefiniendo los flujos comerciales. El intercambio con los países vecinos se ha incrementado notablemente, especialmente en el caso de Brasil y Chile, y el comercio exterior tiende hacia la descentralización.

La Región Centro quedó formalmente constituida el 15 de agosto de 1998 mediante el acta firmada, en la ciudad de San Francisco, por los gobernadores de Córdoba y Santa Fe. Con la firma

de un Acta de Integración Regional, el 6 de abril del corriente año en la ciudad de Paraná, se sumó la provincia de Entre Ríos a la Región Central. Asimismo, la provincia de San Juan ha manifestado su interés por formar parte a la iniciativa de las tres provincias pampeanas, aunque formalmente también integra la región denominada «Nuevo Cuyo».

### 9.2.1. La Importancia de la Infraestructura

Numerosos estudios demuestran que mayores niveles de infraestructura física contribuyen notablemente al aumento de la productividad del sistema económico. Esto se observa en la reducción de costos de traslado, tiempos de viaje, disminución de los gastos de mantenimiento de rodados y los seguros del transporte, en la posibilidad de incorporación del *just in time* en el manejo de inventarios, entre otros beneficios. Las mejoras en la infraestructura pueden profundizar el perfil productivo de las regiones, estimulando su especialización en la producción de aquellos bienes para los que posee ventajas comparativas.

Entre las ventajas sociales de la infraestructura encontramos: las posibilidades de acceder a mejores empleos, menores tasas de accidentes, nuevas oportunidades de educación, de vivienda y de salud.

Cabe destacar que la disponibilidad de mayores niveles de infraestructura puede también estimular la relocalización de actividades productivas y el movimiento de factores. A fin de disminuir los desequilibrios regionales, recientes investigaciones<sup>4</sup> recomiendan las inversiones intraregionales, es decir, obras de infraestructura dentro de los límites de las propias regiones (autopistas, caminos secundarios, agua potable, redes eléctricas y de comunicaciones, ferrocarriles interurbanos de carga, etc.). Al mismo tiempo, se afirma que los aumentos de la dotación de infraestructura interregional (entre regiones) posibilitará la relocalización de industrias desde las áreas menos adelantadas hacia las de mayor desarrollo, a fin de aprovechar los recursos físicos de estas últimas.

La literatura económica reconoce el rol de la infraestructura como condición necesaria (aunque no suficiente) para estimular el crecimiento económico, especialmente cuando un país pretende insertarse comercialmente en un mundo globalizado y competitivo.

La logística y las vías de comunicación son los elementos que, cada vez en mayor medida, determinan y canalizan los procesos de integración regional. Adicionalmente, la disponibilidad y calidad de la infraestructura son factores de importancia a la hora de decidir la localización de inversiones.

No quedan dudas de que las administraciones provinciales deberían modificar la estructura de sus gastos y priorizar el crecimiento de la infraestructura física y la promoción de la inversión privada en la materia. En el capítulo 10: Infraestructura de la Región Central, se analizará la importancia de los proyectos de la autopista Córdoba-Rosario, la Hidrovía Paraná-Paraguay, los pasos fronterizos, y el Puente Rosario-Victoria, los ramales ferroviarios de la Región Central, entre otros proyectos relevantes.

## 9.3. Las Nuevas Concepciones del Desarrollo Regional

La reciente experiencia internacional en materia de desarrollo regional se ha orientado al fomento de las interacciones territoriales, la promoción de los procesos de especialización y complementariedad recíproca entre los agentes económicos. Una política considerada como favorable es la estimulación de la circulación del conocimiento, tanto formal como informal, considerado de suma importancia para el desarrollo eficiente de los procesos de innovación. Son claves para

<sup>4</sup> Ver "Las Economías Regionales", Guido Porto 1995.

el desarrollo, la formación de redes (networking), las que surgen de la interacción entre los distintos niveles de gobierno, las entidades empresariales, universidades, fundaciones y organizaciones no gubernamentales.

El enfoque europeo pone el acento en el desarrollo y fortalecimiento de la participación de los distintos agentes económicos en las políticas de crecimiento. La principal finalidad de esta nueva concepción fue crear un ambiente favorable para el desarrollo y gestación de negocios, incentivar la complementación productiva y estimular un proceso de crecimiento autogenerado. En consecuencia, se pasa de un enfoque de política orientado desde arriba (top-down) a otro impulsado por los agentes e instituciones locales directamente involucrados en la intervención (botton-up).

El enfoque botton-up, facilita encontrar e implementar soluciones a problemas particulares o específicos y crea un ambiente de cooperación empresarial e institucional.

Las políticas asistenciales han sido sustituidas por otros enfoques. Las nuevas formas de intervención implican un tránsito de lo global a lo específico y de lo nacional a lo regional. Los subsidios generales a la producción se transformaron en políticas de apoyo con productos y servicios concretos y reales, donde las instituciones intermedias tienen un papel preponderante. En este sentido, podemos citar las políticas regionales implementadas en la Unión Europea:

- ✓ Promoción del desarrollo tecnológico
- ✓ Promoción de la calidad
- ✓ Transferencia de conocimientos y experiencias
- ✓ Provisión de infraestructura básica
- ✓ Capacitación del capital humano
- ✓ Diversificación de las estructuras productivas
- ✓ Incentivo de la capacidad de adaptación de las empresas
- ✓ Creación de nuevas empresas

Podría sintetizarse como toda política que contribuya a generar un entorno empresarial competitivo y a elevar su productividad. Asimismo, estos cambios se reflejan también en el concepto de competitividad. Surge la concepción de "competitividad sistémica", donde si bien se le da importancia a los clásicos elementos macro y microeconómicos, adquieren especial relevancia el ambiente en que se desarrollan los negocios, el grado de cohesión social, las relaciones entre las empresas y las distintas instituciones de la sociedad, el rol del Estado, la existencia de externalidades y sinergias dentro del funcionamiento público y privado, entre otros.

En una reciente publicación, Allen Scott<sup>5</sup> señalaba que la economía moderna es un mosaico de sistemas de producción regional interdependientes. Estos sistemas se forman con base en economías de aglomeración y transacciones. El orden colectivo necesario en los sistemas regionales requiere de acciones públicas y de las instituciones. Las políticas, en muchos casos, tienen que ser regionales, por ello el espacio regional y subregional se ha convertido en algo mucho más importante para la economía de lo que era anteriormente.

## 9.4. Microregiones

### 9.4.1. Bases de la Subregionalización

Indudablemente, dentro de la Región Central, como de las restantes áreas territoriales, existe un conjunto de subregiones o microregiones donde prima una determinada estructura productiva, un patrón de especialización o bien, similares potencialidades para el desarrollo.

La conformación de subregiones constituye un alternativa y una oportunidad de desarrollo dentro del entorno regional y nacional. Los agentes económicos y sociales subregionales deberán decidir estratégicamente y planificar acciones tendientes a su propio crecimiento.

<sup>5</sup> Ver "The Geographic Foundations of Industrial Performance", Allen Scott 1998.

En el mundo actual no compiten empresas sino sistemas y organizaciones y es en este marco en el que debe comprenderse el sentido de microrregionalización. Las empresas están integradas a una red que incluye a sus proveedores de bienes y servicios, al sistema financiero, educativo, tecnológico, energético, de transporte y comunicaciones, entre otros. Eliminar los rezagos de productividad y competitividad involucra a todo el sistema microrregional. De esta forma, las subregiones son el ámbito adecuado para impulsar la cooperación y coordinación de las estructuras productivas y aprovechar y profundizar las ventajas comparativas y competitivas.

El punto de partida para la fijación de los límites subregionales son aspectos tales como: el origen histórico, la estructura productiva, el nivel socioeconómico de la población, los polos de desarrollo y su vinculación con su periferia, entre los más significativos. Lo que se persigue es delimitar un espacio que comparta similares características físicas, biológicas, sociales, culturales y económicas. Sin embargo, se advierte la importancia de disponer de un eje de desarrollo en torno al cual se canaliza la integración subregional. Un claro ejemplo de estos ejes de desarrollo son las distintas rutas provinciales y nacionales que conectan conglomerados urbanos de importancia dentro de las regiones.

Córdoba presenta una cruz vial, que vincula los principales centros productivos de la provincia. La ruta nacional 158 desde San Francisco hasta Río Cuarto (pasando por Villa María) constituye la arteria Noreste-Sudoeste, mientras la ruta nacional 9 representa la recta Noroeste-Sudeste. La red vial se completa con las rutas nacionales 36 (Córdoba-Río Cuarto), 19 (Córdoba-San Francisco), 7 y 8 en el Sur.

#### Recuadro 9.2: Urbanización, Descentralización y El Rol de los Municipios

En Argentina se observa un proceso de gran urbanización, destacándose que actualmente más del 89% de la población reside en ciudades, porcentaje que tiende a crecer año a año.

Las ciudades albergan gran cantidad de población, y al mismo tiempo, concentran similar proporción del empleo y de la generación total de recursos públicos. En la actualidad, la economía mundial se verifica en una red global de lugares estratégicos, entre los cuales los principales centros de comercio y de finanzas internacionales ocupan una posición preponderante. Un fenómeno de creciente presencia es la descentralización, como forma de lograr mayor eficiencia en la Administración Pública. De esta forma, los gobiernos provinciales y las municipalidades, han heredado los recursos y las responsabilidades, y se han transformado en los protagonistas del desarrollo económico y social de la región.

El fenómeno de descentralización está muy ligado a la creación de microrregiones, ya que otorga mayor autonomía a los municipios, que son los verdaderos artífices de estos espacios. Ejemplos en la provincia de Córdoba son Adesur<sup>6</sup>, el Eincor<sup>7</sup> y la Región San Justo. Todos estos emprendimientos surgieron de la voluntad conjunta de gobiernos municipales con similares objetivos, a los que se sumaron las entidades del sector privado. Por otro lado, hay que destacar que este tipo de asociaciones intercomunales da lugar a importantes sinergias y economías de escala, que en forma separada los municipios no hubieran podido alcanzar.

En estos ejemplos cordobeses se advierte que, si bien la constitución de espacios regionales responde a objetivos económicos, la presencia del Estado (en este caso municipal) es necesaria a los efectos de la promoción y coordinación, creando un marco en el que el sector privado pueda canalizar sus iniciativas. Es decir que el Estado debe generar el ámbito en el que se discutan los problemas y se propongan alternativas de solución.

### 9.4.2. Propuesta de Subregionalización de Córdoba

En primer término, se debe aclarar que la provincia de Córdoba presenta características muy particulares. La provincia muestra una heterogeneidad geográfica y cultural que se observa en pocas jurisdicciones estadales argentinas. La diversidad geográfica se aprecia en la convivencia de

<sup>6</sup> Asociación para el Desarrollo del Sur de Córdoba.  
<sup>7</sup> Ente Intercomunal del Norte de Córdoba.

sierras, lagos, salinas, llanuras y bosques. A estos aspectos, se agregan las influencias de dos importantes corrientes colonizadoras: la hispánica (con orígenes en el siglo XVI) y la agraria (desde fines del siglo pasado).

La propuesta considera la delimitación de seis subregiones dentro de la jurisdicción territorial provincial. A continuación, se detallan las mismas:

#### ❖ Subregión Centro

Como se observa en el mapa 9.2, incluye los departamentos Capital, Colón, Punilla, Río Primero, Río Segundo, Santa María, Totoral y el norte de Calamuchita.

El núcleo indiscutido de esta subregión es la ciudad de Córdoba, centro de servicios por excelencia del interior del país, con proyección internacional. Así es como las actividades terciarias ocupan un lugar destacado dentro de la estructura económica subregional, sobresaliendo la actividad turística. Esta microregión concentra el 67% del valor de la producción provincial del sector terciario (comercio y servicios).

La industria manufacturera también es importante. La ciudad de Córdoba y las poblaciones satélites comenzaron a desarrollar la industria pesada hace más de 40 años, lo que posibilitó que actualmente sea uno de los polos industriales más importantes del país. La riqueza agropecuaria de los departamentos lindantes con la capital, permitió que se desarrollara una industria alimenticia de importancia.

Dentro de las actividades primarias, se destacan la agricultura de alto rendimiento en los departamentos Río Primero y Río Segundo, la ganadería intensiva en el norte subregional y las actividades extractivas en el departamento Santa María (el cual aporta el 67% de la producción minera bruta provincial).

Sin embargo, se advierte en el cuadro 9.2 que en relación a los indicadores sociales, se ubican por debajo del promedio provincial.

#### ❖ Subregión Norte

Incluye los departamentos Ischilín, Río Seco, Sobremonte y Tulumba. Junto al oeste provincial, constituyen las subregiones más rezagadas de la provincia. El valor de la producción en términos per capita asciende a \$ 399, una décima parte del promedio provincial. Por otra parte, en cuanto a indicadores sociales, muestra un 34% de habitantes con necesidades básicas insatisfechas.

Las actividades terciarias están escasamente desarrolladas, destacándose como centro de servicios la ciudad de Dean Funes, el mayor centro urbano de la subregión.

El Norte provincial muestra una producción agrícola que presenta fuertes incrementos respecto a la década anterior. No obstante, su desarrollo todavía es incipiente.

La creación del Eincor es una herramienta importante para poner en práctica políticas de desarrollo que tiendan a reducir las diferencias existentes con las restantes subregiones provinciales. Este tipo de agrupaciones debe realizar una planificación estratégica para la subregión, detectando las oportunidades de desarrollo que brinda el medio para el Norte provincial.

#### ❖ Subregión Oeste

Incluye los departamentos Cruz del Eje, Minas, Pocho, San Alberto y San Javier. Es importante mencionar que existe la intención de conformar una microregión interprovincial, entre los departamentos mencionados y el noreste de la provincia de San Luis.

El oeste cordobés, al igual que el norte, se caracteriza por mostrar una brecha muy amplia respecto a los promedios provinciales en lo que hace a indicadores socioeconómicos. Presenta un valor de la producción por habitante cercana a los \$ 830 (el segundo valor más bajo registrado entre las subregiones).

En cuestiones sociales las condiciones no son mejores, existiendo un 24% de la población con NBI.

Entre las oportunidades de desarrollo subregional, se destaca el turismo. Esta actividad ha crecido significativamente en la zona de Traslasierra, quedando aún un importante margen de crecimiento.

#### ❖ Subregión Este

Se compone sólo por el departamento San Justo, aunque en la práctica se extiende sobre la provincia de Santa Fe, debido a la ubicación interprovincial de San Francisco (principal núcleo subregional).

Es la región más rica de la provincia, con un valor de la producción per capita que supera los \$ 5.000. Además, en aspectos sociales muestra indicadores más favorables que los promedios provinciales.

La industria manufacturera ocupa un lugar preponderante dentro de la estructura económica de San Justo, destacándose en orden de importancia la industria alimenticia y la metalmecánica.

El sector primario se encuentra muy desarrollado, predominando la ganadería, ya que la subregión constituye una de las cuencas lecheras más importantes del país.

También hay que señalar los esfuerzos que vienen haciendo los municipios de la zona en pos del desarrollo económico subregional. En este sentido, es importante remarcar la creación de la Región San Justo.

#### ❖ Subregión Centro-Este

Incluye los departamentos Gral. San Martín, Tercero Arriba y la porción centro-norte de Marcos Juárez y Unión.

Constituye una de las subregiones más pobladas de la provincia, al contar con importantes centros urbanos como Villa María-Villa Nueva, Río Tercero, Bell Ville y Marcos Juárez.

Su valor de la producción per capita asciende a \$ 3.337. Muestra una estructura productiva diversificada, aunque principalmente orientada a las manufacturas.

Dentro del sector primario, la agricultura y la ganadería son de fundamental importancia para el desarrollo de la agroindustria local. Es importante señalar que esta subregión concentra más de un 30% del número de porcinos de la provincia, lo cual muestra una gran oportunidad para esta actividad y su industria (ver Sección III, Capítulo 16: Nivel de actividad - Sector Frigorífico).

Los indicadores sociales del Centro-Este, muestran a la subregión como la mejor posicionada en la provincia.

#### ❖ Subregión Sur

Abarca los departamentos Juárez Celman, Río Cuarto, Pte. R. Sáenz Peña, el sur de los departamentos Calamuchita, Marcos Juárez y Unión.

Las características del suelo determinan que la agricultura y la ganadería sean actividades de gran importancia para la subregión, destacándose la agroindustria dentro de las actividades manufactureras.

En cuestiones sociales, se encuentra levemente mejor que el promedio cordobés.

El principal centro de servicios es la ciudad de Río Cuarto, que no sólo extiende su zona de influencia sobre el sur cordobés sino también sobre el norte de La Pampa.

Esta subregión ya posee un plan director para el desarrollo del sur provincial. El mismo fue elaborado por la Asociación para el Desarrollo del Sur de Córdoba (ADESUR), puesto en marcha en abril de 1997.

Sin dudas, la constitución y articulación de estas microrregiones exigirá realizar importantes esfuerzos de las instituciones públicas y privadas subregionales y, principalmente, materializar un cambio de actitud y reacción ante un entorno de integración y competencia.

Mapa 9.2: Subregiones de la Provincia de Córdoba



Fuente: IIE.

Cuadro 9.2. Indicadores Socioeconómicos de las Subregiones de la Provincia de Córdoba

	Pcia. Córdoba	Centro	Centro-Este	Este	Norte	Oeste	Sur
Superficie km <sup>2</sup>	165.321	25.534	30.865	13.677	25.348	18.569	48.183
Población (1999)	3.059.115	1.884.932	427.131	189.427	56.508	134.670	366.347
<b>Indicadores Económicos</b>							
Valor de la Producción (1994)							
miles de \$	11.362.787	7.670.630	1.381.325	927.905	25.750	108.093	1.210.664
Valor de la Prod. per capita (1994) - pesos	3.922	4.351	3.337	5.075	399	830	3.454
VBP Comercial (1994)							
miles de \$	2.362.254	1.446.656	379.648	150.266	11.807	43.705	330.175
VBP Manufacturera (1994)							
miles de \$	6.902.074	4.678.562	766.297	683.310	9.627	39.805	724.473
VBP de Servicios (1994)							
miles de \$	2.098.459	1.545.412	235.380	94.329	4.316	24.583	156.016
Prod. Agrícola (1998/99)							
Toneladas	10.219.260	2.481.233	3.688.678	317.216	170.806	67.314	3.494.013
Cabezas de ganado (1998)	7.201.537	945.835	1.547.737	855.224	400.148	203.539	3.034.996
<b>Indicadores Sociales</b>							
Tasa de Mortalidad Infant. ‰ (1996)	19,3	20,91	13,35	14,80	12,50	24,15	18,29
% de la población con NBI (1997/98)	15%	16%	10%	10%	31%	24%	14%

Nota: Como la información se presenta en forma departamental, esto obliga a trabajar las estadísticas sin poder realizar desagregaciones. Dada esta restricción, los datos del dpto. Calamuchita se incluyen en la subregión Central y los dptos. Marcos Juárez y Unión en el Centro-Este. La población departamental para 1999 se toma de las proyecciones realizadas por el INDEC. Ver "Estimaciones de la Población por Departamento - período 1990 - 2005".  
Respecto a la tasa de mortalidad infantil correspondiente a la microregión Norte cabe señalar la posibilidad de distorsiones en la modalidad de cálculo.  
Fuente: IIE en base a Censo nacional Económico 1994, Informes Departamentales, SAGyRR y SENASA.

