Proyección ECONOMICA

consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Premio Nacional a la Calidad 2011

FUNDIBEQ Premio Ibericoamericano de la Calidad - GALARDÓN 2012



INFRAESTRUCTURA DESARROLLO E INTEGRACIÓN

EN ESTE NÚMERO

Jose A. Barbero – Jorge H. Forteza | Felipe de la Balze | Alberto Enrique Devoto | Diego Bondorevsky y Juan Sanguinetti | Dan Adaszko | Ricardo Carciofi y Juan Martin

Revista Proyección - AÑO 2 - Número 4 - JUNIO 2013 - Buenos Aires, Argentina - ISSN 2250 - 4540

Grupo Provincia

Si sos matriculado,
brindas asesoramiento
a empresas en seguridad social
y querés ofrecerle a tus clientes
un servicio integral,

Provincia ART tiene una
propuesta que te va a interesar.

Para conocer los beneficios que te acercan
Provincia ART y el Consejo, visitá nuestro stand
en el hall de la Sede Central (Viamonte 1549)
o ingresá en www.provinciart.com.ar/cpce.php

Provincia
ART

“El estudio de la economía no parece requerir ninguna dote especializada de un orden desacostumbradamente superior. ¿No es, intelectualmente considerada, una materia verdaderamente fácil, comparada con las ramas superiores de la filosofía y de la ciencia pura?

Sin embargo, los economistas, no ya buenos, sino sólo competentes, son auténticos mirlos blancos. ¿Una materia fácil, en la que pocos destacan? Esta paradoja quizás puede explicarse por el hecho de que el gran economista debe poseer una rara combinación de dotes. Tiene que llegar a mucho en diversas direcciones, y debe combinar facultades naturales que no siempre se encuentran reunidas en un mismo individuo. Debe ser matemático, historiador, estadista y filósofo (en cierto grado).

Debe comprender los símbolos y hablar con palabras corrientes. Debe contemplar lo particular en términos de lo general y tocar lo abstracto y lo concreto con el mismo vuelo del pensamiento. Debe estudiar el presente a la luz del pasado y con vista al futuro. Ninguna parte de la naturaleza del hombre o de sus instituciones debe quedar por completo fuera de su consideración.

Debe ser simultáneamente desinteresado y utilitario; tan fuera de la realidad y tan incorruptible como un artista, y sin embargo, en algunas ocasiones, tan cerca de la tierra como el político”.

Lord John Maynard Keynes, 1924.

"PROYECCIÓN" hace camino

Acabamos de terminar de coordinar el cuarto número de la Revista Proyección y tenemos la inequívoca sensación de su utilidad para diseñar políticas que sirvan para el desarrollo del país. Es un honor para el Consejo Profesional la importante oferta de artículos que nos han hecho llegar prestigiosos economistas. Esto nos reconforta y nos da pie para suponer con toda honestidad que estamos en el buen camino.

Pedimos disculpas a los colegas que nos han acercado valiosos artículos que no han podido incorporarse en este número por razones de tiempo y espacio. Seguramente en el futuro tendrán su merecido lugar en nuestra revista. También por este medio agradecemos a nuestros auspiciantes, y cada vez hay más interesados en acompañarnos.

En fin, ya estamos pensando en el quinto número de Proyección, planificado para noviembre próximo.

Muchas gracias a todos.
Julio R. Rotman
Secretario del Consejo Profesional de
Ciencias Económicas de la CABA

Los contenidos de "PROYECCIÓN"

La iniciativa de las autoridades del Consejo Profesional para editar Proyección, tiene por objetivo elaborar una publicación que analice la problemática económica – mundial, regional, local – desde una perspectiva de mediano y largo plazo, o sea desde una visión más comprometida con los planteos estructurales y los proyectos estratégicos.

La elección temática señalada guarda relación con los procesos de trasformación que se observan a escala global y, con ello, resaltar la necesidad de que la economía argentina sea capaz de adaptarse a los nuevos escenarios internacionales que serán determinantes a lo largo del siglo XXI.

El mundo actual tiende a ser más multilateral, en el sentido de más actores económicos relevantes y, por lo tanto, cada vez son más numerosos y más significativos los temas que requieren propuestas y soluciones globales, tales como los vinculados con la alimentación, la energía, el medio ambiente, las migraciones y el ordenamiento monetario y financiero internacional.

En tal contexto, la economía argentina puede encontrar un sendero favorable para un desarrollo sostenido, de largo plazo y con capacidad de inclusión social. Pero para ello debe elaborar y consensuar una perspectiva estratégica que permita maximizar las fuentes del crecimiento, asociadas con el conocimiento y las tecnologías, la innovación y las capacidades empresariales, la capacitación laboral, la calidad institucional, etc.

En consecuencia y en línea con la fundamentación precedente, en este cuarto número de Proyección nos pareció importante analizar la situación de la infraestructura y sus servicios asociados. Dichos elementos constituyen una condición necesaria para impulsar un desarrollo económico equitativo y equilibrado, a través de una mayor competitividad y del fortalecimiento de los procesos de integración tanto a nivel nacional como regional.

Atentamente,
Ignacio Chojo Ortíz
Director Académico



Por ser matriculado del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, disfrute de estas propuestas exclusivas

Elija el paquete de cuentas que más se adapte a sus necesidades:

Paquete Vip Express - 100% bonificado[1]
Caja de ahorro en $ y U$S + cuenta corriente + tarjetas de débito y crédito.

Paquete Personnalité - Servicio financiero premium de Itaú - 30% bonificado[2]
Caja de ahorro en $, U$S y € + cuenta corriente + tarjetas de débito y crédito + ejecutivo de cuenta exclusivo + prioridad en la atención + acceso a productos de inversión + asesoramiento especializado + tasas preferenciales.

Además, acceda a beneficios y ahorros en sus compras habituales con sus tarjetas de Itaú.[3]

Para más información comuníquese al 0810-345-4800
o acérquese a nuestras sucursales.

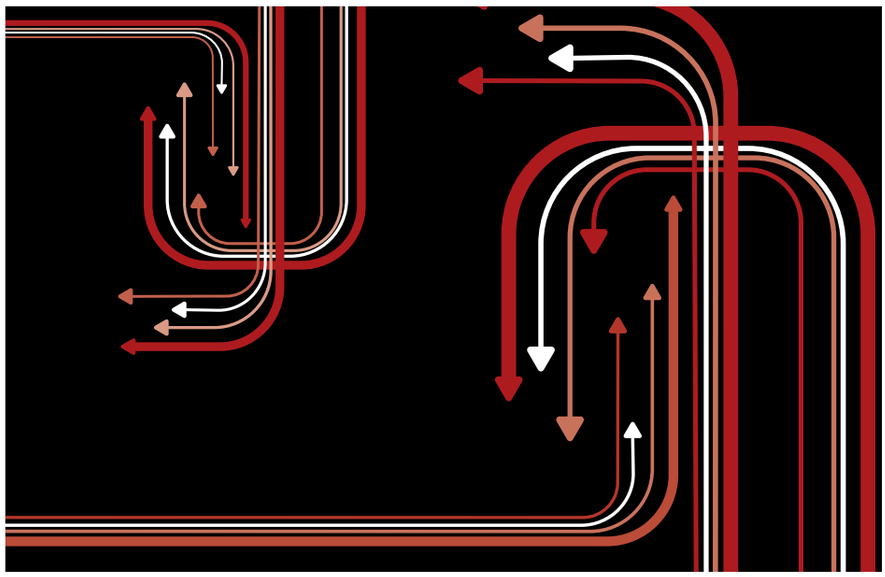
itau.com.ar

Itaú

Aprobación sujeta a política crediticia de Banco Itaú. (1) Bonificación del 100% del cargo mensual del paquete Vip Express y del costo de renovación anual de la tarjeta de crédito Visa de Itaú mientras esté vigente el convenio entre el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Banco Itaú. (2) Bonificación del 30% del cargo mensual del paquete Personnalité mientras esté vigente el convenio entre el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Banco Itaú. (3) Beneficios y promociones vigentes en comercios adheridos disponibles en www.itau.com.ar. // Banco Itaú Argentina es una sociedad anónima según la ley argentina. Sus acciones responden por las operaciones del banco, solo hasta la integración de las acciones suscriptas (ley 25.738).