## CAPITULO 10: Infraestructura en la Región Central

*Los cambios económicos producidos a nivel mundial tendientes a la integración de regiones y mercados a fin de constituir grandes espacios de intercambios económicos fundamentan la formación de una zona de libre comercio entre Chile y los países miembros del Mercosur. De esta forma, se abre una puerta hacia el Pacífico y dentro de este nuevo contexto, el futuro de la infraestructura vial, fluvial y ferroviaria se torna preponderante.*

*Desde principios de los '90, con el objetivo de cubrir tales exigencias, Argentina incorporó capital privado en la provisión de infraestructura de las distintas modalidades de transporte. A pesar de las mejoras que esto produjo en el estado de las principales arterias del país, sigue existiendo la necesidad de realizar inversiones en obras de infraestructura debido al nivel de congestión de algunas rutas, la ineficiencia de los servicios portuarios y la insuficiencia en el desarrollo de las vías navegables.*

### 10.1. Introducción

La inversión en infraestructura es importante debido al papel que cumple dentro de las actividades económicas, reduciendo en forma significativa los costos de producción y transporte. Una adecuada red de conexiones elevaría el nivel de vida de la comunidad en su conjunto, disminuiría los costos de congestión y las tensiones del proceso de crecimiento económico, aumentando los niveles de eficiencia productivos.

Dentro de este contexto, el rol de los gobiernos debe ser el de velar por una eficiente red de conexiones de infraestructura que permita el desarrollo del concepto creciente de transporte multimodal. Las funciones del gobierno deben tender a regular y controlar a las empresas privatizadas, identificar las necesidades de infraestructura, facilitar las obras necesarias y asegurar el acceso de todos los habitantes a los servicios prestados.

En nuestro país, la participación del sector privado en la inversión de infraestructura es elevada debido al programa de privatización, concesión y desregulación iniciado a principios de la década del '90. Debe destacarse que el capital acumulado en infraestructura, sumado al capital privado, derivarán en una evolución social y económica e impulsarán la integración de las regiones.

Dentro de este proceso, el progreso de la Región Central es de suma importancia, debido a su ubicación geográfica estratégica en el Corredor Bioceánico del Cono Sur. A fin de facilitar la integración de los países miembros del Mercosur con la República de Chile, se han desarrollado reformas en la infraestructura actual de la región y se han formulado proyectos viales en los últimos años.

En este capítulo, se hace un breve análisis del estado actual de las rutas viales nacionales de la región y se evalúan los proyectos de infraestructura desde un punto de vista económico-social, presentando los beneficios y desventajas de los mismos.

## 10.2. Infraestructura Vial

### 10.2.1. Rutas Nacionales de la Región Central

A fin de determinar el estado de las rutas nacionales de la Región Central, el Instituto de Investigaciones Económicas de la Bolsa de Comercio de Córdoba realizó a fines del año 1998, un estudio que establece el nivel de servicio en el cual opera cada una de las principales vías. Los resultados preliminares y la metodología adoptada para las estimaciones se presentaron en el Balance de la Economía Argentina 1998. En el transcurso de este año, el análisis se profundizó; se proyectaron los flujos de tránsito, suponiendo el sostenimiento del actual proceso de crecimiento de tránsito de las rutas analizadas en base a datos de la Dirección Nacional de Vialidad.

Los resultados más importantes del estudio se resumen en el cuadro 10.1. A fin de homogeneizar los datos obtenidos, se definieron las tasas de crecimiento promedio de las rutas nacionales. En algunas de las carreteras aparecen divisiones por tramos, las cuales presentan características disímiles (distintas tasas de crecimiento estimadas, mayor cantidad de vehículos pasantes, cambios en el año de congestión, etc.).

En la última columna del cuadro se puede observar el año estimado en el que se llega al nivel de congestión total o de inoperabilidad. El dato más alarmante sería el de la ruta nacional 36, para la cual el año de colapso es el 2001. Sin embargo, se debe aclarar que tal fecha corresponde a un solo tramo de toda la carretera. En cambio, si se examina la ruta nacional 9, se observa que el año de congestión (2003) corresponde a la mayoría de sus tramos. Por lo tanto, estamos en condiciones de afirmar que tal vía es la que posee mayores problemas de congestión.

Cuadro 10.1: Estado de las Rutas Nacionales de la Región Central

Provincia	Ruta	Tasa de crec. promedio anual (1986-1998)		Año de congestión
		Tramos	Tasa de crec.	
Entre Ríos	Rn 18	Intersección Rn 12 – Intersección Rn 14	5,91%	
Santa Fe	Rn 95	Lte. Santa Fe/Bs. As. – Lte. Santa Fe/Cba.	4,95%	2006
	Rn 19	Intersección Rn 11 – Lte. Santa Fe/Cba.	4,70%	
Córdoba	Rn 7	Lte. Cba./Santa Fe – Lte. Cba./San Luis	4,90%	
	Rn 8	Lte. Cba./Santa Fe – Lte. Cba./San Luis	2,56%	
	Rn 95	Lte. Cba./Santa Fe – Salida Pilar	5,00%	2003
	Rn 9N	Cdad. de Córdoba Salida – Acceso a Totoral	9,21%	2002
		Acceso a Totoral – Lte. Cba./Stgo. del Estero	5,35%	
	Rn 19	Cdad. de Córdoba Salida – Río Primero Salida	1,54%	2003
		Río Primero Salida – Lte. Cba./Santa Fe	8,38%	
	Rn 35	Lte. Cba./La Pampa – Intersección Rn 8	4,32%	
	Rn 36	Intersección Rn 8 – Intersección Rn 9 y 20	11,14%	2001
Rn 60	Intersección Rn 9 – Lte. Cba./Catamarca	11,61%	2007	
Rn 158	Intersección Rn 19 – Int. Rn 36 (Río Cuarto)	8,06%		
Mendoza	Rn 7	Lte. Mza./San Luis – Lte. Mza./Chile (Túnel Int.)	6,65%	2008
San Luis	Rn 7	Lte. San Luis/Cba. – Empalme Rn 148	5,13%	
		Empalme Rn 148 – Lte. San Luis/Mza.	0,43%	2009
San Juan	Rn 40N	Lte. San Juan/Mza. – Empalme Rn 150	13,07%	2006
		Empalme Rn 150 – Lte. San Juan/La Rioja	-8,53%	
	Rn 141	Intersección Rn 20 – Lte. San Juan/La Rioja	8,90%	

Fuente: IIE en base a datos de Dirección Nacional de Vialidad.

En el cuadro 10.2 se clasifica a las rutas de acuerdo a la urgencia de ampliación, analizando a su vez las partes en las cuales se puede dividir cada una de ellas. Esta clasificación se hace de acuerdo a los niveles de servicio en los cuales estaría operando cada vía a lo largo del período de análisis. Se debe tener en cuenta que el nivel de servicio de referencia es el nivel E (nivel de servicio anterior al de colapso), a partir del cual se plantea la necesidad de una solución alternativa al problema de la congestión.



## 10.2.2. Obras de Infraestructura Vial

### 10.2.2.1. Autopista Rosario – Córdoba

La construcción de este proyecto es importante para la integración económica, ya que la conexión Córdoba-Rosario define el eje de la Región Central.

La construcción de la obra se ha dividido en cinco tramos:

I. Rosario (Av. Circunvalación RN A008) - Roldán (RN A012) - 18 km.

II. Roldán (RN A012) - Ruta Nacional 178 - 62 km.

III. Ruta Nacional 178 - Villa María - 160 km.

IV. Villa María - Pilar - 107 km.

V. Pilar - Córdoba (Av. Circunvalación RN A019) - 37 km.

Dentro de los tramos mencionados, ya se han concesionado los dos primeros a la empresa Covicentro y el último a la empresa Caminos de las Sierras (integrando la concesión de la RAC). Este último tramo, que conecta Córdoba con Pilar, se encuentra en la última etapa de realización, previéndose su inauguración antes de fin de año.

Los dos tramos restantes (III y IV) están en proceso de licitación. Es importante mencionar que las partidas destinadas en el Presupuesto Nacional a esta obra son muy reducidas en relación al monto total requerido por la misma: \$ 11 millones en el año 1999, \$ 11 millones en el año 2000 y \$ 63 millones en el año 2001, totalizando \$ 85 millones en tres años.

Entre los beneficios de esta obra se destacan:

- ✓ Descongestión de los accesos a las ciudades principales y a la zona portuaria de Rosario.
- ✓ Disminución de los accidentes automovilísticos, siendo en la actualidad una de las rutas nacionales que presenta los mayores índices de mortalidad y colisiones.
- ✓ Descenso en el tiempo de viaje de los usuarios de la carretera, incluyendo tanto a automóviles particulares como a transportistas.
- ✓ Aumento de la demanda de la carretera.

### 10.2.2.2. Puente Rosario – Victoria

Foto 10.1: Puente Rosario-Victoria



La Hidrovía del Paraná ya está operando en distintos trechos por medio de la multimodalidad, lo cual constituye un importante factor de desarrollo y progreso para las extensas regiones del país. Esto se potenciaría si se lograra la conexión de Rosario-Victoria, convirtiéndose en un elemento estratégico para el desarrollo de las actividades productivas dentro del corredor Bioceánico entre Valparaíso y Porto Alegre y agilizando el comercio exterior argentino hacia el sudeste asiático.

Nota: Para tener una idea de la magnitud de la obra debe señalarse que los dos pilares centrales del puente tienen una altura de 130 m. desde el nivel del agua.

La construcción del nuevo puente está fuertemente ligada a la transformación del puerto de Rosario en un verdadero complejo multipropósito, a fin de ofrecer una amplia gama de servicios a los diferentes tipos de cargas y buques, para retomar el rol principal de puerto de entrada y salida desde el interior del continente.

El proyecto, consiste en un complejo vial que uniría ambos márgenes del río Paraná, teniendo una longitud aproximada de 59 kilómetros (12 km. el tramo principal y 47 km. los terraplenes y viaductos sobre los cursos naturales permanentes y transitorios en zona de islas) y calzada de dos carriles. El puente tendrá en su tramo principal una altura de 55 metros para permitir el paso de buques de gran calado (similar al puente Zárate-Brazo Largo), siendo su costo estimado de \$ 350 millones, de los cuales \$100 millones serán subsidiados en un 80% por la Nación y en un 20% por las provincias de Santa Fe y Entre Ríos en partes iguales, y el resto por organismos internacionales. La terminación de la obra se prevé para febrero del año 2002.

En cuanto al impacto en el medio ambiente, hay estudios previos que permiten indicar que no es relevante. No obstante, la empresa a cargo de la obra deberá realizar aquellos estudios que estén legislados por normas provinciales, nacionales e internacionales. El efecto principal será la reducción de ambientes naturales y en la superficie ocupada por ellos, lo que perjudicaría el desarrollo de distintas comunidades biológicas. De esta forma, la biodiversidad regional, la productividad del sistema y la estructura del sistema ambiental del Valle Fluvial se transformarían.

Existen otros efectos que actúan en beneficio de la obra, entre los cuales se puede mencionar:

- ✓ Modificación de la estructura territorial (sistema de transporte multimodal, complementación y especialización de las economías regionales).
- ✓ Transformación de Rosario en un centro de difusión especializada en la prestación de servicios.
- ✓ Aumento de los niveles competitivos en la producción del sudoeste entrerriano y su integración dentro del área de influencia económica de Rosario.
- ✓ Fácil acceso del turismo y potencial desarrollo de una región turística con centro en Victoria.
- ✓ Modificación de la estructura de la ocupación del valle y cambios socio-económicos y culturales debido a nuevas estrategias en la producción de la región.
- ✓ Intensificación de la actividad económica y el consecuente aumento del tránsito de personas y bienes hacia el valle.
- ✓ Afianzamiento del desarrollo urbano de Rosario hacia Victoria sobre el valle debido a las grandes perspectivas de un avance económico.

Se ha mencionado con anterioridad la ubicación estratégica del puente dentro de la integración al corredor interoceánico Atlántico-Pacífico. En este sentido, también constituye la ruta más corta al Mercosur y los costos en kilómetros de los fletes disminuirían con respecto a los que actualmente requiere Buenos Aires en el transporte de cargas con Brasil.

### 10.2.2.3. Puente Buenos Aires-Colonia

La integración y la complementación en el Cono Sur de América avanza, aumentando la necesidad de concretar los vínculos terrestres con la República Oriental del Uruguay. En este sentido, una de las opciones en estudio es el puente Buenos Aires-Colonia. Por las dimensiones y el costo del proyecto, se deben analizar en profundidad las características que determinan la ubicación de la traza, las condiciones técnicas y las consecuencias derivadas de su construcción.

En la actualidad, el proyecto consiste en un viaducto de aproximadamente 6 metros sobre el río, construido sobre pilotes de 1,7 m. de diámetro y constituido por un puente principal y 4 secundarios. El principal se elevaría a 65 metros sobre el "0" del Riachuelo y tendría un ancho de 550 metros, siendo el único paso habilitado para buques de ultramar. Los puentes secundarios, quedarían reservados a los distintos tráficos fluviales, como los de alta velocidad o la navegación deportiva. Por razones de seguridad, se ha dispuesto que no se permitirá el paso de embarcaciones por otros puntos.

Es importante destacar que el proyecto no incluye la vía ferroviaria, dando exclusividad sólo al paso de automotores. Estimándose el tránsito medio diario anual en 4.135 vehículos, la recaudación del concesionario sería de \$ 178 millones anuales, con tarifas que superarían los \$50 para los automotores de bajo rodado.

A partir de 1985, funciona la Comisión Argentina, cuya misión es realizar los estudios pertinentes que avalen la factibilidad del proyecto. Luego de muchas transformaciones y cambios, se estima que el costo final se aproximaría a los \$ 900 millones, en base a las proyecciones de costo correspondientes a la traza actual del puente (desde Punta Lara hasta las proximidades de Colonia). El financiamiento estaría a cargo de una empresa privada, elegida mediante el régimen de concesión de obra pública, elevándose la duración del contrato a 35 años. Esto indicaría que la Nación no debería afrontar costo alguno.

La posible concreción de este proyecto ha despertado diversas reacciones en la comunidad, ya sea para señalar las deficiencias y errores que presenta el proyecto inicial como para esgrimir fundamentos a favor de la obra.

Entre las opiniones negativas hacia el proyecto, pueden mencionarse:

- ✓ Aumento del ya saturado tráfico carretero del Mercosur dentro de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores.
- ✓ La traza elegida para el puente no genera ningún polo o zona de desarrollo para nuestro país. Tampoco favorecerá la navegación aguas arriba de barcos de ultramar de gran porte y puede verse afectado el Puerto de Rosario; y los aspectos más importantes de la Hidrovía Paraná-Paraguay.
- ✓ Los "gálidos" (altura libre bajo el puente) han sido criticados por sendos entendidos, a pesar de haber sido calculados siguiendo las recomendaciones del Permanent International Association of Navigation Congresses, asociación mundial que dicta las normas sobre vías navegables. Para los gálidos horizontales se imaginó cuál sería el buque más grande que podría navegar en el Siglo XXI y se proyectó el aumento del intercambio comercial durante los próximos 100 años. Para la determinación de los gálidos verticales se tuvo en cuenta la limitación que ya existe en el mundo por los otros puentes, que ofrecen una altura navegable de 65 metros.
- ✓ En cuanto al impacto ambiental, una de las preocupaciones es la sedimentación que podría derivar de los pilotes del puente. De acuerdo a un estudio realizado por la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), la sedimentación adicional no superaría los 5 mm. por año en el canal principal, mientras que en los puentes secundarios y viaductos la influencia sería mucho menor. Otra de las principales preocupaciones responde a la disminución de la selva marginal de Punta Lara, la cual se vería afectada en menos de una hectárea. En la actualidad, existe un área de reserva natural protegida por ley al sudeste de la traza, con un total de 500 ha. Se busca conservar y mejorar la zona mediante una ampliación de la sección protegida, con fondos propios del futuro concesionario.
- ✓ Se sugirió que el puente representa una limitación al tráfico deportivo, ya que la presencia de los cuatro puentes más el principal, definen una zona navegable de 7 km. sobre un ancho de 40 km., cerrándose el 80% del río para 11.000 veleros. Por otra parte, la traza afecta una zona de libre navegación, donde una gran cantidad de embarcaciones puede seleccionar su rumbo, independientemente de los canales existentes. Sin embargo, si se toma en cuenta que el diámetro de cada uno de los 1.000 pilotes distribuidos a lo ancho del río es de 1,70 m., su presencia es irrelevante.
- ✓ Consecuencias negativas de una eventual catástrofe (probabilidad de 0,5 a 1,5 % anual) por derrumbe del puente debido a fenómenos naturales o a los choques de los buques con los pilares del puente. Debe destacarse que el Río de la Plata por su ubicación geográfica está sujeto a las más diversas variantes meteorológicas, con fuertes vientos y temporales imprevisibles, disminuyendo la seguridad para la navegación de todo tipo de buques al impedir la maniobrabilidad necesaria. Estas características se magnifican en la desembocadura del Río, donde se ha previsto la traza del puente.
- ✓ Como se ha mencionado anteriormente, el puente se construiría sin costo alguno para el Estado, ya que correría exclusivamente a riesgo del concesionario. Sin embargo, existen ciertas situaciones que no son contempladas por el pliego, en las cuales el Estado terminaría

perjudicado económicamente: la empresa concesionaria del canal hará responsable al Estado si la existencia del puente le significa un mayor gasto de mantenimiento del dragado. La misma medida tomarán los concesionarios de las terminales del Puerto de Buenos Aires, si el puente los limita de alguna manera o si son sustituidos por el puerto de Montevideo en algunos tipos de carga (cargas containerizadas).

- ✓ Existen desigualdades difíciles de franquear en las regulaciones de los dos países, que podrían reflejarse en un 30% en los costos: las obras de infraestructura en Argentina son soportadas en un 90% por los concesionarios mientras que en Uruguay el 80% está a cargo del Estado, los equipos que ingresan a Puerto Nuevo deben tributar tasa aduanera e IVA mientras que en Uruguay están exentos; por último, el personal nacional debe atenerse a la legislación laboral mientras que el 20% del uruguayo está autorizado para trabajar fuera de las normas.

En cuanto a los argumentos a favor, se distinguen:

- ✓ Promueve la integración política, económica y social entre Argentina y Uruguay. El puente hace una contribución sustancial a las economías de ambos países. El proyecto aparece como promisorio financieramente, no requiriéndose ningún subsidio para alcanzar estos resultados.
- ✓ Proporciona una vía alternativa al Corredor Valparaíso-Rosario-San Pablo para la vinculación comercial dentro del Mercosur.
- ✓ Provee la ruta más atractiva para el turismo a Punta del Este. El puente acortaría el trayecto en aproximadamente 70 km. para quienes viven en el centro o hacia el Sudoeste de Buenos Aires. Esta diferencia se reduce a menos de 50 km. para quienes viven hacia el Noreste de la ciudad.
- ✓ Es más económica que otras alternativas. La Comisión Binacional estima el costo del puente en aproximadamente \$1.000 millones.
- ✓ No requiere el uso de fondos públicos, ya que es una obra autofinanciable.
- ✓ Los estudios de impacto ambiental y los de navegación son muy positivos, por lo que todos los niveles intervinientes técnicos, económicos y financieros de análisis de riesgo, han llegado a la conclusión de que no existe impedimento técnico para avanzar en el proceso licitatorio.

El proyecto es técnicamente factible; no obstante, la ausencia de una evaluación convincente y de una conciencia acerca de la necesidad de esta obra por parte de la población, son las principales objeciones para su concreción.

#### 10.2.3.4. Pasos Cordilleranos

La Integración física entre Chile y Argentina (desarrollo de infraestructura vial de los pasos fronterizos y de sus accesos) constituye la pieza fundamental para el crecimiento del intercambio y la operatividad de los mercados comerciales.

La experiencia de Integración entre ambos países se remonta a tiempos coloniales, pero no fue sino a partir de 1990, con la vigencia del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina (1984) y con el advenimiento del régimen democrático en ambos países, que los 4.000 kilómetros de frontera se unieron en un proceso de cooperación económica.

Se creó una Comisión Binacional de carácter permanente y un Grupo Técnico Mixto (G.T.M.). Este último realiza estudios técnicos para determinar prioridades en las obras de infraestructura vial y ferroviaria, a fin de hacer más fluido el tránsito cordillerano. Por medio de un catastro se determinó la existencia de 50 pasos, de los cuales se seleccionaron 12, en base al mayor volumen de tránsito y a la importancia de las regiones y provincias que comunicaban, con el objetivo de definir obras de infraestructura que mejoren las condiciones de los mismos.

En el cuadro 10.3 se exponen los pasos cordilleranos que son relevantes para el desarrollo de la Región Central.

Cuadro 10.3: Pasos cordilleranos importantes para la Región Central

Latitud Sur	Longitud Oeste	Nombre del paso (de consenso)	Requiere coord. con Servicios	Acceso desde Chile	
				Camino	Sup. o carpeta de rodado
<b>Pasos Fronterizos habilitados con carácter permanente en Argentina</b>					
28° 04'	69°18'	Pircas Negras	Si	Sendero de Iglesia Colorada a Pircas Negras	-
30°12'	69°51'	Agua Negra	No	La Serena - Agua Negra	Pavimento/Ripio
32°49'	70°04'	Sistema Cristo Redentor	No	Los Andes - Cristo Redentor	Pavimento
34°14'	69°48'	Cajón del Maipo	Restringido	Predio propiedad Gasco S.A. Uso exclusivo Gasoducto	Ripio
35°58'	70°23'	Pehuenche	No	Talca - Paso Pehuenche	Pavimento/Ripio
<b>Pasos Fronterizos habilitados en forma temporal por el periodo 1 de noviembre al 30 de abril de cada año*</b>					
33°36'	69°52'	Portillo de Piuquenes	Si	Retén San Gabriel - Huella El Yeso al Paso Piuquenes	-
35°12'	70°31'	Vergara	Si	Curicó - El Planchón	Pavimento/Ripio
37°49'	71°07'	Copahue	Si	Santa Bárbara al Paso Copahue	Pavimento/Ripio/Tierra

Nota: \* Para la operación transfronteriza de gasoductos y oleoductos, se habilitan pasos especiales. Ellos se encuentran señalizados y sujetos al control de sus operadores, en particular las rutas de acceso si se trata de predios privados. Es importante tener en cuenta que por el objeto de su habilitación, así como por razones de seguridad derivada de la naturaleza y de las condiciones en que operan, estos pasos no constituyen vías aptas para otros usos o tránsito.

Fuente: IIE en base a datos del Ministerio de Hacienda, Decreto Supremo Nº 294, de 1998

Actualmente, los pasos más importantes y que gozan del financiamiento binacional de los Organismos Internacionales de Crédito de la Región Centro son:

❖ **Agua Negra.** Diversos estudios económicos han colocado a este paso en el tercer lugar en cuanto a viabilidad entre los trece cruces a Chile que están actualmente en estudio por el GTM. Se ha proyectado para esta ruta, que une las ciudades de San Juan en Argentina y Coquimbo en Chile, un cambio de traza de la ladera sur a la norte y un túnel de media altura, garantizando la transitabilidad durante todo el año, lo que no es posible en otros pasos. De esta forma, se desarrollaría la economía de la región, a través del tránsito de embarques de frutas frescas hacia los mercados de oriente y la costa este norteamericana.

El tránsito previsto para Agua Negra es de 150 vehículos diarios en el año 2005.

❖ **Sistema del Cristo Redentor.** En este paso, que une Mendoza con los puertos de Valparaíso y San Antonio, se ha planificado el Túnel a Baja Altura Juan Pablo II, construcción de infraestructura más importante hasta la fecha. Este túnel conectaría el sector de Juncal en Chile con Los Horcones en Argentina en la cota de los 2000 m. a fin de evitar las interrupciones de tránsito, reemplazando el actual túnel carretero del Sistema del Cristo que, por su altitud, sufre las consecuencias de los temporales de nieve durante el invierno. El nuevo túnel ferroviario tendría una extensión de 20 a 25 km. y transportaría los vehículos pasantes, incluso hasta los puertos de Valparaíso y San Antonio, eliminando la congestión actual de los accesos de dichos puertos.

La factibilidad y la alternativa de otros pasos en caso de no construirse el túnel, están bajo estudio. En principio, se recomendaría la construcción a pesar que el costo proyectado sería muy alto. El financiamiento estaría a cargo, por un lado, por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y, por el otro, por los gobiernos y empresas privadas.

❖ **Paso Pehuenche.** Este paso, que une el sur de la provincia de Mendoza (Malargüe) con la Región VII de Chile es una alternativa al paso Cristo Redentor. Se está analizando la ejecución de un estudio-patrón de ingeniería vial, con diseños de trazado que permitirán el paso de todo tipo de vehículos.

❖ **Paso Pircas Negras.** Vincula a la provincia de La Rioja con los puertos chilenos de Coquimbo y Caldera. El GTM resolvió recomendar su priorización a la Comisión Binacional, acordándose inversiones totales por u\$s 20 millones (de u\$s 5 millones en el lado chileno y de u\$s 15 en el argentino) hasta el año 2000.

Se han establecido entre Chile y Argentina cuatro Comités de Frontera que elevan a la Comisión Binacional las proposiciones de cambio, a fin de hacer cada día más fluido el tránsito a través de la frontera:

**1° Comité de Frontera NOA - Norte Grande.** Abarca la Regiones I, II y III de Chile y las provincias argentinas de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y La Rioja.

**2° Comité de Fronteras Cristo Redentor.** Comprende las Regiones IV, V y VII de Chile y las provincias argentinas de San Juan y Mendoza.

**3° Comité de Fronteras Región de Los Lagos.** Su jurisdicción comprende las Regiones VIII, IX, X y XI de Chile y las provincias argentinas de Neuquén, Río Negro y Chubut.

**4° Comité de Fronteras Integración Austral.** Abarca la Región XII de Chile y las provincias argentinas de Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Otra solución alternativa tendiente al mejoramiento de la gestión de los pasos de frontera, será la creación de los "Complejos Fronterizos Integrados" que consiste en que los funcionarios de frontera de cada país trabajen en un solo edificio ubicado en uno u otro país, evitando la doble detención que debe efectuarse actualmente en un viaje. La instalación del primero de ellos está proyectada en el Complejo Fronterizo argentino "Los Horcones" del paso del Cristo Redentor.

Chile está negociando su calidad de país de tránsito hacia el Pacífico asiático en un Grupo Multilateral Regional integrado por: Brasil, Paraguay, Uruguay, Perú, Bolivia y Chile, formando los Corredores Bioceánicos que van desde Sao Pablo, a través de Paraguay, Bolivia y Argentina. La existencia de estos Corredores aumentarían el comercio y tránsito transfronterizo en el Cono Sur.

## 10.3. Infraestructura Fluvial

### 10.3.1. Puerto de Rosario

Su ubicación geográfica estratégica lo convierte en un verdadero puerto de dos océanos dentro del sistema multimodal de transporte, implementado en los últimos tiempos. Situado en el centro del Corredor Bioceánico, une hacia el oeste a la ciudad de Rosario con el Océano Pacífico (a través del puerto de Valparaíso en Chile) y hacia el Atlántico se ubica frente a la Vía Navegable Troncal Santa Fe-Océano y la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Debido a la vinculación del puerto con el centro y norte del país por sus excelentes vías terrestres de conexión, puede absorber los tráficos de comercio exterior de cargas de una amplia región que abarca el Mercosur y el Océano Pacífico (incluidas la región de Cuyo y Chile), por medio de la cual transita la mayor parte de las exportaciones argentinas.

El puerto de Rosario se extiende frente a la ciudad sobre la franja costera del Río Paraná, con una longitud de 5.200 metros de muelles, en el extremo sudeste de la provincia de Santa Fe. Es el único puerto sobre el río Paraná con calado oceánico de 36 pies, por lo que es propicio a convertirse en un centro de transferencia de cargas en la región.

A la altura del km. 418 se divide en dos brazos, el Canal Oriental y el Canal de los Muelles. Este último, forma parte de la llamada Vía Navegable Troncal, cuya traza, gracias a la evolución morfológica actual del río, se podrá mantener cerca de los muelles con esfuerzos de dragado poco significativos para continuar con la profundidad alcanzada.

El puerto se ubica a 400 kilómetros dentro del continente y posee conexiones por autopistas y ferrocarril hacia otros importantes centros productivos del interior del país. El acceso fluvial a Rosario desde el Océano Atlántico se compone por el Río Paraná Guazú - Paraná Bravo y por la Ruta del Río Paraná de las Palmas, siendo esta última, la vía navegable de mayor profundidad.

Hacia el norte, se identifican el Tramo Rosario-Puerto Gral. San Martín y el Tramo Puerto Gral. San Martín-Acceso a Santa Fe, con una profundidad menor de 24 pies. El sistema de accesos fluviales se completa con la Hidrovía Paraná-Paraguay, constituyendo la mayor arteria de comunicación y transporte fluvial para los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En cuanto a la participación del Puerto de Rosario en la actividad económica del país, se puede establecer que el período de auge fue en la década del '70 y comienzos de los '80, debido principalmente al protagonismo de las exportaciones de productos agrícolas. A partir de mediados de la década pasada, el tráfico de cereales fue desviado hacia las terminales de Puerto Gral. San Martín-San Lorenzo.

A fin de recuperar la gran actividad económica, en 1994, el puerto pasa a manos de un ente administrador público no estatal EN.A.PRO. (Ente Administrador del Puerto Rosario) cuya función es la de administrar y explotar el Puerto Rosario, "manteniendo el destino comercial, la actividad portuaria específica y el uso público del mismo".

Esta nueva administración, articulada alrededor de los intereses locales y regionales, introdujo un cambio sustancial en los criterios rectores que guiaban el manejo y desarrollo del Puerto. Se encararon un conjunto de acciones con miras a recuperar el aprovechamiento pleno de las instalaciones portuarias, e integrar al Puerto como nudo de transporte apto y eficiente, dentro de la importante red de infraestructuras

El ente desarrolló un Plan Maestro de Promoción a fin de concesionar las áreas portuarias para la operación privada de terminales multipropósito y mejorar la operatividad de las terminales. La inversión prevista por Puerto Rosario S.A. es de \$76 millones en los próximos diez años, entre instalaciones fijas y equipos. En la actualidad, dentro de la actividad del Puerto de Rosario se destacan cargas de graneles líquidos, elevadores de cereales y cargas de frutas.

Dentro del plan elaborado por el ente administrador, está prevista la explotación de algunas terminales, realidad que se verá concretada en la década del 2000, una vez concluida la Hidrovía, el enlace ferroviario Rosario-Victoria, y la autopista Rosario-Córdoba. De esta forma, y con una red ferroviaria y vial eficiente, el puerto estará en condiciones de combinar los modos de transporte ferroviario y fluvial, económicos y eficientes para trasladar las cargas terrestres, fluviales y aéreas existentes en la región.

El desafío estratégico de Rosario es lograr un puerto competitivo a nivel internacional que ofrezca la posibilidad de invertir y operar a largo plazo desde el interior del continente, con todas las características de un puerto fluvio-marítimo. En este sentido, disminuirían sensiblemente los costos de transporte y flete terrestre, el congestionamiento y las dificultades de acceso al Puerto de Buenos Aires.

### 10.3.2. Hidrovías

Mapa 10.2: Hidrovías



En el resto del mundo, las hidrovías son generalmente utilizadas para transportar grandes volúmenes de carga con beneficios importantes en el plano económico. Un ejemplo es la Hidrovía del Mississippi, la que transporta el 80 % de la producción agrícola de Estados Unidos.

Dentro del contexto de integración económica, y con el fin de aumentar la competitividad de las regiones alejadas de los puertos marítimos por medio de un transporte eficiente y de bajo costo, el Mercosur fortaleció la idea de la navegación de los ríos Paraná y Paraguay.

### 10.3.2.1. Hidrovía Paraná-Paraguay

El sistema hídrico Paraguay-Paraná es el segundo sistema fluvial más largo de Sudamérica, con una extensión de 3.432 km que drena un área de 1,75 millones de km<sup>2</sup>. Es una vía navegable, que comienza en el Río Paraguay desde el Puerto Cáceres, Brasil y desemboca en el Río de la Plata en el Puerto de Nueva Palmira en la República de Uruguay.

Actualmente en funcionamiento, permite la navegación de barcos grandes y trenes de barcasas durante todo el año, aspecto fundamental dentro del tráfico de productos y cargas, siendo la duración del trayecto desde Rosario hasta Corumbá (Brasil) de diez días.

Es importante destacar que la Hidrovía reviste un carácter estratégico para la región, debido a su ubicación geográfica, la gran dotación de recursos naturales presentes, la capacidad productiva y el potencial en la infraestructura portuaria.

Los objetivos del proyecto tienden a facilitar la distribución y exportación extracontinental de la producción de los países integrantes de la Cuenca del Plata, promover el desarrollo y el comercio regional e internacional, estimulando la integración económica y política.

El costo final de la obra no se puede precisar con exactitud; sin embargo, según informes preliminares, la cifra se aproximaría a los u\$s 1.300 millones para la etapa de construcción y u\$s 3.000 millones para la operación y mantenimiento por un período de 25 años. Actualmente, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) avalan la realización de estudios técnico-económicos destinados al mejoramiento de la navegación por medio de la restauración y señalización de los canales y de estudios de impacto ambiental, incluyendo el diagnóstico y la estimación de los costos-beneficios y de las posibles soluciones dentro de la región afectada.

Los organismos internacionales y nacionales encargados de los estudios de factibilidad, enfatizan la realización de la Hidrovía, partiendo de un desarrollo sustentable que satisfaga las necesidades humanas, tanto de las generaciones actuales como futuras, sin que se destruya la base misma del desarrollo (recursos naturales y procesos ecológicos). Es así que el Programa parte de la premisa de conservar el medio ambiente, evitando la intervención excesiva en el medio físico y la contaminación. En este sentido, se decidió no implementar obras en la zona del Pantanal, en función de las condiciones únicas de los ecosistemas allí involucrados.

Se plantea la necesidad de desarrollar nuevos programas complementarios que permitan evaluar las características del funcionamiento de la Hidrovía y diseñar respuestas y acciones para un manejo sustentable. El problema surge debido a la dificultad para establecer el comportamiento de la Cuenca del Plata y a la ausencia de investigaciones que lo describan.

Dentro de los posibles impactos ocasionados por el proyecto, se destacan:

- ✓ La ampliación, profundización y rectificación de canales puede alterar el régimen hídrico del río, aumentando la velocidad de traslado de las crecidas y los riesgos de éstas en algunas regiones, mientras que en otras puede producir el desecamiento de partes de los esteros y bañados.
- ✓ El dragado artificial del río proporcionaría pérdidas substanciales de agua, sedimentos y nutrientes con la consecuente disminución de la biodiversidad de los ecosistemas, de cuya existencia depende el equilibrio ambiental y la capacidad de regulación que estos humedales tienen a fin de amortiguar los efectos de las crecientes y las sequías.
- ✓ Las alteraciones del régimen hídrico y la contaminación química podrían provocar la extinción de especies acuáticas y terrestres, afectando la variedad de peces y la productividad pesquera a través de la reducción de la calidad y de la cantidad de las capturas. Esto afectaría la economía y el modo de vida de los pueblos pesqueros.
- ✓ El aumento de la contaminación, potenciada por la disminución del efecto purificador de los humedales, dificultaría la provisión de agua potable de las ciudades costeras e incrementaría el peligro de enfermedades.
- ✓ Potenciales cambios climáticos debido a la modificación de los regímenes hídricos de los ríos Paraguay y Paraná y sus numerosos afluentes.
- ✓ El desplazamiento que sufrirán las comunidades indígenas y la pérdida de los medios económicos de los pescadores y los pequeños navegantes.

A pesar de los posibles efectos negativos, la Hidrovía permitirá obtener los siguientes beneficios para la región:

- ✓ Determinación de las condiciones para el uso racional de los recursos naturales de la región, ahorro de combustibles fósiles.
- ✓ Disminución de los costos de flete a fin de alcanzar productos regionales más competitivos en el mercado mundial (mejora en los precios finales de las mercancías), de aumentar la diversificación de los productos (cambios en el uso de la tierra), de integrar los países y facilitar el comercio del Mercosur.
- ✓ Incremento de los ingresos en la región, por medio del aumento del comercio y de la recaudación por peajes, impulsando el desarrollo regional.
- ✓ Promoción del desarrollo industrial, a través de la generación de nuevos polos en las proximidades portuarias y de la expansión de las actividades económicas del área de influencia.
- ✓ Monitoreo permanente de las condiciones ambientales en toda la vía fluvial, en especial aquellas regiones vulnerables a inundaciones y contaminación.
- ✓ Disminución de riesgos por colisiones o derrames gracias a la señalización, balizamiento y al crecimiento de la información disponible a las embarcaciones.
- ✓ Mejora en las vías de comunicación de la región, promoviendo el intercambio cultural en la Cuenca del Plata.
- ✓ Potencial incremento de la población a largo plazo, mejoras en la calidad de vida y el consecuente aumento en la demanda de servicios.
- ✓ El incremento del transporte de minerales, haría posible la expansión de las actividades mineras en Bolivia y en Brasil y un aumento de las exportaciones madereras y carboníferas.

Dentro de los aspectos fundamentales de la Hidrovía, debe destacarse la desconcentración del comercio de las grandes ciudades y la posibilidad de desarrollar ventajas competitivas para el progreso de las regiones interiores del Cono Sur de América. No obstante, los costos ambientales del sistema hídrico deben ser minimizados y las soluciones deben estar a cargo de los productores y los consumidores beneficiados, y no ser transferidos a la sociedad actual o futura.

#### 10.3.2.2. Hidrovía Paraná – Tieté

Este sistema hídrico tiene una extensión de 4300 km. comenzando tanto en el río Tieté desde Piracicaba y Conchas en las proximidades de la ciudad de San Pablo, como en San Simón sobre el río Paranaíba, finalizando en la desembocadura del Río del Plata. Se plantea como una continuación de la Hidrovía Paraná-Paraguay, y de realizarse en su totalidad, se alcanzaría la conexión de la ciudad de San Pablo con la ciudad de Rosario, abriendo la posibilidad del comercio con el Pacífico a través del Corredor bioceánico.