Director Responsable | Dr. Alberto Schuster
Director Académico | Dr. Ignacio Chojo Ortíz
Coordinación Periodística | Dr. Julio R. Rotman
Diseño y Diagramación | Voz e Imagen
Fotografía: Tamara Hintze, Agustín Farías
Impresión | Artes Gráficas Papiros sociedad anónima comercial e industrial (SACI)
Publicidad | Guido López - Griselda Trinchero
5382-9444 | publicidad@consejo.org.ar

Revista Proyección es una Publicación del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Registro Nacional de la Propiedad Intelectual: en trámite
ISSN: 2250 - 4540
Viamonte 1549 (1055)
Buenos Aires - Argentina.
Tel. 6009-1600 (líneas rotativas)
Sitio Web: www.consejo.org.ar
consejo@consejo.org.ar
Queda permitida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación citando la fuente.
El contenido de las notas y los comentarios de colaboradores no reflejan necesariamente el pensamiento y la filosofía del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



8 El rol de la infraestructura en la búsqueda del desarrollo sostenible. (Hacia una década decisiva para América Latina)
Jose A. Barbero – Jorge H. Forteza

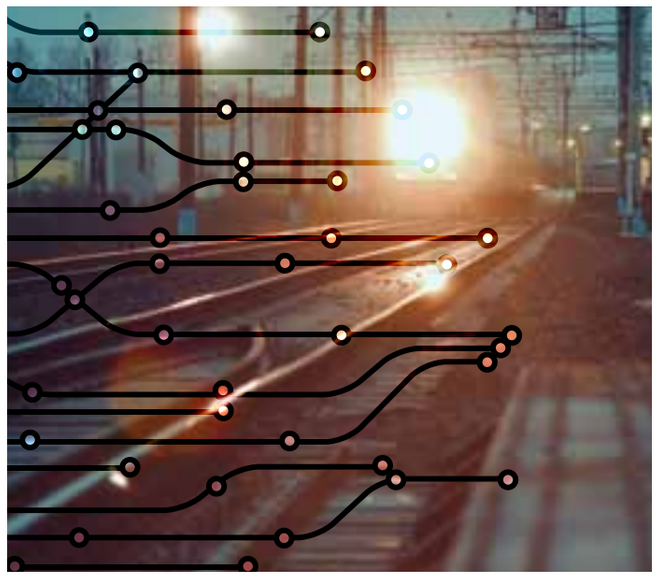


42 Petróleo, gas natural y geopolítica *
(Reflexiones desde la Argentina)
Felipe de la Balze

SUMARIO



69 El sector energético: situación actual y perspectivas
Alberto Enrique Devoto



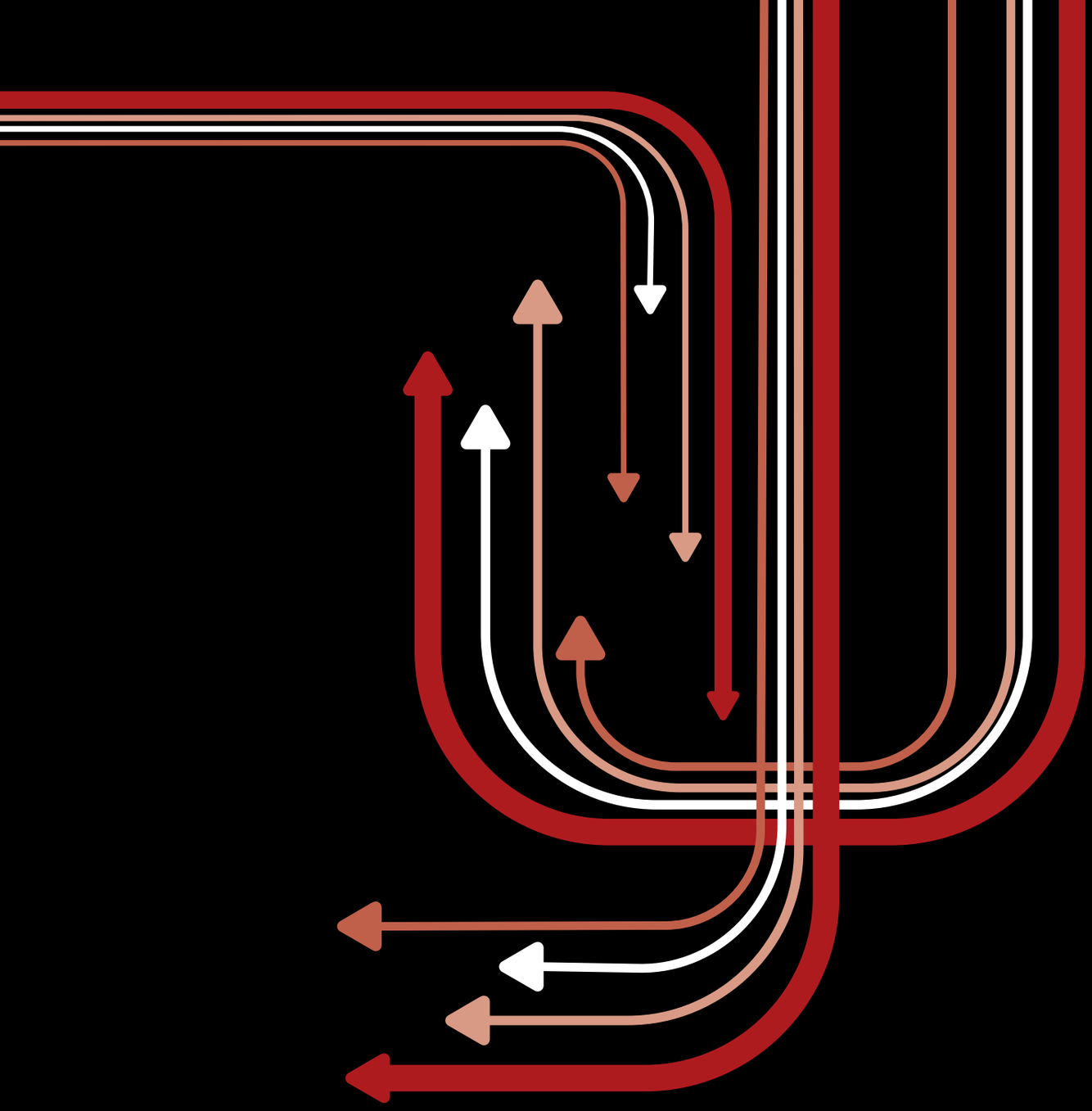
85 El Fondo Fiduciario de Transporte y su papel en el financiamiento de la inversión en infraestructura
Diego Bondorevsky y Juan Sanguinetti