Este proyecto tiene como finalidad el desarrollo del circuito, la expansión de la frontera agrícola, la formación de importantes polos industriales y el desarrollo de un sistema de comunicación para el Mercosur.

**Recuadro 10.1. Una vía fluvial navegable para Córdoba**

Dotar a la provincia de Córdoba, y más específicamente a su capital, de una vía navegable con salida al Paraná, es una idea que tuvo su origen muchos años atrás. A lo largo de la historia de Córdoba, se propuso la navegabilidad de varias arterias fluviales (especialmente del sistema Tercero-Carcarañá) e incluso la construcción de canales; sin embargo, todos los intentos quedaron en la etapa de proyectos.

Recientemente, cobró nuevamente impulso la posibilidad de permitir la circulación de barcazas por el Río Tercero-Carcarañá. La propuesta consiste en acercar a la región un medio de transporte económico que sirva a una de las zonas agrícola-agroindustrial más ricas del país, que además se encuentra a pocos kilómetros de Córdoba capital.

Actualmente, se está desarrollando el análisis de prefactibilidad del proyecto. Sin embargo, como se indicó anteriormente, ésta no es la primera vez que se estudia el tema. Hace años, se evaluó la posibilidad de canalizar al Tercero, es decir, de hacerlo navegable por medio de la construcción de diques transversales que permitieran salvar los importantes desniveles que presenta su cauce (principalmente en el tramo Villa María-Arroyo Tortugas). Según este estudio, se necesitarían 47 diques de hormigón hidráulico, aguas debajo de Villa María. Además, sería necesaria la construcción de puertos de embarque y una terminal en la desembocadura del Paraná.

Con la canalización del Tercero, se busca aumentar la competitividad de los productos regionales vía reducción de costos de transporte. El traslado de una tonelada por kilómetro a través del Paraná cuesta \$0,09; si se tiene en cuenta que las barcazas utilizadas en este caso son de un calado muy superior a las que se emplearían en la provincia de Córdoba, el costo no será inferior al valor citado. Además, hay que adicionar los costos que generará operar el sistema de esclusas y el constante dragado del mismo, los cuales no son temas menores.

Otro costo adicional será el transbordo de la carga desde las barcazas a los buques de gran calado.

Las ventajas en términos de costos y agilidad operativa del proyecto no resultan tan claras, lo que permite pensar que este nuevo proyecto de hacer navegable el Tercero quede en el intento, como sucedió en anteriores oportunidades.

Por otro lado, se debe considerar el hecho que la región a ser atendida por este servicio se encuentra a menos de 400 km. de la costa del Paraná y que además cuenta con una extensa red ferroviaria que permite transportar las mercaderías al pie de los buques oceánicos.

### 10.3.3. Canal Federal

El proyecto es una iniciativa del gobierno nacional y consiste en un canal de cemento de 520 kilómetros de largo, 4 m. de profundidad y 14 m. de ancho. La obra fue impulsada por el Consejo Federal de Inversiones (CFI) y tiene como finalidad tomar agua del Río Dulce y del Embalse de Río Hondo para drenar tierras de otras provincias, entre ellas La Rioja. En la actualidad, el proyecto está en manos de la Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable de la Nación (SRNyDS). De acuerdo a fuentes no oficiales, requiere una inversión aproximada de u\$s 1.000 millones en un plazo de 2 a 4 años.

En el proyecto original del Canal Federal participaban cinco provincias: Córdoba, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja. A partir de los cambios planteados en el trazado original y el impacto ambiental negativo que tendría la construcción del canal sobre la laguna de Mar Chiquita y los Bañados de Río Dulce (Cuenca del Sali-Dulce), sólo Catamarca y La Rioja quedaron en el emprendimiento. El desarrollo de las obras del Canal, proveerá de agua potable a más de 100 mil habitantes y de riego a zonas áridas y semiáridas de ambas provincias recuperándose para la producción agroganadera más de 90 mil hectáreas.

Dentro de los principales impactos ambientales se destacan:

- ✓ De acuerdo a un informe ambiental realizado por la Universidad Nacional de Córdoba (UNC), el proyecto podría reducir críticamente el caudal de agua que drena a los humedales, poniendo en riesgo el funcionamiento y conservación de las comunidades naturales, la biodiversidad y los procesos ecológicos funcionales.
- ✓ Perjuicios económicos y ambientales en la parte baja de la Cuenca del Salí-Dulce, siendo afectadas alrededor de 200.000 personas que viven y desarrollan sus actividades económicas en esa región y en la cuenca lechera que se extiende hacia el centro de la provincia de Santa Fe. Se destacan entre los principales medios de subsistencia la pesca, el aprovechamiento de animales pilíferos, el turismo y la recreación.
- ✓ El desarrollo de las comunidades y el ambiente están íntimamente relacionados, de forma tal que los cambios en la dinámica del ecosistema incidirían directamente en la población.

En defensa del medio ambiente, existen convenios provinciales, nacionales e internacionales que Argentina debe cumplir por ley. Entre los últimos, los más importantes son: el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Convención de Aves Migratorias y la Red Hemisférica de Aves Playeras, de la que la Laguna de Mar Chiquita es integrante.

Queda por destacar la importancia de Mar Chiquita como uno de los ecosistemas más ricos y productivos del planeta, constituyendo un Sitio Hemisférico para Aves Playeras con una superficie de más de 500.000 ha., donde los censos de aves realizados en los últimos años, la ubican entre los diez sitios más importantes de nuestro país. Además, es uno de los pocos lugares donde se lleva adelante un programa de monitoreo ambiental, anillado y marcado de aves.

En conjunto con los Bañados del Río Dulce, el ecosistema abarca unas 2.100.000 ha., siendo uno de los más extensos de Sudamérica.

## CAPITULO 11: Comercio Exterior Regional

*La Región Patagónica y Central Amplia lideraron el crecimiento exportador en la década del '90. El peso relativo de las ventas externas de la Región Central Amplia es muy significativo, especialmente en el caso de las Manufacturas de Origen Agropecuario, donde la participación alcanza al 58% del monto total comercializado. La gran variedad y especialización productiva de las provincias de la Región Central Amplia, señala las fuertes potencialidades para estimular su complementación, integración y al trabajo en proyectos conjuntos, tanto a nivel empresario como en actividades de promoción y fomento del comercio exterior.*

### 11.1. Evolución del Comercio Exterior Regional

En el capítulo 9 (Contexto Económico Regional) se mencionó la importancia de la actividad exportadora en la Región Central, comprendida por las provincias de Córdoba, Entre Ríos, Mendoza, San Juan, San Luis y Santa Fe. Sus ventas externas representaban más del 14% de su producto bruto regional, porcentaje muy superior al evidenciado en las otras áreas territoriales.

El cuadro 11.1 muestra que luego de la Región Patagónica, la Región Central y Cuyana lideran los crecimientos anuales de las exportaciones, con promedios anuales en el período 1990-1998 del orden del 10,8% y 10,5%, respectivamente.

Los rubros que hicieron posible esta dinámica en la Región Central fueron las exportaciones Manufacturas de Origen Industrial (MOI) y, en menor medida, las ventas de Productos Primarios (PP). Por su parte, la Región Cuyana exhibió la mayor tasa de crecimiento de las exportaciones de Manufacturas de Origen Agropecuario (MOA) y de Productos Primarios, ambas superiores al 14%.

Cuadro 11.1: Crecimiento promedio anual de las Exportaciones Regionales - 1990/1998

Regiones	Totales	MOA	MOI	PP	CyE	Part. 90	Part. 98
Buenos Aires y CF	10,2%	8,5%	15,6%	7,1%	-1,9%	44,4%	42,1%
<b>Región Centro (1)</b>	<b>10,8%</b>	<b>9,5%</b>	<b>17,8%</b>	<b>9,6%</b>	<b>-7,0%</b>	<b>32,7%</b>	<b>32,4%</b>
<b>Región Cuyana (2)</b>	<b>10,5%</b>	<b>14,2%</b>	<b>10,1%</b>	<b>14,9%</b>	<b>2,4%</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,7%</b>
Región Norte	9,7%	3,7%	6,2%	13,3%	14,9%	9,7%	8,8%
Región Patagónica	16,1%	11,2%	3,0%	12,6%	32,4%	8,3%	12,0%
Total Regional Nacional	10,9%	9,1%	14,2%	9,9%	11,2%	100,0%	100,0%
<b>Región Central Amplia (1+2)</b>	<b>10,8%</b>	<b>9,9%</b>	<b>16,3%</b>	<b>10,1%</b>	<b>0,8%</b>	<b>37,6%</b>	<b>37,1%</b>

Nota: (1) La Región Centro comprende Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe.  
 (2) La Región Cuyana comprende Mendoza, San Juan y San Luis.  
 Fuente: IIE en base a datos del MEyOSP e INDEC.

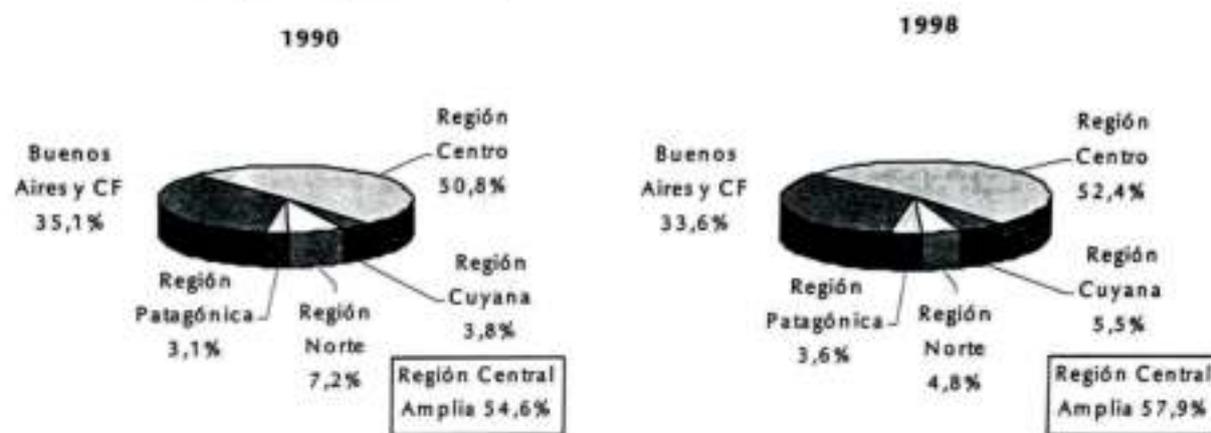
La Región Patagónica mostró un aumento muy significativo del rubro Combustibles y Energía (CyE), reflejado en incrementos anuales superiores al 32%. Asimismo, exhibió tasas de crecimiento de las ventas de Productos Primarios y MOA superiores al promedio nacional. De esta forma, su participación en el total exportado por Argentina aumentó en el período analizado, situándose en 1998 en torno al 12%.

Al mismo tiempo, las restantes regiones vieron disminuidas sus contribuciones en el total comercializado. Buenos Aires redujo su participación en más de dos puntos porcentuales, aunque sigue concentrando la mayor parte de las exportaciones (42,1%) mientras que la Región Central y Cuyana observaron reducciones un tanto más leves.

La Región Norte observó tasas de crecimiento superiores al promedio nacional en los rubros Combustibles y Energía y en Productos Primarios. No obstante, su participación en el total nacional exportado se redujo en aproximadamente un punto porcentual entre 1990 y 1998.

En el gráfico 11.1, se expone la participación de las distintas regiones en la exportación total del rubro Manufacturas de Origen Agropecuario en 1990 y 1998. Se puede apreciar el descenso en la participación de la provincia de Buenos Aires y los aumentos de las restantes áreas, en especial de la Región Central y Cuyana. De esta forma, la Región Central Amplia pasó de exportar el 54,6% de las MOA en 1990 al 57,9% en 1998, lo que demuestra su protagonismo.

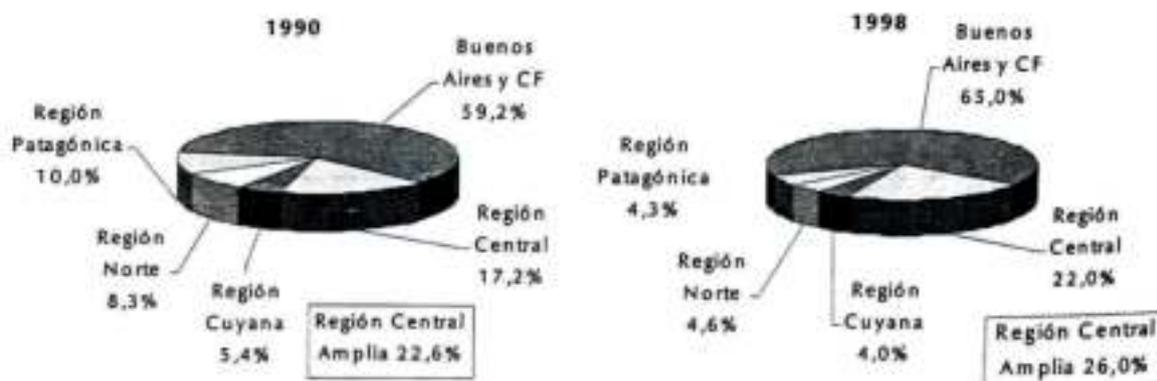
Gráfico 11.1: Participación Regional en la Exportación de Manufacturas de Origen Agropecuario



Fuente: IIE en base a datos del INDEC.

Con respecto a las ventas externas de Manufacturas de Origen Industrial, la participación de Buenos Aires es muy significativa y se consolidó en la década del '90, alcanzando al 65% en 1998. Sin embargo, como se advierte en el gráfico 11.2, la importancia de la Región Central Amplia también se incrementó, pasando del 22,6% en 1990 al 26% de los envíos totales del rubro en 1998. Los aumentos de dicha participación obedecen principalmente al fuerte dinamismo en los últimos años del sector industrial de la Provincia de Córdoba y, en menor medida, a la actividad manufacturera de Santa Fe.

Gráfico 11.2: Participación Regional en la Exportación de Manufacturas de Origen Industrial

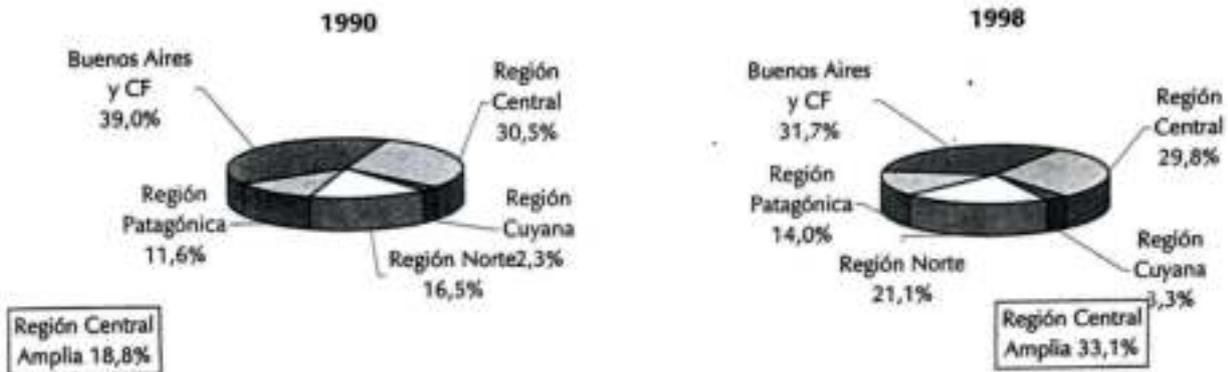


Fuente: IIE en base a datos del INDEC.

Por su parte, dentro de las exportaciones de Productos Primarios, las contribuciones de la provincia de Buenos Aires y de la Región Centro disminuyeron entre 1990 y 1998. No obstante, la participación bonaerense se redujo más de 7 puntos porcentuales, mientras que en la Región Centro se contrajo sólo levemente.

Considerando la Región Central Amplia, las exportaciones de las provincias que la integran se mantuvieron estables en aproximadamente el 33% del total nacional.

Gráfico 11.3: Participación Regional en la Exportación de Productos Primarios

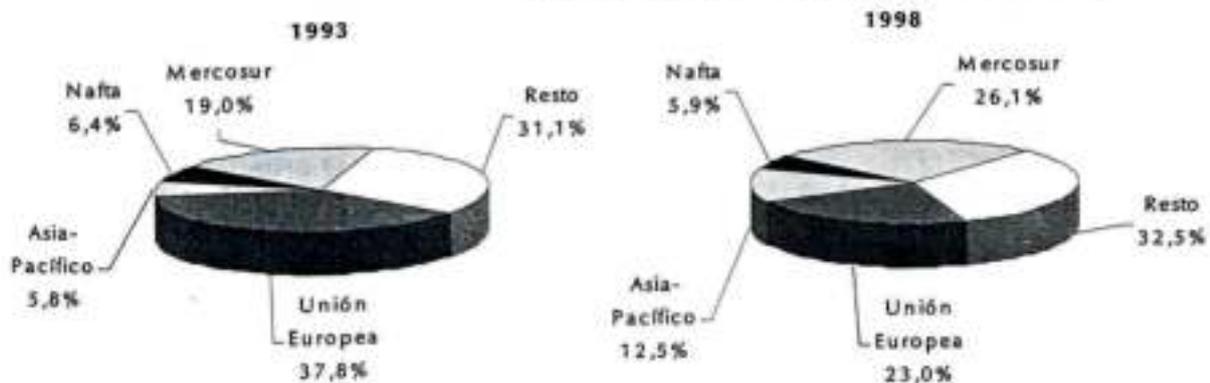


Fuente: IIE en base a datos del INDEC.

Respecto a los destinos de las exportaciones de la Región Centro, se destaca el aumento de los envíos hacia el Mercosur y la región Asia-Pacífico, exhibiendo en 1998 el 26,1% y el 12,5% del total comercializado<sup>1</sup>, respectivamente.

Las compras desde la Unión Europea constituyeron el segundo mercado de exportación, ya que alcanzaron al 23% del total exportado. Por último, la participación del Nafta se situó en torno al 6% mientras que el "Resto" (un conjunto muy numeroso de países) demandó el 32,5% de las ventas totales.

Gráfico 11.4: Destinos de las Exportaciones de la Región Central



Fuente: IIE en base a datos del INDEC.

En el cuadro 11.2 se muestran los principales capítulos de exportación de la Región Centro. Se advierte la gran cantidad de productos de origen industrial exportados por la provincia de Córdoba, especialmente material de transporte, piezas, autopartes, máquinas y aparatos mecánicos. Asimismo, los envíos de manufacturas de origen agropecuario tienen gran importancia, destacándose las ventas de grasas y aceites vegetales, residuos de la industria alimenticia, productos lácteos y productos de molinería.

<sup>1</sup> Cabe destacar que en 1997 el destino Mercosur representó el 37,9% de las exportaciones y la región Asia-Pacífico el 16,2%. Es decir que, si bien incrementaron su participación desde 1993, se observó una disminución en su contribución respecto a 1997.

Cuadro 11.2: Principales productos de Exportación de la Región Central 1998

Provincia de Córdoba - Capítulos de Exportación		Miles de \$	%
87	Vehículos automóviles, tractores, sus partes	886.870	28,3%
12	Semillas y frutos oleaginosos	439.478	14,0%
15	Grasas y aceites animales o vegetales	414.102	13,2%
10	Cereales	411.931	13,1%
23	Residuos y desperdicios de la industria alimentaria	365.370	11,7%
84	Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos y sus partes	179.068	5,7%
04	Leche y productos lácteos; huevos, miel natural	86.640	2,8%
02	Carne y despojos comestibles	49.356	1,6%
18	Cacao y sus preparaciones	48.870	1,6%
29	Productos químicos orgánicos	44.410	1,4%
85	Máquinas, aparatos y mat. eléctrico y sus partes	28.808	0,9%
17	Azúcares y artículos de confitería	27.953	0,9%
39	Materias plásticas y sus manufacturas	26.232	0,8%
11	Productos de la molinería	24.889	0,8%
19	Preparaciones a base de cereales	19.797	0,6%
	Resto	79.768	2,5%
	<b>Total 1998</b>	<b>3.133.541</b>	<b>100,0%</b>
Provincia de Santa Fe - Capítulos de Exportación			
23	Residuos de la Industria alimenticia	1.603.544	34,6%
15	Grasas y aceites animales o vegetales	998.871	21,5%
10	Cereales	444.322	9,6%
12	Semillas y frutos oleaginosos	58.047	1,3%
2	Carnes y despojos	214.365	4,6%
16	Preparaciones de carnes, pescado o crust.	172.394	3,7%
87	Vehículos autom., tractores y demás vehíc. terrestres	10.379	0,2%
41	Pieles (excepto la peletería) y cueros	136.954	3,0%
4	Leche, productos lácteos, huevos, miel	127.540	2,7%
84	Calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	113.078	2,4%
72	Materiales comunes y sus manuf.	66.075	1,4%
73	Manufacturas de fundición, hierro o acero	23.377	0,5%
38	Productos diversos de las industrias químicas	17.132	0,4%
27	Combustibles minerales, aceites minerales	45.820	1,0%
39	Plásticos y sus manufacturas	19.672	0,4%
	Resto	586.430	12,6%
	<b>Total 1998</b>	<b>4.638.000</b>	<b>100,0%</b>
Provincia de Entre Ríos - Capítulos de Exportación			
10	Cereales	161.584	62,9%
12	Semillas y frutos oleaginosos	20.300	7,9%
28/29	Productos Químicos	14.840	5,8%
20	Frutas y sus jugos	12.665	4,9%
4	Leche, productos lácteos, huevos, miel	12.429	4,8%
48	Papel y cartón	4.078	1,6%
3	Pescados y crustáceos	2.440	0,9%
85/4	Máquinas y aparatos	1.593	0,6%
2	Carnes y despojos	1.513	0,6%
15	Grasas y aceites animales o vegetales	1.264	0,5%
11	Productos de molinería	1.051	0,4%
51	Lanas	620	0,2%
23	Residuos de la industria alimenticia	353	0,1%
41	Pieles (excepto la peletería) y cueros	124	0,0%
52	Textiles	102	0,0%
	Resto	22.014	8,6%
	<b>Total Primer Semestre de 1998</b>	<b>256.969</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: IIE en base a datos de las Secretarías de Comercio Exterior Provinciales.

Cabe destacar que Santa Fe se ha consolidado como el principal exportador nacional de productos agropecuarios, los cuales representaron en 1998 el 71% del total de productos comercializados por la provincia. Entre los principales rubros ofrecidos por Santa Fe se encuentran: lácteos, carne y despojos comestibles, grasas y aceites vegetales, desperdicios de la industria alimenticia, pieles y cueros, y preparaciones de carnes y pescados.

Se advierte la importancia de las recientes radicaciones industriales y la maduración de inversiones industriales en el territorio santafesino, por lo que la complementariedad con la actividad industrial de la provincia de Córdoba y los mayores montos exportados resultarán estimulados.

Entre Ríos, con menores volúmenes de exportación, refuerza la exportación de manufacturas de origen agropecuario y productos primarios, especialmente las partidas de cereales, carne, pescado, frutas y miel. Esta provincia es líder en la producción avícola, arrocería y de cítricos.

De esta forma, la gran variedad de productos de exportación de Córdoba y Santa Fe, junto con el potencial agrícola de Entre Ríos, favorece la promoción de una oferta exportadora regional completa y amplia. Por esto, los esfuerzos conjuntos en materia de comercio exterior se observan como muy favorables.

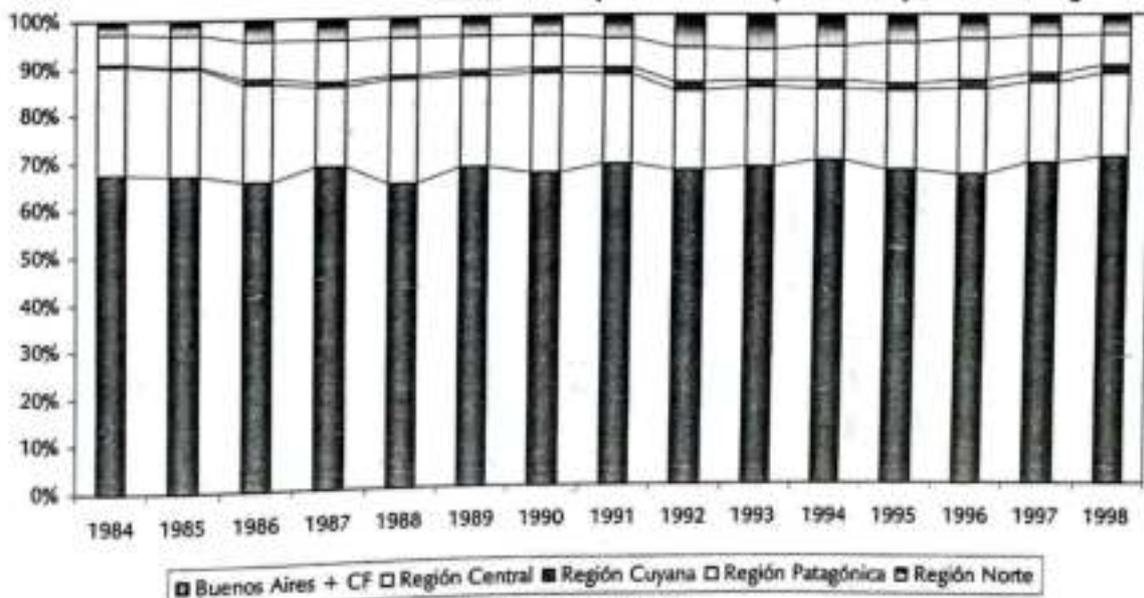
La concreción de nuevos negocios podría materializarse como consecuencia de una oferta de mayor volumen de exportación, del desarrollo de canales de comercialización conjuntos, de la realización de alianzas empresariales en la región y de actividades de promoción en común. Por último, se destaca la importancia de la implementación conjunta de programas de fomento exportador, como así también la participación en ferias internacionales y misiones comerciales. Asimismo, se podrían desarrollar programas de incentivos específicos para mejorar la inserción exportadora de los productos de la región.

## 11.2. Descentralización del Comercio Exterior

La integración en el marco del Mercosur, la apertura económica y las transformaciones económicas implementadas en la década de los '90, modificaron la estructura del comercio exterior. Los flujos comerciales tienden a redefinir sus recorridos y a descentralizarse. Los nuevos pasos fronterizos, las mejoras en la dotación de infraestructura regional y la revolución de la logística del transporte constituyen nuevos elementos de un entorno cada vez más integrado y competitivo. La histórica hegemonía de los puertos de Buenos Aires y Rosario comienza a ser amenazada por nuevas autopistas, puentes interprovinciales, hidrovías e inversiones en los pasos cordilleranos.

Una forma de observar el proceso de descentralización del comercio exterior nacional es analizar la evolución de los flujos de exportación e importación a través de las distintas aduanas del país. Como se advierte en el gráfico 11.5, en 1984 la participación de las aduanas localizadas en la Región Cuyana en los montos totales de exportación e importación era insignificante, apenas un 0,42%, mientras que el año pasado alcanzó un 1,76%. Las exportaciones e importaciones registradas en las aduanas de la Región Patagónica incrementaron su peso relativo en dos puntos porcentuales, del 6% al 8% en el período analizado.

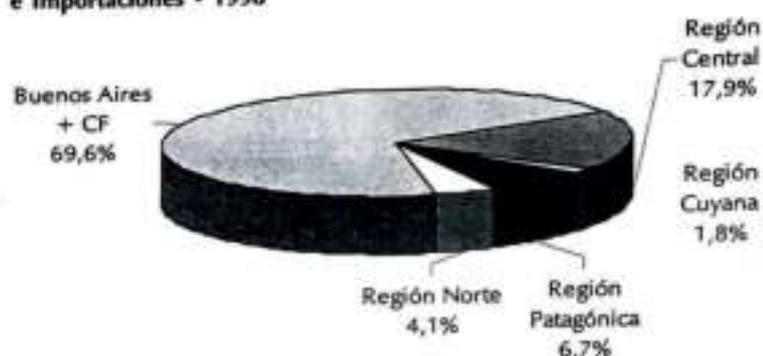
Gráfico 11.5: Exportaciones e Importaciones por Aduanas Regionales



Fuente: IIE en base a datos del INDEC.

La Región Norte no pudo sostener los aumentos en su participación evidenciada en los primeros años de la década del '90, y como se observa en el gráfico 11.6 finalizó en el pasado año con el 4,1% del monto total comercializado. La contribución de la Región Centro fluctuó entre el 23% y el 15%, alcanzando en 1998 el 17,9%.

Gráfico 11.6: Participación Aduanera Regional en las Exportaciones e Importaciones - 1998



Fuente: IIE en base a datos del INDEC.

No obstante, los montos comercializados a través de las aduanas bonaerenses y de Capital Federal se han mantenido en proporciones muy elevadas, próximas al 67% en todo el período analizado.

De esta forma, si bien la tendencia apunta hacia una distribución más armónica y participativa del comercio exterior nacional, se observa que la

velocidad de la descentralización de los flujos no ha sido una de las características más destacadas.

Un país federal con convicción y necesidad de expandir sus intercambios comerciales, integrarse y aumentar su nivel de competitividad requiere de:

- (a) normas aduaneras claras, sencillas y prácticas que se adapten a la dinámica del comercio exterior nacional y sustenten su desarrollo, y
- (b) la provisión de la infraestructura que acompañe y fortalezca el proceso.

En este sentido, es importante que se revisen algunas disposiciones aduaneras y se logre la informatización integral de las dependencias. Asimismo, es necesario que se habiliten nuevos depósitos fiscales y se flexibilice su operatoria, sin olvidar las mejoras en los sistemas de control. Las inversiones de infraestructura (tanto física como de capital humano) son fundamentales, ya que contribuyen notablemente a mejorar la competitividad, insertarse en el mundo y difundir el desarrollo.

## CAPITULO 12: Aspectos Sociales Regionales

*Un proceso de regionalización debe contemplar tanto el ámbito económico y productivo como la situación social y características demográficas de las distintas regiones.*

*La Región Central Argentina, además de presentar importantes ventajas por sus recursos económicos y su ubicación geográfica, cuenta en términos generales con un panorama social en mejores condiciones que el país en conjunto.*

*Asimismo, dentro del corredor de negocios, cada una de las regiones muestra indicadores más favorables que el promedio de su país. Al compararlas entre sí, la Región Sur de Brasil es la que expone la situación social más desfavorable.*

### 12.1. Distribución del Ingreso y Pobreza

Como ya fuera mencionado y desarrollado en el Capítulo 6 (Aspectos Sociales), existen diferentes metodologías para la medición de la pobreza de una jurisdicción. En el presente capítulo se utilizan dos indicadores, de los cuales se cuenta con cifras actualizadas a nivel regional.

En primer término, se considera una medida de la evolución de la pobreza estructural y que consiste en el porcentaje de hogares con NBI. Este indicador muestra el porcentaje de hogares que poseen al menos una de las siguientes características: hacinamiento crítico, tipo de vivienda deficiente, condiciones sanitarias inadecuadas, inasistencia escolar y capacidad de subsistencia.

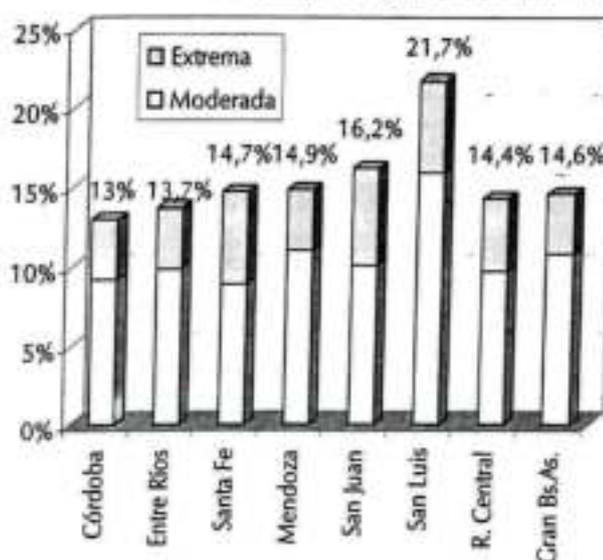
En segundo término, se analiza la evolución coyuntural de la pobreza, medida a través de la distribución del ingreso. Para ello se tomaron datos de la proporción del ingreso que recibe el 10% más rico de la población respecto a la proporción que recibe el 10% más pobre.

Analizando la proporción de hogares con necesidades básicas insatisfechas, en el gráfico 12.1 se exponen las cifras obtenidas para 1994, discriminando entre aquellos hogares con pobreza moderada (cuentan con un solo indicador sin satisfacer) y aquellos con pobreza extrema (registran dos o más indicadores sin cubrir).

Dado que la información se extrajo de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) que realiza el Indec, la misma no se refiere a jurisdicciones provinciales sino a aglomerados urbanos. De esta manera, para representar la situación de la Región Central, se tomaron el aglomerado Gran Córdoba, Paraná, Gran Rosario, Gran Mendoza, Gran San Juan y San Luis-El Chorrillo.

A nivel agregado, se puede apreciar que los aglomerados de Córdoba y Entre Ríos son los que menor nivel de hogares pobres presentaron, mientras que San Juan y San Luis fueron las peor posicionadas. Estos últimos, junto con

Gráfico 12.1  
Porcentaje de Hogares con NBI - 1994



Fuente: IIE en base a Ministerio de Economía, Sec. de Programación Económica, EPH Indec, Octubre 1994.

Santa Fe, fueron los que mayor porcentaje de hogares en situación de pobreza extrema registraron, con valores cercanos al 6%.

Si se analiza el porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas de la Región Central en promedio, se puede observar que el mismo se encuentra ligeramente por debajo del registrado por el Gran Buenos Aires.

Además de analizar la situación de pobreza en un momento dado, resulta interesante observar su evolución en el transcurso del tiempo. Al no disponer de las cifras de hogares con NBI en 1991 por aglomerado para efectuar una comparación con 1994, se tomó la evolución de la población en hogares con NBI entre ambos años<sup>1</sup>, de los cuales se pudo obtener registros (Ver cuadro 12.1).

Se puede apreciar que en la Región Central aumentó poco más de un 20% la población en hogares con NBI mientras que Gran Buenos Aires lo hizo en un 28%.

Nuevamente se observan algunas diferencias entre los integrantes de la Región, ubicándose los aglomerados de la provincia de San Luis y Santa Fe como los que vieron incrementada en mayor medida el indicador, seguidos muy de cerca por Mendoza y Córdoba, con incrementos superiores al 20%. A una cierta distancia, se posicionan los aglomerados de Entre Ríos y San Juan, los cuales aumentaron su población en hogares con NBI en aproximadamente un 12%.

A pesar de la diferencia en la magnitud del crecimiento entre los aglomerados considerados, se puede afirmar que la pobreza estructural, lejos de disminuir, aumentó en los primeros años de la presente década.

Cuadro 12.1: Población en Hogares con NBI

Aglomerados	1991	1994	Crec. 1991 / 94
Córdoba (Gran Cba.)	15,0 %	18,2 %	21,3%
Entre Ríos (Paraná)	16,0 %	18,0 %	12,5%
Mendoza (Gran Mendoza)	15,8 %	19,5 %	23,4%
San Juan (Gran San Juan)	17,0 %	19,0 %	11,8%
San Luis (San Luis y El Chorrillo)	19,7 %	25,6 %	29,9%
Santa Fe (Gran Rosario)	17,2 %	21,4 %	24,4%
<b>R. Central</b>	<b>16,0 %</b>	<b>19,2 %</b>	<b>20,2%</b>
Buenos Aires (Gran Bs.As.)	16,0 %	20,5 %	28,1%

Fuente: IIE en base a Ministerio de Economía, Sec. de Programación Económica, Censo Nacional de Población y Vivienda 1991 y EPH Indec, Octubre 1994.

Analizando la distribución del ingreso, se considera el cociente entre la proporción del ingreso que recibe el 10% más rico de la población respecto a la que recibe el 10% más pobre. En el gráfico 12.2. se puede observar que la Región Central en promedio mantiene su ventaja respecto al Gran Buenos Aires.

En mayo de 1999, el decil de la población de mayores ingresos de esta región ganó 18,2 veces lo que recibió el decil de menores ingresos, mientras que en Gran Bs.As. esta relación ascendió a 22,3 veces.

Observando la evolución de la distribución del ingreso, se puede apreciar que entre octubre de 1990 y octubre de 1997 la misma empeoró en forma considerable, aumentando la inequidad distributiva. Sin embargo, los registros para mayo de 1999 indican que no hubo importantes cambios, manteniéndose estable el indicador.

Cabe destacar que estas cifras son promedios para la Región Central y que, al igual que en el caso de los hogares con NBI, existen diferencias entre los aglomerados que la componen.

El aglomerado Gran Rosario es el que menor inequidad demuestra en la distribución del ingreso, mientras que Gran Córdoba y Gran Mendoza son los que se encuentran en el extremo superior.

Asimismo, es importante considerar que la estabilidad en la distribución del ingreso entre 1997 y 1999 de la Región Central, se produjo principalmente por la fuerte mejora que mostró Gran Mendoza, dado que los restantes aglomerados empeoraron la concentración de sus ingresos.

<sup>1</sup> Si bien las fuentes de información para ambos años son distintas (Censo Nacional para 1991 y EPH para 1994), la comparación resulta válida dado que las diferencias metodológicas son menores.

Tal como se comentara en el Balance de la Economía de 1998, si bien en comparación con el Gran Buenos Aires, las cifras ubican a la Región Central en una mejor posición relativa, las mismas reflejan una situación aún lejana de la equidad en la distribución de la riqueza.

Con el objetivo de extender el análisis de la pobreza a las regiones que componen la parte sur del Corredor Austral de Crecimiento, se utiliza un indicador para el cual se pudieron obtener cifras actualizadas y cuya metodología es homogénea.

El coeficiente de Gini mide la distancia entre la la distribución del ingreso actual de un país y la perfecta equidad. Un valor igual a 1 implica que la jurisdicción en cuestión es perfectamente inequitativa mientras que un valor igual a 0 significa que se ha logrado la equidad distributiva. En el gráfico 12.3 se expone una comparación de los valores de este indicador en las distintas regiones del corredor para 1996.