102 Condiciones de vida en el hábitat urbano
Dan Adaszko



167 Integración Física y Cooperación Regional: la experiencia reciente de América del Sur
Ricardo Carciofi y Juan Martin

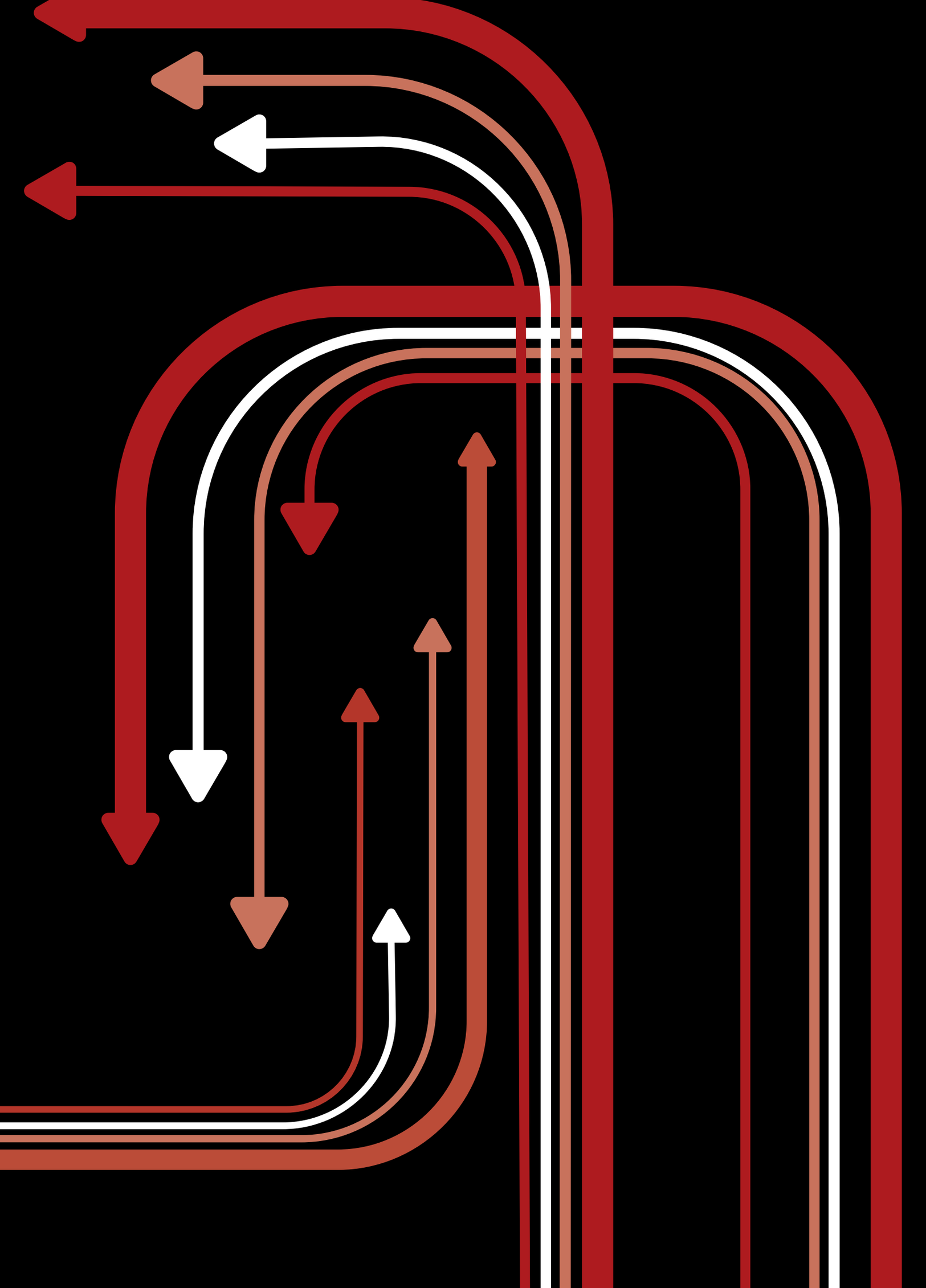


EL ROL DE LA INFRAESTRUCTURA EN LA BÚSQUEDA DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

HACIA UNA DÉCADA DECISIVA PARA AMÉRICA LATINA

Jose A. Barbero* – Jorge H. Forteza**

* Especialista en Planificación y Políticas de Transporte, con más de treinta años de experiencia profesional en Latinoamérica. Geógrafo (UBA), con estudios de postgrado en Economía y Planeamiento del Transporte en la Universidad de Toronto (Canadá) y el MIT.
** Profesor de Estrategia y Competitividad en la Universidad de San Andrés y Profesor invitado de la Fundaçao Dom Cabral en Brasil - Asimismo, se desempeña como Consultor internacional en áreas de Estratégia, Competitividad y Gobernanza.





INTRODUCCIÓN

I - LA INFRAESTRUCTURA COMO UN SECTOR CLAVE PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE

¿Qué es la infraestructura?

La contribución al desarrollo

¿Cuánta infraestructura es necesaria?

Las "buenas prácticas": alinear los planes de infraestructura con la visión

II - LAS OPORTUNIDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL REZAGO DE SU INFRAESTRUCTURA

Un mundo transformado y la década "exitosa" de América Latina

La decada de América Latina en un "mundo feliz" para los BRICS?

El rezago de la infraestructura

El rol estrategico de la infraestructura para posibilitar el desarrollo

III - LOS FACTORES NECESARIOS PARA ASEGURAR EL DESARROLLO DE LA INFRA ESTRUCTURA SUSTENTABLE

La inversión y su financiamiento

Instituciones para todo el ciclo de los proyectos

Un marco social, ambiental y participativo

IV - LOS EJES DE ACCIÓN DE UNA AGENDA ESTRATÉGICA

Aumentar significativamente la inversión

Enmarcar políticas y proyectos en un paradigma de desarrollo sustentable y visión territorial

Fortalecer las instituciones en sus diversas dimensiones

Optimizar el uso de las fuentes y modalidades de financiamiento

Promover el desarrollo de empresas en los negocios vinculados a la infraestructura

Promover el intercambio entre gobiernos, regiones y ciudades

CONCLUSIÓN

REFERENCIAS BIBLIOGRAFÍAS

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este artículo es destacar la relevancia de la infraestructura como un sector clave para impulsar el desarrollo, identificar los factores necesarios para mejorar su dotación y proponer lineamientos para una agenda estratégica. El análisis se realiza desde la perspectiva de América Latina y considera a los diversos sectores de infraestructura y sus servicios asociados (transporte, energía eléctrica, etc.) en conjunto, dejando de lado las innumerables especificidades que presenta cada uno de ellos. El presente artículo se basa en un trabajo elaborado previamente por los autores, *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina: Diagnóstico Estratégico y Propuestas para una Agenda Prioritaria,* publicado por CAF en el año 2011, y en estudios posteriores que continúan con la misma línea de análisis.