Se observa la posición desventajosa en que se ubica la Región Sur de Brasil, con un valor de 0,567, aproximadamente el doble que el registrado por la Región Central Argentina, la mejor posicionada del grupo, con un nivel de 0,291. Uruguay registra un valor muy cercano, de 0,300.

En una situación intermedia se ubica Chile. Cabe aclarar que lamentablemente no existen cifras discriminadas respecto a la Región Central de Chile; sin embargo, de la observación de otros indicadores sociales, se desprende que la situación de la misma es más ventajosa que la del promedio del país, por lo que el coeficiente de Gini debería ser menor. Como ejemplo, se puede mencionar el caso del porcentaje de hogares en situación de pobreza (pobres+indigentes), el cual alcanzó un nivel de 23,2% para Chile en 1996 mientras que la Región Central de ese país en promedio registró un 18,1%.

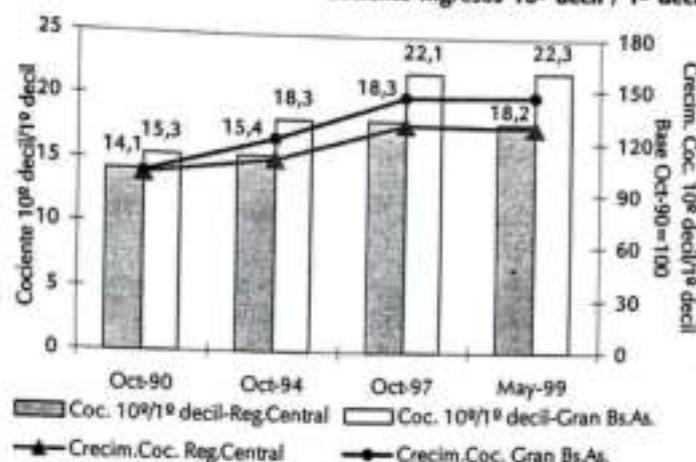
## 12.2. Empleo

Con respecto a la situación laboral, en el cuadro 12.2 se exponen los principales indicadores para el conjunto de aglomerados de las provincias que componen la Región Central Argentina.

La tasa de desempleo promedio de la Región Central continúa siendo inferior a la del total de aglomerados urbanos del país y a la de Buenos Aires. Sin embargo, es importante tener en cuenta que esta situación se presentó en un contexto de menores tasas de actividad y de empleo. Esto implica que si bien la desocupación es menos preocupante en la Región Central, la proporción de personas que buscan trabajo y la cantidad de personas empleadas respecto a la población total es más baja.

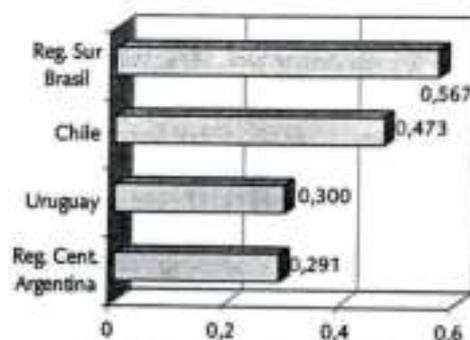
Dentro de la Región Central, los aglomerados Gran Rosario, Gran Córdoba y Paraná son los que registraron en agosto de 1999 los índices de desempleo más elevados.

Gráfico 12.2  
Cociente Ingresos 10º decil / 1º decil



Fuente: IIE en base a EPH - INDEC.

Gráfico 12.3: Coeficiente de Gini en el Corredor de Negocios - 1993/96



Fuente: IIE en base a IBCE Brasil, Indec y Cepal.

Se destaca la mejor situación de San Luis, dado que es la que menor nivel de desocupación y mayor tasa de empleo presentó. Por su parte, Mendoza se encuentra también en una buena posición relativa.

Con respecto a la subocupación, las cifras son similares a las registradas en el total país.

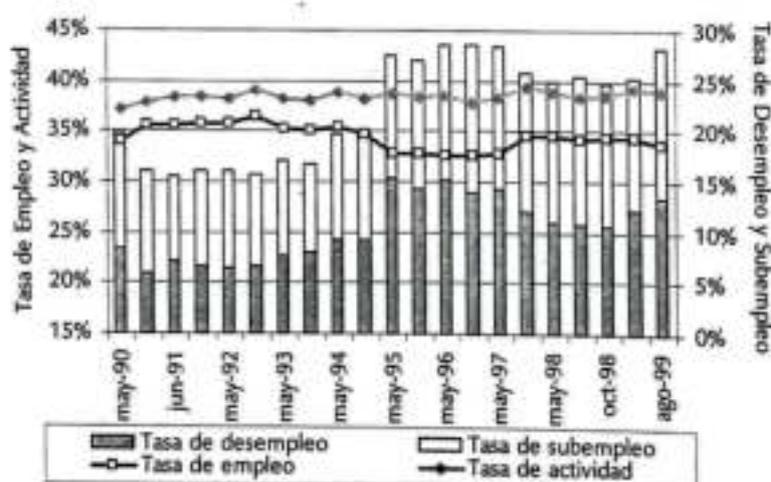
Cuadro 12.2: Situación Laboral en la Región Central en Agosto de 1999

Aglomerados	Desocupación	Subocupación	Actividad	Empleo
Córdoba (Gran Cba.)	15,2 %	13,4 %	40,8 %	34,6 %
Entre Ríos (Paraná)	12,5 %	18,0 %	37,7 %	33,0 %
Mendoza (Gran Mendoza)	8,3 %	14,0 %	37,9 %	34,7 %
San Juan (Gran San Juan)	8,1 %	17,9 %	35,8 %	32,9 %
San Luis (S.Luis y El Ch.)	6,0 %	14,3 %	37,0 %	34,8 %
Santa Fe (Gran Rosario)	17,6 %	15,5 %	39,0 %	32,1 %
<b>Región Central</b>	<b>13,4 %</b>	<b>14,8 %</b>	<b>38,9 %</b>	<b>33,6 %</b>
Gran Bs. Aires	15,3 %	15,7 %	45,6 %	38,6 %
<b>Total aglomer. urbanos</b>	<b>14,5 %</b>	<b>14,9 %</b>	<b>42,3 %</b>	<b>36,2 %</b>

Fuente: IIE en base a EPH - INDEC.

En el gráfico 12.4 se expone la evolución de los principales indicadores laborales de la Región Central desde 1990 en adelante. Se puede apreciar que el desempleo mantuvo una tendencia creciente hasta alcanzar su máximo entre mayo de 1996 y mayo de 1997.

Gráfico 12.4  
Situación Laboral en la Región Central



Fuente: IIE en base a EPH - INDEC.

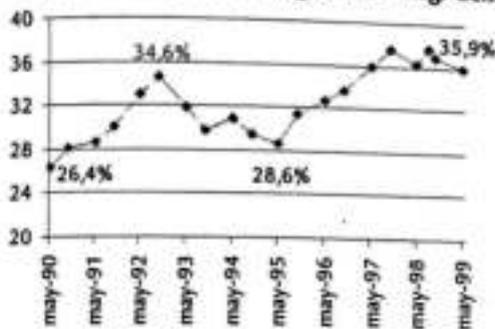
A fines de ese año, la situación general mejoró, dado que creció el nivel de actividad (más gente comenzó a buscar empleo), bajó la tasa de desocupación y creció la tasa de empleo. A partir de entonces, la situación siguió mejorando aunque lentamente, con caídas del desempleo pero con leves bajas en el nivel de actividad, generando una tasa de empleo estable.

La medición de agosto de este año mostró un empeoramiento de la situación, habiendo aumentado el desempleo del promedio de la Región Central, con bajas en el nivel de actividad y de empleo.

Un tema que afecta al mercado laboral y que se agravó en los últimos tiempos, es el mercado de trabajo informal. El gráfico 12.5 expone la información que suministra el Indec relativa al porcentaje de asalariados a los que no se les realiza descuentos jubilatorios<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Para una explicación detallada de su conceptualización, ver el Capítulo 6 Aspectos Sociales.

Gráfico 12.5: Empleo No Registrado - Reg. Central



Fuente: IIE en base a EPH Indec.

Cuadro 12.3: Empleo No Registrado - Agosto '99

Córdoba	37,63%
Entre Ríos	32,49%
Mendoza	40,92%
San Juan	43,20%*
San Luis	29,48%
Santa Fe	30,06%
<b>Región Central promedio</b>	<b>35,90%</b>
Gran Buenos Aires	36,20%
<b>Total aglomerados urbanos</b>	<b>36,50%</b>

Nota: \* Mayo '99.  
Fuente: IIE en base a EPH Indec.

Se puede observar que, a pesar de la caída en el *empleo en negro* entre 1992 y 1995, la tendencia de la década ha sido creciente, pasando de un 26,4% de trabajadores no registrados en mayo de 1990 hasta prácticamente un 36% en agosto de 1999.

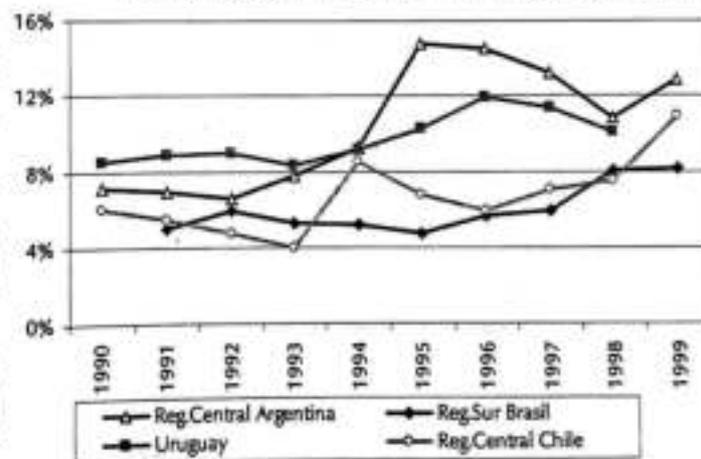
El cuadro 12.3 expone las últimas mediciones correspondientes a agosto de 1999, donde se aprecia que el aglomerado Gran Mendoza y Gran San Juan son los que mostraron mayores índices, superando el 40%. Por el contrario, los aglomerados Gran Rosario y San Luis son los que menor proporción de trabajadores sin registrar mostraron, cercanos al 30%. Este último ya se había destacado por su baja tasa de desocupación.

A los fines de extender el análisis laboral a las demás regiones que componen el corredor de negocios, el gráfico 12.6 expone la evolución en el transcurso de la presente década de la tasa de desocupación de cada una.

Se resalta que, a pesar de las diferencias en el ritmo de crecimiento, en todas las regiones el desempleo aumentó durante el período 1990-1999.

La Región Central Argentina es la que mayor nivel de desocupación registró en los últimos años (entre un 11% y un 15%), incluso sobrepasando a Uruguay que a comienzos de la década mostraba una situación laboral más desventajosa. Este país, a pesar de ubicarse en una de las peores posiciones (entre un 10% y un 11%), fue la que creció en menor medida su tasa de desocupación.

La Región Central de Chile empeoró en forma considerable su situación, pasando de un índice de desempleo del orden del 6% en 1990 a aproximadamente un 11% en 1999. Si bien la Región Sur de Brasil es en este aspecto la mejor de las 4 regiones, creció fuertemente en la década, aumentando desde un 5% en 1991 a un 8% en este año.

Gráfico 12.6  
Situación Laboral en el Corredor de Negocios por regiones

Fuente: IIE en base a EPH Indec, INE Chile, INE Uruguay e IBGE Brasil.

## 12.3. Otros aspectos sociales

En los apartados anteriores, se analizó la situación relativa a la pobreza y al empleo. En el presente punto se intenta dar una visión general de otros aspectos que definen el bienestar social y el nivel de vida de la población de una determinada región, tales como la educación, la salud, la vivienda (ver cuadro 12.4).

En términos generales, se destaca la peor ubicación de la Región Sur de Brasil, cuya tasa de analfabetismo es más del doble que la de las restantes regiones. La esperanza de vida en esta región se encuentra en el límite de los 70 años, siendo que ninguna de las restantes desciende de 72 años. El mismo comportamiento muestra la tasa de mortalidad infantil.

La Región Central de Chile es la que se posiciona en un primer lugar, tanto en lo relativo al ámbito educativo como al sanitario, con una tasa de analfabetismo de 2,6%, una esperanza de vida de 73 años y una tasa de mortalidad infantil del orden del 11 por mil.

Se destacan los mejores resultados de esta región en el ámbito de la salud, siendo que los recursos aplicados al área son notablemente inferiores al resto (el número de médicos cada 1.000 hab. es la mitad que el de Uruguay mientras que la cantidad de camas por cada 1.000 hab. es la mitad que la de la Región Central Argentina).

Uruguay se posiciona en un segundo lugar, seguido por la Región Central Argentina, la que se destaca dentro del ámbito educativo con una importante proporción de estudiantes de nivel universitario.

En lo relativo al ámbito de la vivienda, en el acceso a redes de agua se repite la peor performance de la Región Sur de Brasil y la mejor de Uruguay (no se encontraron datos de la Reg. Central de Chile). Si se analiza la disponibilidad de energía eléctrica en los hogares, es la Reg. Sur de Brasil la que lidera, con un 96,8% de viviendas con acceso a este servicio, seguido por Uruguay, con un 94,2% y Argentina, con un 93,7%.

Cuadro 12.4: Indicadores Sociales del Corredor de Negocios

	Reg. Central Argentina	Reg. Central Chile	Reg. Sur Brasil	Uruguay
<b>EDUCACION</b>				
Tasa de Analfabetismo-1991/96	3,9	2,6	8,9	3,1
Tasa Neta de Escol. Primaria-1991/96	96	94	93,6	95
Tasa Neta de Escol. Secundaria-1991/96	61	65	s/d	s/d
Alumnos por docente-1996/97	15,2	s/d	s/d	17,02
Establecimientos c/1.000 hab. 1996/97	1,24	s/d	s/d	1,43
Estud. Universitarios c/100 hab.1996/97	3,13	2,16*	1,07*	2,35
<b>SALUD</b>				
Esp. Vida al nacer 1992/96	72,3	73,01	70,2	72,82
Tasa Natalidad (‰) - 1996	19,4	18,9	s/d	18,7
Tasa Mortalidad General (‰) - 1996	7,6	5,3	s/d	9,8
Tasa Mortalidad Infantil (‰) - 1996	18,1	10,9	22,8	17,5
Médicos c/1.000 hab. - 1992/96	2,8	1,51	s/d	3,78
Camas c/1.000 hab. - 1995/96	5,0	2,15	s/d	2,25
<b>VIVIENDA</b>				
Viv. con acceso a redes de agua -1991/96	81,4	s/d	77,0	86,1
Viv. con acceso a luz eléctrica-1991/96	93,7	s/d	96,8	94,2

Nota: \* Al no contar con clasificación por regiones, se incluyó el promedio nacional.  
Fuente: IIE en base a IBCE Brasil, INE Chile, INE Uruguay, Indec, Adefa, Unesco.

## CAPITULO 13: Competitividad

*El desaceleramiento de las exportaciones argentinas en los últimos años, sumado a los ajustes del tipo de cambio en Brasil y Chile, los principales socios comerciales del país, revitalizaron la consideración de la competitividad como un aspecto clave a fin de consolidar la inserción argentina en los mercados extranjeros y sustentar el crecimiento a largo plazo.*

*A lo largo del capítulo se distinguen dos aspectos fundamentales, que sirven de base al concepto de competitividad: la productividad y los costos globales nacionales.*

### 13.1. Introducción

A continuación, se aborda la temática de la competitividad desde distintos enfoques y alcances regionales. En el apartado 13.2 se analizan los resultados del estudio de competitividad global elaborado por el World Economic Forum en 1999, donde se destacan los puntos fuertes y débiles de la economía argentina en comparación con otros 58 países.

En el apartado 13.3 se incluirá un nuevo concepto de competitividad, desarrollado por investigadores alemanes, el que hace hincapié en el papel sistémico del proceso competitivo. Asimismo, se considera el rol del Estado como promotor del logro de niveles crecientes de competitividad y la importancia de su eficiencia administrativa.

En ítem 13.4, se describen las relaciones entre costos, productividad y competitividad. Finalmente, en el punto 13.5 se incluye un ranking de competitividad elaborado para las provincias argentinas. Cabe destacar también la elaboración de un cuadro resumen con un conjunto de acciones concretas orientadas a fortalecer e incrementar la competitividad nacional.

### 13.2. Informe Mundial de Competitividad del World Economic Forum 1999

#### 13.2.1. Ranking Mundial

Desde 1979, el World Economic Forum (WEF) elabora anualmente el «Reporte de Competitividad Global» (GCR). El informe del presente año comprende una amplia y detallada comparación de 59 países. La ubicación en el ranking de competitividad surge de la consideración de estadísticas cuantitativas, como así también de la información extraída de la realización de una pormenorizada encuesta entre un número representativo de hombres de negocios. Existen distintos indicadores a considerar a la hora de evaluar el desempeño competitivo de los países. La metodología del WEF, diseñada por los economistas Michael Porter y Jeffrey Sachs,



incorpora ocho factores para medir el nivel de competitividad: la apertura, el gobierno, las finanzas, la infraestructura, la tecnología, la gestión empresarial, el trabajo y las instituciones.

Asimismo, los ratios alcanzados en cada uno de estos aspectos son combinados con las posibilidades de crecimiento a mediano y largo plazo de los países. Cabe destacar que se trabaja con un concepto de competitividad definido como la habilidad de un país para alcanzar tasas altas y sostenidas de crecimiento del PBI per cápita en un horizonte de mediano plazo. En el cuadro 13.1 se aprecia que en 1999 Argentina se ubica en el puesto 42 en el ranking del WEF, descendiendo seis posiciones respecto a su ubicación en el pasado año. Chile es el país sudamericano mejor posicionado, alcanzando el puesto 21, mientras que Brasil se encuentra bastante más relegado, en el puesto 51. Las proyecciones de crecimiento de los países para el período 2000-2008 se muestran en el cuadro 13.2. Con tasas anuales estimadas en el 1,92%, Argentina se ubicaría en el puesto 50, por debajo de naciones con menor desarrollo relativo, como Bolivia, Perú, Costa Rica y El Salvador, entre otros.

Cuadro 13.1: Ranking Competitivo 1999

1999	1998	País
1	(1)	Singapur
2	(3)	Estados Unidos
3	(2)	Hong Kong SAR
4	(6)	Taiwan
5	(5)	Canadá
6	(8)	Suiza
7	(10)	Luxemburgo
8	(4)	Reino Unido
9	(7)	Holanda
10	(11)	Irlanda
11	(15)	Finlandia
12	(14)	Australia
13	(13)	Nueva Zelanda
14	(12)	Japón
15	(9)	Noruega
16	(17)	Malasia
17	(16)	Dinamarca
18	(30)	Islandia
19	(23)	Suecia
20	(20)	Austria
21	(18)	Chile
22	(19)	Korea
23	(22)	Francia
24	(27)	Bélgica
25	(24)	Alemania
26	(25)	España
27	(26)	Portugal
28	(29)	Israel
29	(n/a)	Mauritania
30	(21)	Tailandia
31	(32)	México
32	(28)	China
33	(33)	Filipinas
34	(n/a)	Costa Rica
35	(41)	Italia
36	(37)	Perú
37	(31)	Indonesia
38	(43)	Hungría
39	(35)	República Checa
40	(34)	Jordania
41	(44)	Grecia
42	(36)	Argentina
43	(49)	Polonia
44	(40)	Turquía
45	(48)	Eslovaquia
46	(n/a)	El Salvador
47	(42)	Sudáfrica
48	(39)	Vietnam
49	(38)	Egipto
50	(45)	Venezuela
51	(46)	Brasil
52	(50)	India
53	(n/a)	Ecuador
54	(47)	Colombia
55	(n/a)	Bolivia
56	(n/a)	Bulgaria
57	(51)	Zimbawe
58	(53)	Ucrania
59	(52)	Rusia

Cuadro 13.2: Proyecciones de crecimiento 2000-2008

	País	Tasa de Crec. Anual
1	Singapur	5,02
2	Taiwan	4,29
3	Malasia	4,19
4	Hong Kong SAR	4,13
5	Estados Unidos	4,07
6	Canadá	4,03
7	Irlanda	3,91
8	Reino Unido	3,88
9	Nueva Zelanda	3,86
10	Finlandia	3,81
11	Indonesia	3,78
12	Suiza	3,74
13	Holanda	3,73
14	Filipinas	3,65
15	Australia	3,64
16	Vietnam	3,62
17	China	3,59
18	Chile	3,54
19	Japón	3,50
20	Jordania	3,36
21	Korea	3,35
22	Perú	3,34
23	Tailandia	3,33
24	El Salvador	3,31
25	Noruega	3,31
26	Luxemburgo	3,25
27	Dinamarca	3,25
28	Egipto	3,06
29	Suecia	3,04
30	India	2,96
31	España	2,91
32	Costa Rica	2,88
33	Austria	2,87
34	México	2,84
35	Islandia	2,83
36	Mauritania	2,82
37	Portugal	2,75
38	Hungría	2,69
39	Francia	2,67
40	Alemania	2,62
41	Bélgica	2,57
42	Israel	2,49
43	Polonia	2,36
44	Turquía	2,36
45	Sudáfrica	2,26
46	República Checa	2,20
47	Bolivia	2,11
48	Slovakia	2,08
49	Zimbawe	2,05
50	Argentina	1,92
51	Ecuador	1,76
52	Ucrania	1,75
53	Grecia	1,69
54	Brasil	1,69
55	Bulgaria	1,68
56	Italia	1,57
57	Venezuela	1,47
58	Colombia	1,17
59	Rusia	0,91

Como señala el informe, en el listado expuesto en el cuadro 2.1 se observa el liderazgo de Singapur, el que exhibió un importante crecimiento exportador en los últimos 15 años, principalmente en el período 1985/1995, con una tasa de crecimiento promedio anual del 12,8%. Sus ventas externas se especializaron en mercados de alta tecnología, a través de políticas públicas de promoción tecnológica e innovación, inversiones en el sistema educativo y mejoras en la infraestructura física.

En forma complementaria al anterior ranking, el WEF elaboró desde 1998 el ranking microeconómico de competitividad. En el análisis se tuvo en cuenta distintos aspectos que hacen al entorno o ambiente en que se desenvuelven los negocios, las transformaciones en marcha y la agenda pendiente. La idea de competitividad microeconómica se relaciona directamente con las posibilidades de incrementar el PBI per capita en forma automática y con la mayor velocidad posible. El estudio explora el proceso por el cual las reformas y el desarrollo macroeconómico se transmite hacia el sector empresarial y el conjunto de la sociedad. Michael Porter señala que el estándar de vida de la población está determinado por la productividad de la economía nacional, lo que está medido por el valor de los bienes y servicios producidos (per capita) en las naciones.

En este sentido, el punto crucial del análisis se centra en determinar la forma de crear las condiciones para alcanzar un proceso de crecimiento sustentable.

Asimismo, concluye que los fundamentos microeconómicos de la competitividad pueden dividirse en dos áreas: (1) la sofisticación y especialización de las estrategias y operaciones empresariales y (2) la calidad del ambiente de negocios.

Entre las variables que se tuvieron en cuenta en el estudio se encuentran: la dotación de recursos naturales y humanos, la infraestructura física y científica, la promoción de los sistemas de innovación, los sistemas de información, métodos gerenciales, las exigencias de los consumidores, la oferta industrial nacional, los niveles de competencia y regulación de los mercados, el dinamismo de la inversión, las redes locales y las condiciones del mercado laboral.

El estudio demuestra económicamente la relación positiva entre la evolución de las variables de competitividad descriptas y el crecimiento del PBI per capita.

Argentina se ubica en el puesto 40 en el ranking microeconómico de competitividad (ver cuadro 13.3), descendiendo desde el puesto 36 que ocupaba en 1998. Cabe destacar que la ubicación de Brasil (35) en este caso supera a la de Argentina, al tiempo que Chile se posiciona en el puesto 24. En términos del PBI per capita, Argentina supera al resto de los países sudamericanos considerados (a excepción de Chile), alcanzando \$10.869 en promedio.

Cuadro 13.3  
Ranking Microeconómico de Competitividad 1999

	MICI Ranking 1999	MICI Ranking 1998	1998 PBI (per capita)
Estados Unidos	1	1	\$31.483
Finlandia	2	2	\$21.197
Países Bajos	3	3	\$23.361
Suecia	4	7	\$20.765
Suiza	5	9	\$27.892
Alemania	6	4	\$23.313
Dinamarca	7	8	\$24.670
Canadá	8	6	\$23.660
Francia	9	11	\$23.908
Reino Unido	10	5	\$22.303
Austria	11	16	\$24.000
Singapur	12	10	\$27.754
Australia	13	15	\$22.447
Japón	14	18	\$24.255
Bélgica	15	19	\$24.497
Nueva Zelanda	16	17	\$17.838
Irlanda	17	13	\$19.482
Noruega	18	14	\$25.904
Taiwan	19	20	\$19.838
Israel	20	21	\$19.053
Hong Kong SAR	21	12	\$24.055
Islandia	22	24	\$25.312
España	23	22	\$17.448
Chile	24	23	\$13.140
Italia	25	26	\$21.921
Sudáfrica	26	25	\$7.139
Malasia	27	27	\$10.879
Korea	28	28	\$13.469
Portugal	29	33	\$15.339
Mauritania	30	-	\$10.304
Turquía	31	29	\$6.950
Jordania	32	32	\$3.669
Hungría	33	31	\$7.790
México	34	39	\$8.734
Brasil	35	35	\$6.413
Grecia	36	38	\$14.245
Polonia	37	41	\$7.130
Costa Rica	38	-	\$7.060
Tailandia	39	37	\$6.518
Argentina	40	34	\$10.869
República Checa	41	30	\$11.880
India	42	44	\$1.814
Egipto	43	40	\$3.010
Filipinas	44	45	\$3.672
Zimbawe	45	48	\$2.568
Perú	46	47	\$4.508
El Salvador	47	-	\$3.217
Slovakia	48	36	\$8.661
China	49	42	\$4.068
Vietnam	50	43	\$1.855
Venezuela	51	50	\$9.040
Colombia	52	49	\$6.963
Indonesia	53	51	\$2.982
Bulgaria	54	-	\$4.302
Rusia	55	46	\$4.269
Ucrania	56	52	\$2.282
Ecuador	57	-	\$4.975
Bolivia	58	-	\$2.954

Fuente: IIE en base a Wold Competitive Forum 1999.

### 13.2.2. Competitividad Argentina: Puntos Fuertes y Débiles

En el cuadro 13.4 se observan los aspectos positivos y negativos en términos de competitividad para el caso argentino. Entre los factores más favorables se identificó a la estabilidad del tipo de cambio, la inexistencia de limitaciones para el movimiento de capitales, el control de la inflación, la importancia asignada al entrenamiento del personal, los reducidos costos de litigio, las posibilidades de celebrar contratos con el sector público, el desempeño de la inversión doméstica y la performance del sector bancario nacional.

Respecto al estado de la infraestructura física, se destacó el buen desarrollo de los sistemas de comunicación (teléfono, fax y satelital) y la gran capacidad de generación eléctrica. Asimismo, se mencionó como un aspecto favorable el costo de los viajes aéreos domésticos.

Según el WEF, los aspectos más débiles de la competitividad nacional se encuentran en el sector laboral, el dinamismo de las instituciones y los factores tecnológicos. El magro desempeño se ve reflejado en la escasa importancia asignada a la Investigación y Desarrollo (I&D), la falta de cooperación universidad-empresa y las dificultades para transformar desarrollos académicos en productos comerciales viables. Dentro del mercado laboral, se advierten los aumentos de la tasa de desempleo, la necesidad de reformar las normas regulatorias, de consolidar una red de protección social y la inexistencia de ajustes de salarios por productividad.

El crecimiento de las exportaciones nacionales es otro de los factores que no registró un desempeño significativo.

Respecto al sector público, se señala la necesidad de combatir la evasión, modificar el sistema tributario, especialmente el IVA e impuestos al trabajo, perfeccionar la estructura del gasto e incrementar la eficiencia de la administración pública.

Si bien el sector privado contribuyó notablemente a la hora de incrementar la inversión bruta nacional, la misma se observa relegada en relación al conjunto de países analizados.

En materia financiera también se advierten puntos a mejorar, tales como la reducción de las tasas de interés y la disponibilidad crediticia, el desarrollo del mercado de capitales, el fortalecimiento del sector bancario y el estímulo de los Venture Capitals.

Los indicadores relativos al desempeño de las instituciones podrían calificarse como deficientes. De acuerdo al análisis efectuado, Argentina es considerada parte del conjunto de países donde la desconfianza en los políticos, los acuerdos y sobornos, las ineficiencias de la fuerza policial y las interferencias y parcialidad del sistema judicial son moneda corriente.

Se advierte entonces un conjunto de aspectos sobre los que se deberían trabajar intensivamente a fin de incrementar los niveles de competitividad nacional. Al final del capítulo se adjunta un cuadro con actividades e instrumentos concretos para materializar dicho objetivo.

## 13.3. Competitividad Sistémica

### 13.3.1. Rol Sistémico del Proceso Competitivo

Los nuevos requerimientos de la tecnología y de la economía mundial evidencian que la capacidad innovadora y competitiva de las empresas no depende sólo de ellas mismas, sino que también están determinadas, en grado considerable, por la capacidad de transformación de sus bases nacionales<sup>1</sup>.

En este sentido, resulta de significativa importancia la ventaja competitiva nacional de aquellos países en los cuales la capacidad y la interacción de los principales grupos de actores bastan para crear las condiciones técnicas, organizativas y sociales requeridas por un desarrollo dinámico orientado al mercado mundial.

<sup>1</sup> Para un análisis ulterior ver "Competitividad Sistémica - Competitividad internacional de las empresas y políticas requerida" (1994)

Cuadro 13.4: Argentina – World Economic Forum 1999

Ubicación en el Ranking General: 42		DEBILIDADES	
			Ranking
♦ Apertura	43	<b>Apertura</b>	
♦ Gobierno	26	1. Relación tipo de cambio y exportac.	47
♦ Finanzas	41	2. Posición de la exportaciones en el rank.	51
♦ Infraestructura	34	3. Desalineamiento del Tipo de Cbio. Real	55
♦ Tecnología	45	<b>Gobierno</b>	
♦ Management	34	1. Impuestos al trabajo	46
♦ Aspectos Laborales	51	2. Impuestos al Valor Agregado	46
♦ Instituciones	51	3. Sistema Tributario	47
<b>Principales Indicadores Económicos</b>		4. Evasión Impositiva	50
GDP (Billones)	\$340,0	5. Estructura del Gasto Público	52
Población (Millones)	36,3	6. Competencia del Sector Público	58
GDP per capita	\$ 9.374	<b>Finanzas</b>	
Crecimiento PBI per capita	2,9 %	1. Riesgo del Sector Financiero	46
Inflación del precio al consumidor	1,0 %	2. Disponibilidad de préstamos	48
Desempleo	16,3 %	3. Mercados de valores	51
<b>Tecnología</b>		4. Adquisición hostil de firmas	52
Gastos de I&D, % de GDP	0,4 %	5. Respaldo bancario para desarrollo de Negocios	52
Usuarios de Internet por millón de hab.	560,2	6. Fortalezas del Sector Bancario	53
PCs cada 1.000 habitantes	43,1	7. Venture Capitals	53
<b>FORTALEZAS</b>	<b>Ranking</b>	8. Tasas de Interés	54
<b>Apertura</b>		Infraestructura	
1. Volatilidad del Tipo de Cambio	5	1. Inversión en infraestructura	51
2. Acceso extranjero a mercados de capit.	6	<b>Tecnología</b>	
3. Cambio de Moneda Extranjera	14	1. Propiedad intelectual	46
4. Cross-border ventures	16	2. Educación matemática y científica	48
5. Acceso a mercados de capit. extranjeros	16	3. Gastos del Sector Privado en I&D	48
<b>Gobierno</b>		4. E- Comercio	49
1. Gastos del Gobierno	6	5. Colaboración en investigación	55
2. Inflación	12	6. Compromiso en gastos en I&D	56
3. Tasa de impuestos sobre la renta	16	<b>Management</b>	
<b>Finanzas</b>		1. Orientación del cliente	51
1. Bancos domésticos	5	Aspectos Laborales	
2. Cambios en la inversión doméstica	7	1. Prácticas de contratación y despidos	46
3. Controles de tasa de interés	7	2. Sistema de Bienestar Social	48
4. Barreras a la entrada en el Sector	11	3. Regulaciones laborales	54
5. Spread de la tasa de interés	15	4. Ajustes salariales por dif. de productivid.	54
6. Inversión bruta doméstica	16	5. Tasa de desempleo	54
<b>Infraestructura</b>		<b>Instituciones</b>	
1. Inversión privada en infraestructura	2	1. Contribuciones obligatorias	46
2. Costo de viajes aéreos domésticos	6	2. Pleitos de negocios privados	51
<b>Aspectos Laborales</b>		3. Efectividad de la fuerza policial	52
1. Crecimiento de la tasa de empleo	14	4. Confianza en honestidad de los políticos	52
<b>Instituciones</b>		5. Desconfianza política	54
1. Costos de litigación	2	6. Cortes Judiciales imparciales	55
2. Contratos del Sector Público	7	7. Sobornos y Acuerdos	55
		Independencia Judicial	57

Fuente: World Economic Forum.

Sin embargo, la competitividad industrial no surge espontáneamente al modificarse el contexto macro ni se crea recurriendo exclusivamente al espíritu de empresa a nivel micro. Es más bien el producto de un patrón de interacción compleja y dinámica entre el Estado, las empresas, las instituciones intermedias y la capacidad organizativa de una sociedad. En ese contexto, **es esencial contar con un sistema de incentivos orientados a la competitividad** que obligue a las empresas a llevar adelante procesos de aprendizaje y a incrementar su eficiencia.

Así surge el concepto de competitividad sistémica, que incorpora a los clásicos conceptos macro y microeconómicos los siguientes aspectos:

- ♦ La capacidad de una sociedad para la integración y la estrategia.
- ♦ El entorno o ambiente productivo, capaz de fomentar, complementar y multiplicar los esfuerzos al nivel de la empresa.

De esta manera, aparecen una serie de medidas que deben darse en todos y cada uno de estos niveles para que un país, una región o una ciudad, logren la competitividad.

Un requisito fundamental y necesario, aunque no suficiente, es que el contexto macroeconómico permanezca estable. Esto implica que la inflación, el déficit presupuestario y la deuda externa sean controlables y, además, que las reglas de juego no se alteren permanentemente. Esta es la única forma de generar seguridad para la inversión. Es por esto que la política macro debe emitir señales claras e inequívocas para dar a entender a las empresas que están en la obligación de aproximarse al nivel de eficiencia habitual en el ámbito internacional.

Sin embargo, si se emprenden reformas macroeconómicas sin desarrollar al mismo tiempo una reforma del Estado que permita la articulación de los actores estratégicos y sin la formación de estructuras sociales adecuadas, las tendencias a la desintegración social se agudizarán todavía más. *La competitividad sistémica sin integración social es un proyecto sin perspectivas.*

De esta manera, el Estado, como actor social, asume un papel clave en el proceso del logro de la competitividad, actuando como generador de impulsos, moderador y coordinador, promoviendo una política orientada al diálogo.

A su vez, buena parte del empresariado se ha desarrollado bajo un esquema de producción taylorista-fordista, donde la producción de manufacturas están en gran parte estandarizadas para el consumo masivo, con una jerarquización estricta de la organización empresarial, aparejada con una extrema división del trabajo y con una organización relativamente débil en lo que a colaboración interempresarial se refiere.

Si bien este enfoque está muy arraigado, muchos de sus procedimientos son obsoletos. Este paradigma ha cambiado por empresas cuya producción de manufacturas es diferenciada para una demanda en rápida transformación y para mercados diferenciados altamente competitivos. Las rápidas innovaciones de productos permiten sustituir gran parte de la gama existente de artículos por otros de cualidades nuevas y mejoradas, o fabricar productos enteramente nuevos. En este esquema se incorporan novedosos conceptos organizativos, enfatizando la calificación del personal, así como el acortamiento y la racionalización de las vías de comunicación en el interior de la empresa, mediante la reducción de niveles jerárquicos y el mejoramiento del flujo informativo entre y dentro de los departamentos. En síntesis, *se comienza a instalar un nuevo paradigma productivo, basado en la organización y el conocimiento.*

Esto implica un reemplazo de las prácticas tradicionales por las «nuevas prácticas» (best practices), que es la combinación tanto de nuevas prácticas tecnológicas (best practice technology) como de nuevas prácticas de organización de la producción (best practice organization of production). Estas nuevas prácticas deben estar orientadas al logro de cuatro objetivos básicos: la mejora en la calidad de los productos y servicios, la mejora en la velocidad de reacción ante cambios en el entorno, la flexibilidad y la eficiencia. Sólo serán competitivas aquellas organizaciones que logren reunir estos cuatro criterios.

La mayoría de las empresas de nuestro medio están integradas verticalmente y operan en forma aislada. En la economía mundial, dominan las redes empresariales o clusters, haciendo que la competitividad de las empresas se base cada vez más en el rendimiento de sus proveedores y del entorno empresario institucional.

Las empresas que quieren afrontar con éxito la competencia necesitan organizarse en redes de cooperación tecnológica, integrándose en sistemas de producción e innovación estrechamente articulados y concentrados muchas veces en una misma localización (ver el apartado relativo a Microregiones desarrollado en el Capítulo 9), ya que éstos propician un intenso intercambio informativo y un rápido aprendizaje tecnológico.

Este complejo modelo de organización, que combina la competencia con la cooperación a nivel micro, se ve apoyado por un amplio diálogo social entre el sector productivo, el sector científico, las instituciones intermedias y el sector público. En este último recae una importante función como iniciador, generador de impulsos y coordinador, con miras a desplegar una estrategia competitiva de base amplia.

### 13.3.2. El Rol del Estado como Promotor de la Competitividad

Argentina no podrá competir mundialmente si el trámite para constituir una empresa demora semanas, mientras que en Taiwan o Italia sólo unas horas. No podrá competir si los índices de criminalidad rebasan lo tolerable o si los planes de estudio son obsoletos.