La primera sección se centra en la relevancia de la infraestructura y sus servicios asociados como un factor clave para aprovechar las oportunidades del desarrollo, destacando los impactos que puede tener y las dificultades para establecer un nivel óptimo de provisión. La segunda sección destaca las oportunidades que se le presentan a América Latina y el contraste con el rezago general que presenta la infraestructura, que puede constituir un serio obstáculo para aprovecharlas plenamente. La tercera sección revisa los principales factores necesarios para cubrir la brecha de infraestructura (la diferencia entre la dotación existente y la requerida): inversión, instituciones y marcos sociales y ambientales en los que se inserten las políticas y los proyectos. La cuarta sección propone los ejes de una agenda estratégica en una perspectiva latinoamericana, englobando las prioridades específicas de cada sector y cada país. El artículo termina con una breve conclusión, en la que se destaca la necesidad de atender a las necesidades de infraestructura como una condición para el avance hacia el desarrollo integral.

LA INFRAESTRUCTURA COMO UN SECTOR CLAVE PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE

¿Qué es la infraestructura?

La infraestructura se define por una serie de características distintivas: se trata de bienes de capital, que son costosos, que tienen una larga vida útil, cuyo crecimiento no es incremental y que se encuentran localizados. Existen varias categorías de infraestructura: económica, social y del conocimiento; no hay un consenso generalizado sobre estas clasificaciones. En este trabajo nos concentraremos en la denominada infraestructura económica, que abarca varios sectores que brindan servicios, como el transporte de personas y bienes, la provisión de energía eléctrica, las diversas instalaciones vinculadas al ciclo del agua, las del gas, las de las telecomunicaciones. El Cuadro 1 resume los principales componentes de la infraestructura, ordenados de acuerdo con los servicios que ofrecen.
Dos características distintivas de la infraestructura merecen destacarse, especialmente por las implicancias que tienen:

- Generalmente la infraestructura está asociada a fallas de mercado que requieren la intervención pública: suele tratarse de bienes públicos, que generan importantes externalidades (positivas y negativas) y que dan a sus operadores un fuerte poder de mercado. De allí que el Estado tenga una importante presencia en la planificación, implementación y explotación de estos servicios.
- El ciclo de vida es generalmente extenso; en adición a la inversión inicial para construirla, generalmente de magnitud, es preciso considerar intervenciones periódicas posteriores para asegurar el servicio esperado. Esto significa que la inversión en nueva infraestructura (y su equipamiento asociado) implica el requerimiento de recursos futuros para mantenerla, rehabilitarla y eventualmente reponerla.

La contribución al desarrollo

¿Por qué la infraestructura y sus servicios asociados constituyen uno de los factores clave para el desarrollo? Más allá del amplio cuerpo de conocimiento académico que apoya esta afirmación[1] , se considera que contribuyen a la consolidación del desarrollo a través de cuatro dimensiones clave:

- Favorecen la mejor calidad de vida, la inclusión social y las oportunidades, en las áreas urbanas y en las comunidades aisladas
- Apoyan el crecimiento de la economía y la competitividad de sus empresas
- Facilitan la integración del espacio nacional y la integración regional, la descentralización y la circulación interna
- Contribuyen a la diversificación del tejido productivo, mediante la promoción del desarrollo y de la internacionalización de empresas nacionales o regionales de provisión de equipos de ingeniería y construcción y de servicios profesionales asociados

A pesar de la larga presencia de sus componentes, el concepto de infraestructura es relativamente nuevo; hasta hace poco tiempo –fines de los años 80– estaba englobada como un sub-conjunto dentro del capital[2]. No es la infraestructura propiamente dicha la que genera un impacto, sino el servicio que brinda; las carreteras o los puertos hacen posible el servicio del transporte, las centrales telefónicas y las fibras ópticas viabilizan las comunicaciones, y así en los servicios de energía, agua potable y saneamiento, riego, disposición de residuos y otros. El impacto se produce inicialmente en la etapa de ejecución de las obras, a través de la generación de empleo –que varía mucho según el tipo de obra– y del desarrollo de las empresas que proveen bienes y servicios. Pero el mayor impacto tiene lugar durante la extensa etapa de explotación – la larga vida útil es una de las características de la infraestructura - en la que los servicios contribuyen al desarrollo en las cuatro dimensiones citadas arriba, que se describen a continuación.

1

[1] Torrisi, 2009, presenta una síntesis de los numeroso estudios en este sentido
[2] Prud´homme, (2005)

CUADRO 01

LOS SECTORES DE INFRAESTRUCTURA Y SUS SERVICIOS

SERVICIOS Y EJEMPLOS DE INFRAESTRUCTURA ASOCIADA

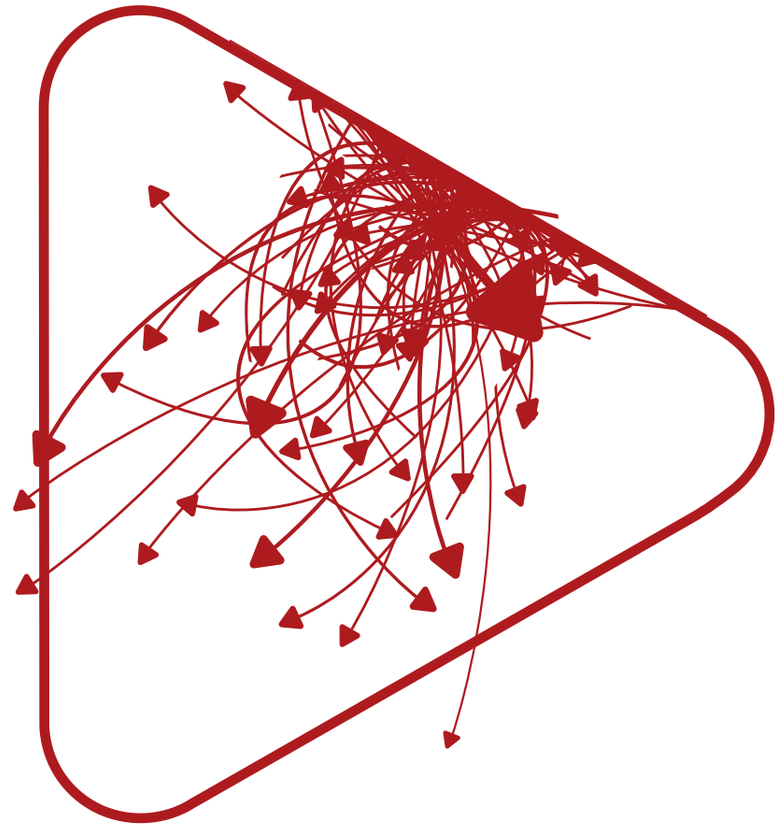


Inclusión social, equidad y calidad de vida. El acceso a la infraestructura y sus servicios constituye un factor esencial para mejorar la calidad de vida de las personas, facilitar la inclusión social y propender a la equidad. La calidad de la infraestructura y sus servicios incide en la salud y educación de las personas de menores recursos, y es fundamental para mejorar su acceso a oportunidades de empleo y para facilitar la generación de emprendimientos. El acceso a agua potable y saneamiento es crucial para la buena salud; las enfermedades contraídas al beber agua contaminada, o por falta de agua potable y saneamiento, se encuentran entre las principales causas de la mortalidad infantil[3]. La disponibilidad de energía eléctrica, la accesibilidad de las personas y los bienes y las comunicaciones favorecen la inclusión y las oportunidades para las poblaciones aisladas, en los ámbitos urbano y rural.