Indudablemente, el desempeño del sector público (sea nacional, provincial o municipal) puede promover o entorpecer el logro de mayores estándares de competitividad y productividad. En tal sentido, el Estado puede trabajar principalmente en dos áreas: la promoción de un entorno de negocios favorable y el logro de estándares de eficiencia y productividad similares a los del sector privado, de forma de reducir la carga tributaria sobre este último.

Haciendo referencia al primer caso, el Estado no debiera operar con una concepción puramente intervencionista, sino más bien como generador de impulsos, moderador, comunicador entre empresas y asociaciones empresariales, sector científico, instituciones intermedias o incluso sindicatos. Su objetivo consiste en promover la difusión de información relevante y elaborar visiones de medio y largo plazo que sirvan de guía a políticas públicas e iniciativas particulares.

En el segundo caso, sería de vital importancia la introducción de conceptos de calidad y eficiencia dentro de la administración pública.

Según el área de estudio de la administración pública de la OCDE, los países a la vanguardia son Canadá, Australia, Reino Unido y Nueva Zelanda. En ellos se combina calidad con tradición democrática. Sus estrategias han sido: sistemas presupuestarios que incorporan planeación estratégica, autonomía de gestión y responsabilidad por los resultados de los administradores, control presupuestario con topes globales y por indicadores estratégicos, sistemas de información administrativa y financiera, reingeniería, aprendizaje de las mejores prácticas, división de niveles políticos y administrativos, desregulación y privatización, organizaciones flexibles, incorporación de la carrera de funcionario público y capacitación en nuevas herramientas administrativas<sup>2</sup>.

*El concepto central es que no puede existir un país de primer mundo sin un gobierno de primer mundo.* Un gobierno de calidad representa una ventaja competitiva en la economía globalizada y una condición necesaria para el crecimiento sostenido y sustentable.

Como señala Rodríguez<sup>3</sup>, "los clientes del gobierno están demandando mejores servicios y productos de calidad por los impuestos y tasas que pagan". En este sentido, sería de vital importancia la reducción del costo de los servicios públicos, la eliminación de las trabas burocráticas y la inteligente regulación de las actividades económicas privatizadas o concesionadas.

### 13.4. La Importancia de la Productividad y los Costos Globales

En un sentido amplio, la competitividad externa de un país queda definida como la capacidad de competir en calidad y precios con productos extranjeros. Como lo señalara Paul Krugman, este es un concepto eminentemente "comercial", que dice muy poco respecto a las posibilidades para que un país consolide un crecimiento duradero. Lo que está por detrás del concepto de competitividad es la productividad de la economía nacional, y ésta, en opinión de este autor, es estimulada mediante las inversiones en capital físico y humano<sup>4</sup>.

Asimismo, los niveles de competitividad de un país están asociados a un costo global, de los servicios públicos, factores productivos, carga tributaria, servicios al comercio exterior, entre otros. De esta forma, alcanzar mayores estándares competitivos implica incrementar tanto la productividad de los factores como la disminución de los costos asociados o vinculados a la producción.

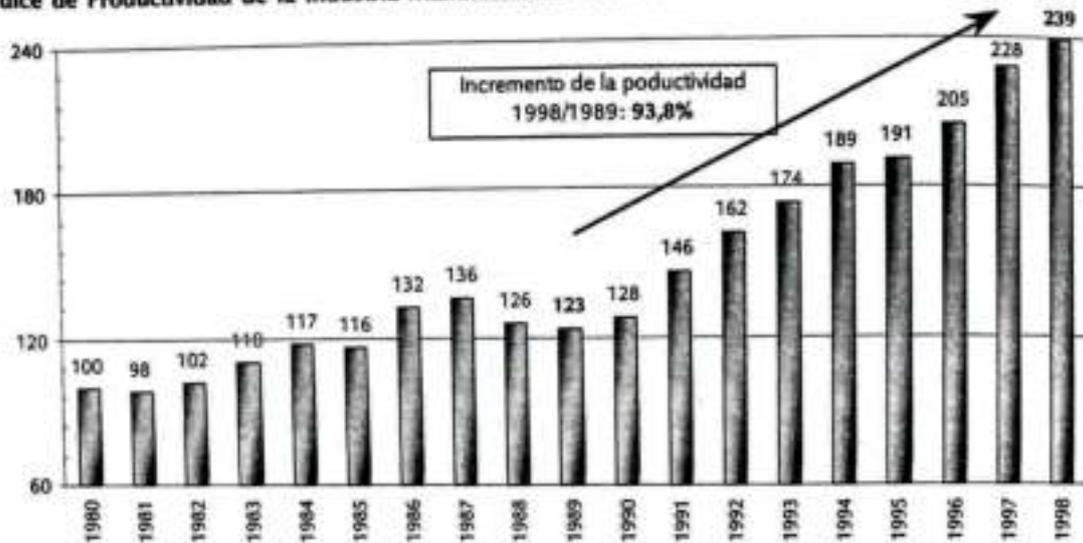
<sup>2</sup> En Argentina, menos del 1% de la nómina salarial pública se destina a Programas de Capacitación, mientras que en los países de la OCDE la proporción asciende a entre el 4 y 8%.

<sup>3</sup> Ver, "La Reforma Administrativa como Ventaja Competitiva" por Santiago Roel Rodríguez, Comercio exterior vol. 48, Nº10 - octubre de 1998.

<sup>4</sup> En las nuevas teorías del crecimiento económico desarrolladas por Robert Lucas, el crecimiento de la productividad se encuentra asociado más estrechamente a la inversión en capital humano que al capital físico. Ver R. Lucas, "On the Mechanics of Economic Development", Journal of Monetary Economics, julio de 1988.

En el gráfico 13.1 puede observarse el crecimiento del 93,8% de la productividad por empleado en la industria argentina entre 1989 y 1998.

Gráfico 13.1  
Índice de Productividad de la Industria Manufacturera 1980-1998



Nota: Para el cálculo de la productividad se realizó el cociente entre el índice de producción industrial (CARTECOI) y el índice de horas trabajadas por obreros de la industria manufacturera.  
Fuente: IIE en Base datos del INDEC y Carta Económica.

En el gráfico se advierten los aumentos ininterrumpidos en el indicador desde 1989. Aún en 1995, época de contracción económica (crisis mexicana), las inversiones, y principalmente las exportaciones, posibilitaron el crecimiento del índice de productividad.

Entre las ramas industriales que registraron mayores aumentos en su productividad se destacan: Refinerías de petróleo, Producción de cuero, Material de transporte, Hierro y Acero, Tabaco, Derivados del Petróleo y Aparatos Eléctricos, entre otros.

Las transformaciones económicas implementadas en la década de los '90 (privatizaciones, desregulaciones, estabilidad de precios, protagonismo de la inversión, entre otras) posibilitaron las reducciones de costos de distintos factores productivos. No obstante, como se aprecia en el presente capítulo, en materia de costos globales de producción y productividad todavía existe un gran margen para mejorar.

### 13.5. Índice de Competitividad de las Provincias Argentinas

Al hablar de competitividad generalmente se hace referencia al nivel competitivo de las firmas de un determinado país, región o provincia. Pero como se mencionara anteriormente, la competitividad no se reduce al nivel micro sino que está determinada por un importante número de aspectos, entre los que se encuentra la acción del gobierno, la estructura económica y aspectos institucionales que van más allá de lo productivo.

Es así como existen una serie de indicadores sociales, económicos e institucionales que permiten medir la dotación y atracción de factores productivos de una región y la eficiencia que ésta posee para transformar los recursos en bienestar y calidad de vida.

Con el objetivo de medir la importancia de las 24 jurisdicciones del país<sup>5</sup> en lo que a competitividad se refiere, el Instituto de Investigaciones Económicas ha elaborado un índice que permite medir las brechas que existen entre las diferentes jurisdicciones y establecer posiciones relativas. Este índice constituye el primer paso de una serie de trabajos de profundización programados para

<sup>5</sup> 23 provincias y Capital Federal.

el próximo año. Para su construcción se utilizaron un amplio conjunto de indicadores divididos en 9 categorías, a saber: *Población, Educación, Estructura Económica, Sector Financiero, Comunicaciones, Sector Empresario, Sector Público, Comercio Exterior y Mercado Laboral*. Estas categorías abarcan 24 variables, que incluyen una variada gama de indicadores desde los tradicionales como el PBG per capita hasta los más actualizados como Número de Computadoras per capita o número de empresas con certificación ISO. Las mismas se detallan en el Recuadro 13.1.

Recuadro 13.1: Detalle de las variables utilizadas en la construcción del índice de competitividad

**POBLACION**

- Tasa de Delincuencia c/ 10.000 hab.
- Hogares con NBI

**EDUCACION**

- Analfabetismo
- Nivel Secundario
- Alumnos de Universidades por provincia cada 100 hab.

**ESTRUCTURA ECONOMICA**

- PBG per Capita
- Venta de Combustible pc

**SECTOR FINANCIERO**

- Depósitos pc
- Préstamos pc
- Préstamos en situación anormal / Total Prestado
- Producción Total de Seguros en pesos por hab.

**COMUNICACIONES**

- PC's c/ 100 hab.
- Líneas c/100 hab.

**SECTOR EMPRESARIO**

- Valor Agregado/Nº locales
- Nº Locales cada 10.000 hab.
- Plantas con ISO cada 1.000 locales

**SECTOR PUBLICO**

- Necesidad de Finan/Erogaciones Corrientes
- Stock de Deuda pc
- Gastos Capital/Erogaciones Corrientes

**COMERCIO EXTERIOR**

- Exportaciones/PBG
- MOA+MOI/Exportaciones totales

**MERCADO LABORAL**

- Tasa de Empleo
- Tasa de Actividad
- Afiliados cada 100 hab.

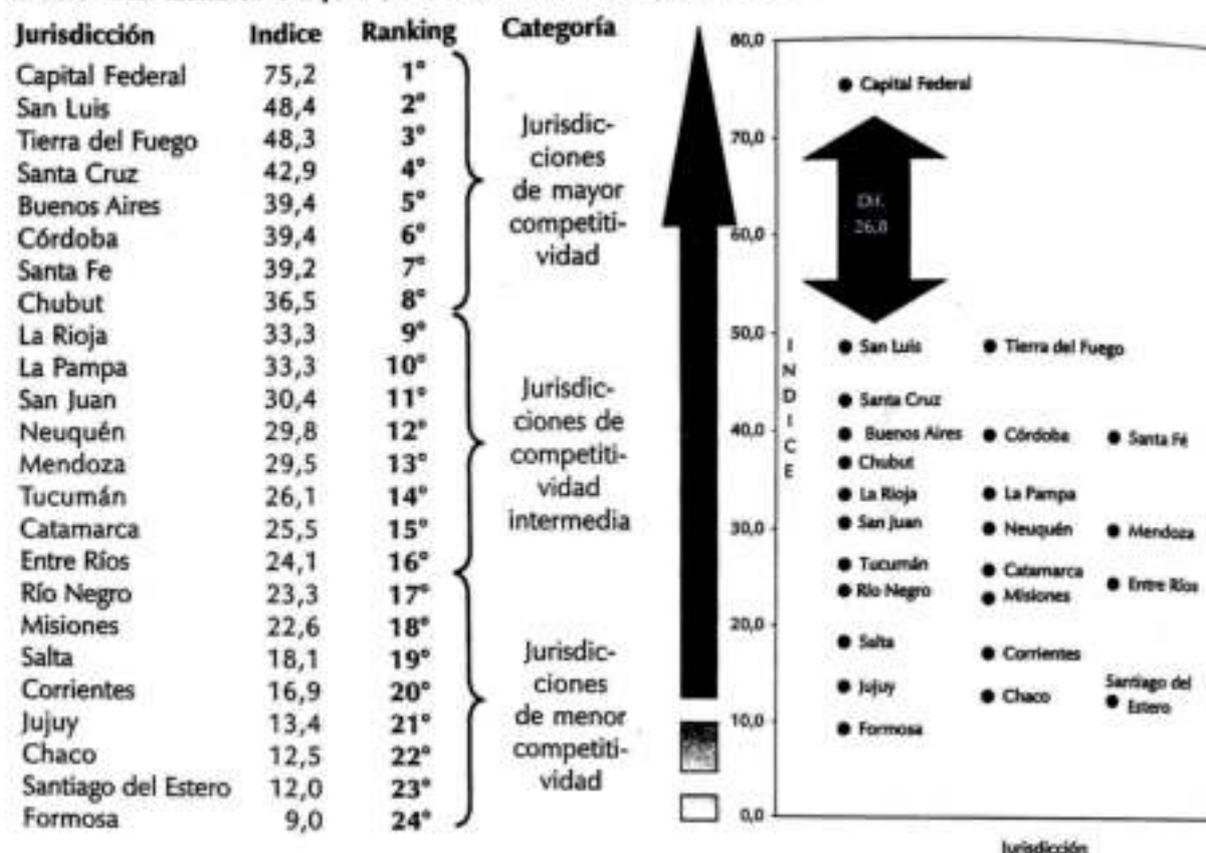
Fuente: IIE.

Para el cálculo de las brechas se implementó la metodología utilizada por las Naciones Unidas en la confección del Índice de Desarrollo Humano. Posteriormente, a través de la ponderación de las distintas variables se construyó el "Índice de Competitividad de las Provincias Argentinas 1998".

Cabe aclarar que el ranking de competitividad de las provincias no pretende indicar si una provincia es más importante en lo económico, en lo social o en lo demográfico, sino que busca señalar en que posición *relativa* se encuentra para crecer en bienestar y desarrollar su calidad de vida. Para ello, se han eliminado las diferencias en valores absolutos y las comparaciones se han realizado, principalmente, en base al número de habitantes.

En el cuadro 13.5 se pueden observar los resultados generados a través del índice y el ranking que cada jurisdicción ocupa en el total nacional.

Cuadro 13.5: Índice de Competitividad de las Provincias Argentinas 1998



Fuente: IIE en base a datos del INDEC, Ministerio de Economía, Censo Económico 94, Prince & Cooke, Secretaría de Energía, Ministerio de Educación, BCRA, Superintendencia de Seguros de la Nación, Secretaría de Comunicaciones de la Nación, Secretaría de Programación Económica, Superintendencia de AFJP.

Según el Índice, la jurisdicción de mayor competitividad del país es Capital Federal, mientras que Formosa ocupa el último puesto. Es notable la diferencia existente entre estas jurisdicciones, ya que Capital Federal es ocho veces más competitiva que la última provincia del ranking. También es importante la gran distancia entre la primera y segunda posición. Existe un salto de casi 27 puntos, lo que quiere decir que Capital Federal (1°) exhibiría un 55% más de competitividad que San Luis (2°), conforme a esta primera aproximación y a la metodología utilizada.

Nuevamente, se hace necesario aclarar que no se debe confundir poderío económico o demográfico con el nivel de vida de una jurisdicción. Las diferencias en la distribución regional de la población es muy desigual en la Argentina, al tiempo que los desequilibrios económicos también son importantes.

Capital Federal constituye un caso muy particular, ya que no es una jurisdicción provincial con la diversidad económica, social y demográfica normal, sino que es un sector urbano de ingresos medios y altos y constituye la mayor área metropolitana del país.

Para facilitar la interpretación del Índice, se ordenaron las jurisdicciones en tres grupos de acuerdo a su competitividad.

Dentro del primer grupo se encuentran tres provincias patagónicas: Tierra del Fuego (3°), Santa Cruz (4°) y Chubut (8°). En la segunda posición se encuentra San Luis, mientras que la provincia de Buenos Aires ocupa el puesto 5. La provincia de Córdoba se ubica en el 6° escalón, aunque con una diferencia insignificante respecto de Buenos Aires. Santa Fe se encuentra en la 7° posición, con un valor muy cercano a la provincia de Córdoba. Ambas forman parte de la Región Central del país, denotando la importancia de la misma a nivel competitivo.

Encabeza el grupo de competitividad intermedia la provincia de La Rioja (9°), seguida por La Pampa (10°), aunque también con diferencias mínimas. También se encuentran en este grupo San Juan (11°) y Mendoza (13°). El grupo termina de completarse con las provincias de Neuquén (12°), Tucumán (14°), Catamarca (15°) y Entre Ríos (16°).

Por último, el grupo de provincias con menor competitividad está liderado por Río Negro (17°). Le siguen las provincias de Misiones (18°), Salta (19°), Corrientes (20°), Jujuy (21°), Chaco (22°), Santiago del Estero (23°) y, cerrando la tabla, la provincia de Formosa (24°).

De esta manera, se observan las diferencias existentes entre las distintas jurisdicciones del país. Existe un conjunto de objetivos pendientes para el logro sostenido y duradero de la competitividad. A fin de sintetizar los conceptos hasta aquí expuestos, y a manera de sugerencia, se enuncian en el Recuadro 13.2 un conjunto de acciones concretas a la hora de estimular la competitividad nacional y regional.

**Recuadro 13.2: Medidas Básicas para el desarrollo de la Competitividad en la Argentina**

#### **Aspectos Macroeconómicos**

- Mantener la estabilidad de precios
- Aumentar la eficiencia y productividad de la Administración Pública
- Exhibir austeridad fiscal
- Controlar la evasión tributaria
- Estimular el crédito
- Fomentar el ahorro interno y el Mercado de Capitales
- Regular inteligentemente los servicios públicos privatizados o concesionados
- Incrementar la dotación de infraestructura básica (red vial, ferroviaria y aeropuertos) que sirva de apoyo a la exportación

#### **Capacidad social de integración y estrategia**

- Fortalecer la capacidad de organización autónoma de la sociedad como una condición para formar patrones viables de organización social y formas complejas de conducción
- Insertar el mercado en sistemas institucionales eficaces con el objeto de optimizar la potencialidad de desarrollo económico y corregir tendencias destructivas presentes en la economía de mercado (políticas sociales y ecológicas)
- Asegurar la independencia de instituciones y organizaciones sociales frente a la influencia del Estado
- Reformar el Poder Judicial con el fin de orientarlo a la eficiencia e independencia
- Implementar mecanismos que combatan la corrupción
- Asegurar mayores niveles de confianza en las fuerzas de seguridad, buscando un adecuado nivel de protección para el desarrollo de los negocios
- Estimular un Estado generador de impulsos, moderador y coordinador
- Promover una política interinstitucional orientada al diálogo
- Fomentar los Sistemas de Innovación Nacional

#### **Aspectos Microeconómicos**

- Aplicar las Nuevas Prácticas (Best Practices)
- Trabajar sobre la base de cuatro criterios básicos: Eficiencia, Flexibilidad, Calidad, Rapidez
- Orientar la producción de bienes y servicios con mayor incorporación de valor
- Desarrollar redes empresariales y promover la asociatividad

#### **Ambiente Empresarial**

- Promover nuevas formas de interacción de empresas, Estado e instituciones intermedias
- Desarrollar clusters o núcleos industriales y redes institucionales a nivel regional y nacional
- Impulsar la capacitación y el perfeccionamiento de alto nivel
- Superar los antagonismos tradicionales entre teoría y práctica profesional
- Fomentar la investigación, tanto básica como aplicada, en universidades y grandes centros de investigación, tanto privados como públicos
- Promover la difusión de tecnologías (entidades de información y asesoría, centros de demostración organizados por ramas, centros tecnológicos para empresas jóvenes)
- Fomentar la I&D a nivel de empresa