Competitividad y desarrollo del mercado interno. Existe un amplio consenso en que la infraestructura es uno de los determinantes de la productividad y del crecimiento económico, que surge de numerosos análisis empíricos y de recopilaciones que comparan sus resultados; ese nexo es más fuerte al ser menores los niveles de ingreso[4]. La infraestructura es un artículo de consumo intermedio por parte de las empresas, en proporciones similares a su utilización por parte de los hogares[5], y constituye una de las claves de su productividad: una infraestructura adecuada contribuye decididamente a la competitividad internacional de las empresas y a la economía de los países. Por ejemplo, el rol de la infraestructura del transporte, la energía eléctrica y las telecomunicaciones es crucial en la competitividad de las principales cadenas de valor, tales como la producción de graneles (granos, minerales), los agro-negocios, las manufacturas, el turismo o los servicios. El impacto sobre la productividad no es lineal, hay efectos de red que dan lugar a impactos indirectos relevantes.

Cohesión territorial e integración regional. En adición a sus objetivos tradicionales de apoyar el crecimiento y la calidad de vida, la infraestructura constituye un instrumento del ordenamiento del territorio. No solo atiende demandas: las puede inducir y relocalizar. Facilita la integración y cohesión del espacio nacional, el desarrollo de polos productivos y de ciudades intermedias y la integración comercial y productiva entre países contiguos.

Desarrollo empresarial para proveer obras, equipos y servicios. El crecimiento de la infraestructura y sus servicios asociados constituye también una oportunidad para el desarrollo de empresas y del capital humano asociado, en el sentido de incrementar los conocimientos, habilidades y destrezas de las personas que pueden brindarlos. Constructoras, proveedoras de equipos y bienes de capital, de servicios de ingeniería, de tecnología y otras múltiples actividades que forman parte de la cadena de valor que da soporte a las obras y servicios de infraestructura, pueden encontrar oportunidades de desarrollo y expansión. Políticas industriales activas pueden maximizar el impacto de los planes de infraestructura.



[3] Mejía, A. (2011)
[4] Por ejemplo, Calderón y Servén (2006), Estache y Fay (2007).
[5] Prud´homme (2004)

¿Cuánta infraestructura es necesaria?

Desde hace algo más de dos décadas se viene explorando el impacto que tiene la infraestructura en la economía de un país, de manera de poder establecer el nivel óptimo al que se debería aspirar, en general y para los diversos sectores que la integran. Se han desarrollado básicamente dos enfoques: establecer como objetivo la equiparación en algunos indicadores clave con un país que se considera como ejemplo (*benchmarking*), o establecer metas absolutas a alcanzar, como por ejemplo la cobertura universal en el abastecimiento de ciertos servicios, o el acompañamiento de las demandas de las empresas y los hogares ante una predicción del crecimiento del PIB. Los resultados que se obtienen suelen expresarse como la dotación de infraestructura a alcanzar en términos físicos (cobertura, calidad, etc.), o bien como los flujos de inversión anual necesarios para lograr las metas propuestas. Este tipo de análisis agregado presenta algunas dificultades. "Decidir cuánto debe invertirse en infraestructura no es un ejercicio fácil; pero es conveniente realizarlo y puede ofrecer un punto de referencia básico"[6] El dimensionamiento de las necesidades de infraestructura por comparaciones (*benchmarking*) es un procedimiento útil para establecer órdenes de magnitud, pero difícilmente pueda ser adoptado como base de una política nacional de inversiones.

Los planes sectoriales – por ejemplo de transporte, de energía eléctrica o de agua potable – constituyen enfoques útiles e imprescindibles. Su mayor dificultad como instrumento de decisión es que si son elaboradas en forma independiente pueden estar respondiendo a escenarios que no son coincidentes, o dejando de lado las importantes sinergias entre sectores. En ese sentido se destaca la creciente adopción de criterios de planificación estratégica, derivando los requerimientos de infraestructura de una visión de país; esta perspectiva permite superar las limitaciones de los planes sectoriales independientes.

[6] Estache y Fay (2007), pag. 14.

Las "buenas prácticas": alinear los planes de infraestructura con la visión

En América Latina se ha desarrollado una valiosa experiencia de planificación y construcción institucional en materia de infraestructura. Un ejemplo son los planes estratégicos de infraestructura elaborados en Brasil, en los que, sobre la base de una visión estratégica para el país - y en función de ella – se definieron ejes y regiones de crecimiento y los proyectos de infraestructura necesarios para asegurar dos objetivos clave: una inserción eficaz en la economía mundial y la integración territorial para la consolidación de nuevas áreas productivas y crecimiento del mercado interno. Otro ejemplo relevante es el proceso de IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Latinoamericana), en el cual se definió una visión estratégica para la región y a continuación se definieron ejes de integración y desarrollo con sus proyectos asociados. La iniciativa IIRSA, tras diez años de funcionamiento, representó una experiencia positiva de desarrollo de capacidad de planeamiento, de desarrollo institucional y de coordinación entre países que es considerado como un caso de interés a en el ámbito internacional[7]. Las actividades iniciadas en IIRSA continúan actualmente en el COSIPLAN, en el marco de UNASUR.

En el escenario internacional actual, tanto las regiones como los países otorgan una importancia creciente al rol de la infraestructura, que es considerado como un factor clave para diferenciar posiciones de desarrollo, mejorar la competitividad, asegurar la inclusión y apoyar modelos económicos sostenibles. Entre las experiencias recientes resulta ilustrativo comentar los siguientes tres casos, orientados particularmente a la infraestructura para el transporte y la logística: la estrategia 2050 de desarrollo de infraestructura de la Unión Europea, el proceso "Asia Interconectada", liderado por el Banco Asiático de Desarrollo, y la estrategia de infraestructura "Un Nuevo Comienzo" de Australia.

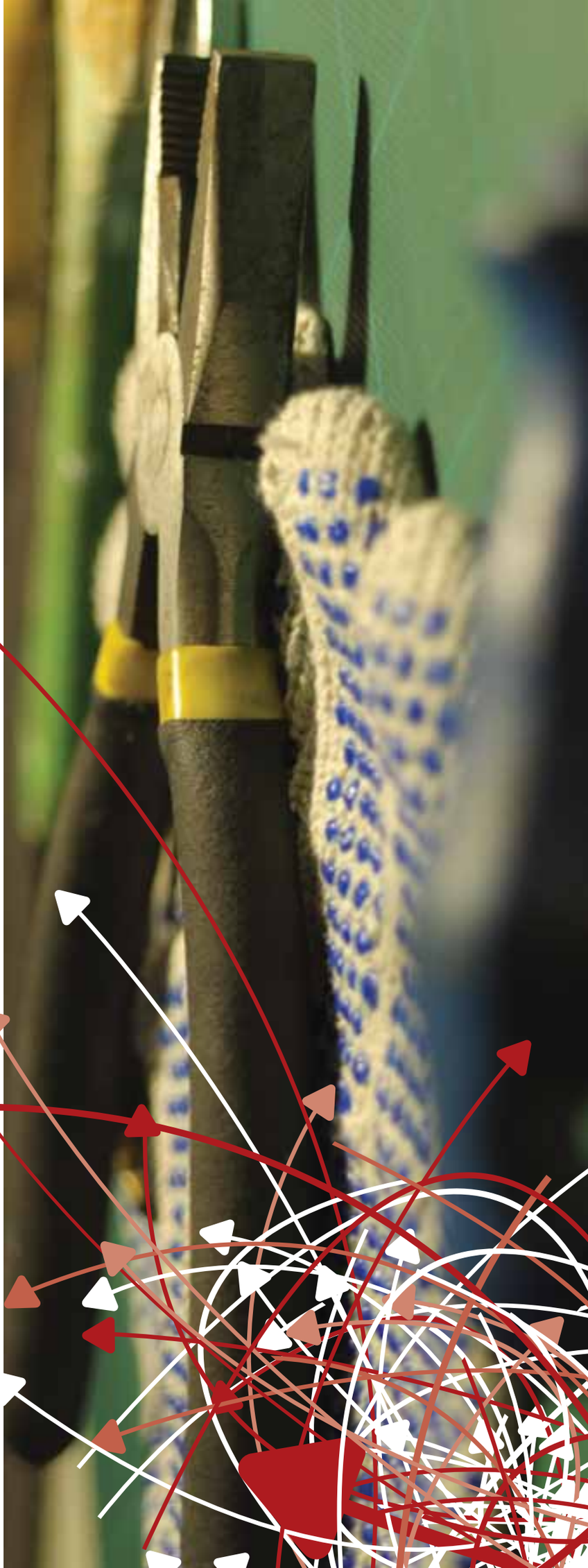
La Unión Europea y su estrategia de desarrollo de infraestructura de transporte. En 2011 la Unión Europea publicó un Libro Blanco que presenta su Estrategia para el Sector Transporte al Horizonte 2050[8]. El documento comienza con un diagnóstico crudo: el sistema europeo de transporte ha permitido un periodo de gran crecimiento económico y de mejora de accesibilidad y seguridad en el transporte, pero está llegando a sus límites. Las proyecciones muestran aumentos en costos y deterioros en los niveles de accesibilidad que plantearán un grave problema de competitividad y de bienestar. El documento señala que "la prosperidad futura de nuestro continente dependerá de la capacidad de todas sus regiones de integrarse plenamente a la economía mundial. Las conexiones eficientes de transporte serán vitales para cumplir estos objetivos; limitar la movilidad no es una opción…". Estos desafíos proponen cambios estructurales en el sistema de transportes que permitan simultáneamente mejorar la calidad de vida y la calidad ambiental, preservar la libertad de los individuos para moverse y fortalecer la competitividad de la industria europea.

El Programa "Asia Interconectada", combinando el nivel regional, subregional y nacional. El Banco Asiático de Desarrollo ha preparado un documento de visión de una Asia Interconectada (Seamless Asia) que propone el desarrollo de "una región integrada, conectada por redes de clase mundial y de alta calidad ambiental que conectan a los mercados nacionales, promueven un crecimiento rápido y sostenible, satisfacen las necesidades básicas de la población, y por lo tanto, contribuyen a reducir la pobreza"[9]. Para alcanzar esta visión será necesario desarrollar infraestructura tanto "dura" como "soft", que deberá incluir el desarrollo de redes de transporte de alta calidad y bajo impacto ambiental; el desarrollo de proyectos de energía multinacionales que promuevan una oferta adecuada de combustibles y nuevas formas de energía; la provisión de políticas, sistemas y procesos que mejoren la eficiencia de las redes regionales de transporte; y el desarrollo de mercados financieros estables y eficientes que canalicen ahorros de Asia y el mundo hacia inversiones productivas como las de infraestructura.

Australia y su estrategia como "un nuevo comienzo". A partir de 2008, el gobierno australiano organizó un Grupo de Trabajo Interestatal e Interministerial para asegurar que el transporte, definido como la "sala de máquinas" de la economía, permita asegurar el objetivo de mantener al país "en movimiento". Ante las demandas crecientes de transporte ligadas al rápido crecimiento del país, se reconoció la necesidad de encarar una nueva etapa de reformas basadas en una visión integrada de la red de transportes, y nuevas formas de liderazgo, participación y un nuevo para-

digma para el diseño de políticas[10]. En ese contexto, se definieron 10 áreas de prioridad, que abarcan temas tan diversos como las regulaciones en los mercados de transporte, el planeamiento de infraestructura y la inversión, el medio ambiente y la energía, la inclusión social, y el planeamiento de recursos humanos y formación de los trabajadores.
Las consideraciones comunes que presentan estos casos permiten extraer algunas enseñanzas:

- poner por delante un visión de país (o región) y sobre esa base establecer las prioridades
- considerar no solo la infraestructura sino también los servicios asociados
- otorgar una alta relevancia al vínculo del planeamiento de la infraestructura con otras políticas públicas (ambientales, productivas, sociales, de ordenamiento del territorio)
- incluir en la agenda una multiplicidad de instrumentos en adición a la inversión en obras: regulaciones, modelos de financiamiento, promoción de la innovación, desarrollo de capital humano, etc.



[7] IIRSA, 2011.Ver más adelante el trabajo de Carciofi y Martin.
[8] European Commission (2011)
[9] ADBI (2009)
[10] Australia NTC (2011)

LAS OPORTUNIDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL REZAGO DE SU INFRAESTRUCTURA

Un mundo transformado y la década "exitosa" de América Latina

Las últimas dos décadas han generado una transformación estructural de la economía global, y con ella nuevas oportunidades de desarrollo para los países emergentes. Los pioneros de esta "Gran Convergencia" fueron China (con su proceso de transformación y apertura a comienzos de los años ochenta, que la ubicaron como un mercado comprador altamente atractivo para las empresas y los países y también como un centro de producción de bajos costos que obligó a repensar los modelos globales de producción y logística) y la India (que supo aprovechar las nuevas oportunidades generadas por la difusión de la Banda Ancha y los sistemas de Gestión Empresarial o ERP´s) para posicionarse como un centro mundial de exportación de servicios informáticos, aprovechando una dotación de mano de obra calificada y de bajo costo. Posteriormente, Rusia, una vez superada su crisis de deuda de finales de los años noventa se sumó a este proceso de crecimiento, aunque con un modelo basado casi exclusivamente en la exportación de hidrocarburos y minerales con bajo valor agregado.

América Latina, que salía de las experiencias de los años noventa con resultados mixtos (positivos en Chile y Perú, neutros en México y Brasil, con grandes crisis en Argentina y, por traslación en Uruguay) se encontró con una dramática transformación de sus términos de intercambio: el crecimiento de China y otros países emergentes llevó a aumentos sustanciales de los precios de sus principales productos de exportación: granos y derivados, metales e hidrocarburos. Como resultado de esta mejora sustancial en su entorno externo, y en algunos casos de políticas macroeconómicas más racionales y de políticas sociales eficaces, los países latinoamericanos han tenido una "buena década"; han crecido a tasas superiores a las históricas, han podido mejorar gradualmente sus distribuciones de ingreso, y han podido acercarse a niveles de ingresos per cápita que permiten avisorar la posibilidad, para los más avanzados de ellos, de llegar a ser países desarrollados en los próximos veinte a treinta años.





La decada de América Latina en un "mundo feliz" para los BRICS?

Estos resultados de la primera década del Siglo XXI han dado lugar a un cierto triunfalismo en los círculos dirigentes de la región, que se ha reforzado con la crisis de los países desarrollados a partir de 2008. Según este punto de vista, esta será la "Década de América Latina", que permitirá llegar al desarrollo sostenible. Esta visión se basa en cinco supuestos clave:

1) La economía mundial va inexorablemente hacia un mundo dominado por los BRICs(Brasil, Rusia, India y China) y otros países emergentes
2) Los países desarrollados occidentales irán perdiendo su liderazgo tecnológico y empresarial ante el surgimiento de nuevas empresas líderes en los países emergentes
3) El crecimiento de China y los demás emergentes como India y otros países asiáticos garantizará niveles altos de precios de materias primas por dos décadas como mínimo
4) Los países emergentes, así como los latinoamericanos, han impulsado un modelo novedoso de crecimiento que combina el crecimiento acelerado de sus mercados internos con la exportación de manufacturas o servicios basados en ventajas absolutas (y duraderas) de costos (como el caso de China e India) o la exportación de materias primas a precios altos (como los casos de Rusia y Brasil)
5) Finalmente, esta transición se realizará sin mayores rupturas o conflictos, no habrá grandes crisis de medio ambiente, de lucha por recursos naturales o de recursos sociales por los impactos de este proceso sobre el empleo y la distribución del ingreso, que puedan desafiar o frenar este proceso

En resumen, en este "Mundo Feliz" liderado por los BRICs, América Latina tendría casi "garantizado" su tránsito hacia el desarrollo. Pensamos que el horizonte no está tan claro, y que el proceso de desarrollo global empieza a mostrar una serie de "señales tempranas" que parecen cuestionar estos cinco pilares fundamentales del escenario de "Mundo Feliz de BRICs". A modo de ejemplo, podemos citar algunos eventos recientes que comienzan a cuestionar la validez de estos cinco pilares:

1) El dominio inexorable por parte de los BRICs. Es claro que China va camino de ser la principal economía mundial en los próximos cinco años, pero varias "señales tempranas" nos indican que su camino hacia el verdadero desarrollo será menos "automático" que lo previsto hace unos años, debido a una tendencia hacia la desaceleración del crecimiento, y a una nueva política de los gobernantes chinos orientada menos a la exportación de productos competitivos y más hacia la mejor calidad, el desarrollo del mercado interno y los servicios sociales, y la protección del medio ambiente. A ello se suman costos crecientes de mano de obra y mayores tensiones sociales por temas como la calidad de los servicios públicos, el medio ambiente y la corrupción. India, después de un proceso de cierta complacencia y orgullo ante sus éxitos en los mercados mundiales de servicios informáticos, vuelve a encontrarse con fuertes límites a su capacidad de crecimiento: la baja capacidad de exportación de manufacturas, el atraso en el desarrollo de su mercado interno y de su infraestructura, y sus grandes carencias sociales y educativas. Rusia, más allá de su potencial como exportador de hidrocarburos y su influencia militar y geográfica, no logra confirmar un sendero de crecimiento sostenible y con calidad de vida creciente para sus habitantes. Brasil, quizá el caso más interesante de todos los BRICs, tiene un enorme potencial productivo basado en sus recursos naturales y sus capacidades productivas y de innovación, pero deberá trabajar sobre una agenda nutrida para traducir este potencial en crecimiento rápido y sustentable

2) La declinación de los países desarrollados. Más allá de ciertas crisis indiscutibles como las de los países como la de los países Europeos del Sur y la situación difícil de países como Francia, los países desarrollados como Estados Unidos, Alemania y sus vecinos, los países Escandinavos y de Oceanía, parecen ser los "grandes ganadores" de este proceso: dominan mercados tanto de alta tecnología (informática, servicios, biotecnología), de consumo de alta calidad (automotriz, vestimenta, lujo), como también mercados insospechados como los de alimentos procesados, dominan la creación de conocimiento a través de sus universidades y las innovaciones de sus empresas, y están encarando una "Nueva Revolución Industrial" que tiende a cuestionar nuestros conceptos actuales sobre las ventajas de costos y la economía de localización.

3) Los precios de las materias primas. Se van multiplicando los estudios que indican que el alza generalizada de los precios de los "commodities" esté quizá llegando a su fin, por el impacto combinado de un crecimiento menos rápido de los países emergentes, de procesos de sustitución de importaciones de materias primas, y de innovaciones tecnológicas como el caso del "shale gas". Parece por lo menos temeraria la actitud de algunos países de la región, de basar todas las apuestas de su modelo de desarrollo sólo sobre la continuación de esta tendencia.

En resumen, en este "Mundo Feliz" liderado por los BRICs, América Latina tendría casi "garantizado" su tránsito hacia el desarrollo.



Estamos en un solo lugar:
TODA LA ARGENTINA.

Más de 380 Centros de Atención Personalizada.

OSDE

Superintendencia de Servicios de Salud - Órgano de Control de Obras Sociales y Entidades de Medicina Prepaga - 0800-222-SALUD (72583) - www.sssalud.gov.ar - R.N.E.M.P. (Prov.) 1408 - R.N.O.S. 4-0080-0.

4) El modelo de los países emergentes. Ya hemos mencionado las tensiones sociales crecientes en China y algunos BRICs. La realidad de los datos muestra que pocos países están logrando pasar de emergentes a desarrollados; en un momento se pensó que países como España, Grecia, Portugal e Irlanda lo habían logrado y ahora deberá verse cuáles de ellos logran defender los niveles de desarrollo adquiridos y encarar una nueva etapa de desarrollo sostenible. Quizá los dos casos más importante a analizar sean los de Corea y Taiwán, que están llegando a ser países desarrollados con modelos basados en la innovación, el agregado constante de valor a sus exportaciones, y la construcción de empresas multinacionales de clase mundial.

5) El proceso "suave" de convergencia. Aquí cabe señalar algunas tendencias que comienzan a cuestionar la sustentabilidad del modelo "BRICs". Los procesos de relocalización masiva de actividades productivas a localizaciones de bajo costo empiezan a ser cuestionados: con la experiencia de varios años de funcionamiento, empiezan a observarse ahorros de costos menores a los esperados y costos de transacciones mayores (velocidad, seguimiento, protección legal y de capital intelectual) así como un preocupante impacto ambiental. Se va dibujando una nueva evidencia al "reshoring", o proceso de repatriación de actividades productivas, como en el caso de Estados Unidos y México. Otras dos tendencias relevantes son: (i) la discusión sobre el medio ambiente, que comienza a tener mayor impacto sobre la configuración de cadenas globales de valor, y (ii) la deslocalización de actividades productivas, que está generando reacciones sociales, especialmente en Europa. Estas reacciones, sumadas a las movilizaciones contra las políticas de ajuste fiscal, están ejerciendo una presión creciente sobre los gobiernos, así



como una actitud novedosa de los consumidores con una mayor atención a "donde se produce el producto que estoy comprando". Las crecientes alertas sobre los riesgos sanitarios de estas cadenas de valor tan fragmentadas y extendidas, están agravando las tensiones sobre este tema.

Qué desafíos y qué oportunidades puede generar este "Nuevo Mundo", que no definiríamos como "Mundo Feliz de los BRICs", sino como un "Mundo Multipolar con Alta Fricción" ¿Qué impacto puede tener este escenario en las políticas de infraestructura en los países de América Latina? Aunque parezca paradójico, este mundo con precios de materias primas no tan dinámicos va a originar un fuerte desafío al modelo actual de crecimiento que nos ha dado buenos resultados en la década pasada, pero al mismo tiempo podrá originar una serie de nuevas oportunidades para que nuestros países logren una inserción de mayor calidad en el intercambio mundial.

Veamos algunos ejemplos en actividades productivas donde América Latina podría fortalecer su posición mundial:

a) Aún en un marco de precios estables de materias primas alimenticias, cabe señalar que el mercado mundial de alimentos procesados será altamente dinámico, y que los países desarrollados, dominantes hoy en estos mercados, están desarrollando estrategias nacionales y empresarias para defender este liderazgo. América Latina puede construir posiciones competitivas en alimentos procesados,

con identidad regional, marcas reconocidas y además, un posicionamiento "verde" y de "confiabilidad/trazabilidad sanitaria y ecológica" que, como hemos señalado antes, será un diferenciador competitivo cada vez más importante.

b) Hace unos años, se pensaba que América Latina iba a jugar un rol marginal en el mapa mundial de las actividades industriales, ante el éxodo masivo hacia el Asia. Hoy, con las nuevas tendencias al "Reshoring" o "repatriación de actividades productivas", países como México se reencuentran con una oportunidad histórica. Brasil podrá competir por una mejor posición y países con cierta capacidad industrial como Argentina y Colombia podrán competir en nichos de actividades que se relocalizan hacia "las Américas".

c) En sectores de servicios profesionales, como los de tecnología, informática, el modelo de "exportación desde Bangalore" va cediendo espacio ante un modelo multipolar o de "nearshoring", donde los clientes empresarios buscan una mayor cercanía física y cultural; varios países de América Latina tienen dotaciones de recursos para capitalizar sobre estas nuevas oportunidades.

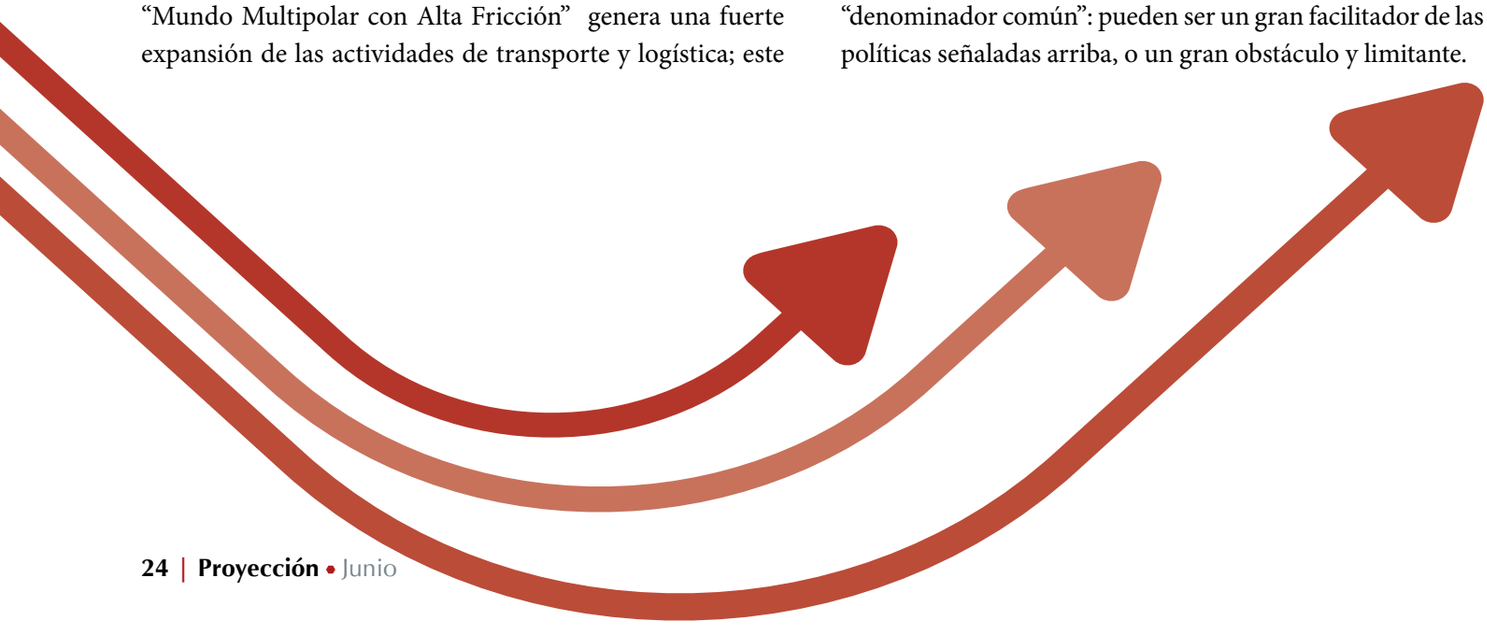
d) Servicios ligados al turismo y la educación también ofrecen grandes oportunidades a los países latinoamericanos: es suficiente ver como Australia y Nueva Zelanda han transformado a estos dos sectores en grandes industrias de exportación y de "soft power" (o prestigio/influencia cultural) para imaginar el tamaño de la oportunidad que enfrentamos.

Finalmente, esta nueva configuración emergente de un "Mundo Multipolar con Alta Fricción" genera una fuerte expansión de las actividades de transporte y logística; este es también un sector dominado por los países desarrollados, pero existen oportunidades, y sería necesario que vayan surgiendo empresas Latinoamericanas de transporte y logística de clase mundial, como ya se está verificando en el sector de ingeniería y construcción.

Si los países de América Latina hacen una lectura adecuada de estas nuevas tendencias de la economía global, podrán poner en marcha proyectos de desarrollo productivo y social que las puedan acercar al desarrollo en una generación. Estos procesos son multidimensionales, y requieren decisiones adecuadas en una serie de frentes, entre los que podemos destacar los siguientes siete:

- La política exterior y de inserción productiva externa
- El desarrollo de empresas nacionales competitivas globalmente y la atracción de inversión extranjera directa
- Políticas de innovación, construcción de ofertas diferenciadas para vender al mundo
- Políticas de educación, calificación laboral y entrenamiento para posibilitar la creación de empleos de alta calidad
- Políticas sociales para garantizar la mayor igualdad de oportunidades
- Calidad de clima de inversión y de las instituciones
- Políticas de protección al medio ambiente

Ahora bien, subyacente a todas estas políticas, pensamos que la infraestructura y servicios de transporte, energía eléctrica, telecomunicaciones, agua y saneamiento y transporte de gas (por citar las más relevantes) constituyen un "denominador común": pueden ser un gran facilitador de las políticas señaladas arriba, o un gran obstáculo y limitante.



El rezago de la infraestructura

No obstante su relevancia, la infraestructura en América Latina muestra un rezago general con respecto a otras regiones del mundo –incluso con otras regiones en desarrollo– que se agudiza en algunos sectores y países. Si bien no hay un indicador "duro" que pueda reflejar la situación de todos los sectores de la infraestructura, los índices disponibles muestran que el desempeño comparado es débil. El Foro Económico Mundial (FEM), por ejemplo, provee una buena aproximación; elabora un ranking de calidad en 140 países con la asignación de puntajes del 1 al 6 a los diversos componentes del sector. Como muestra la Figura 1, el desempeño general de la infraestructura de la región es débil, al superar en puntaje únicamente a África.

FIGURA 01

DESEMPEÑO COMPARADO DE LA INFRAESTRUCTURA POR REGIONES

INDICADOR DE CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA (WEF 2011) | PUNTAJE PROMEDIO



FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FEM (2010)



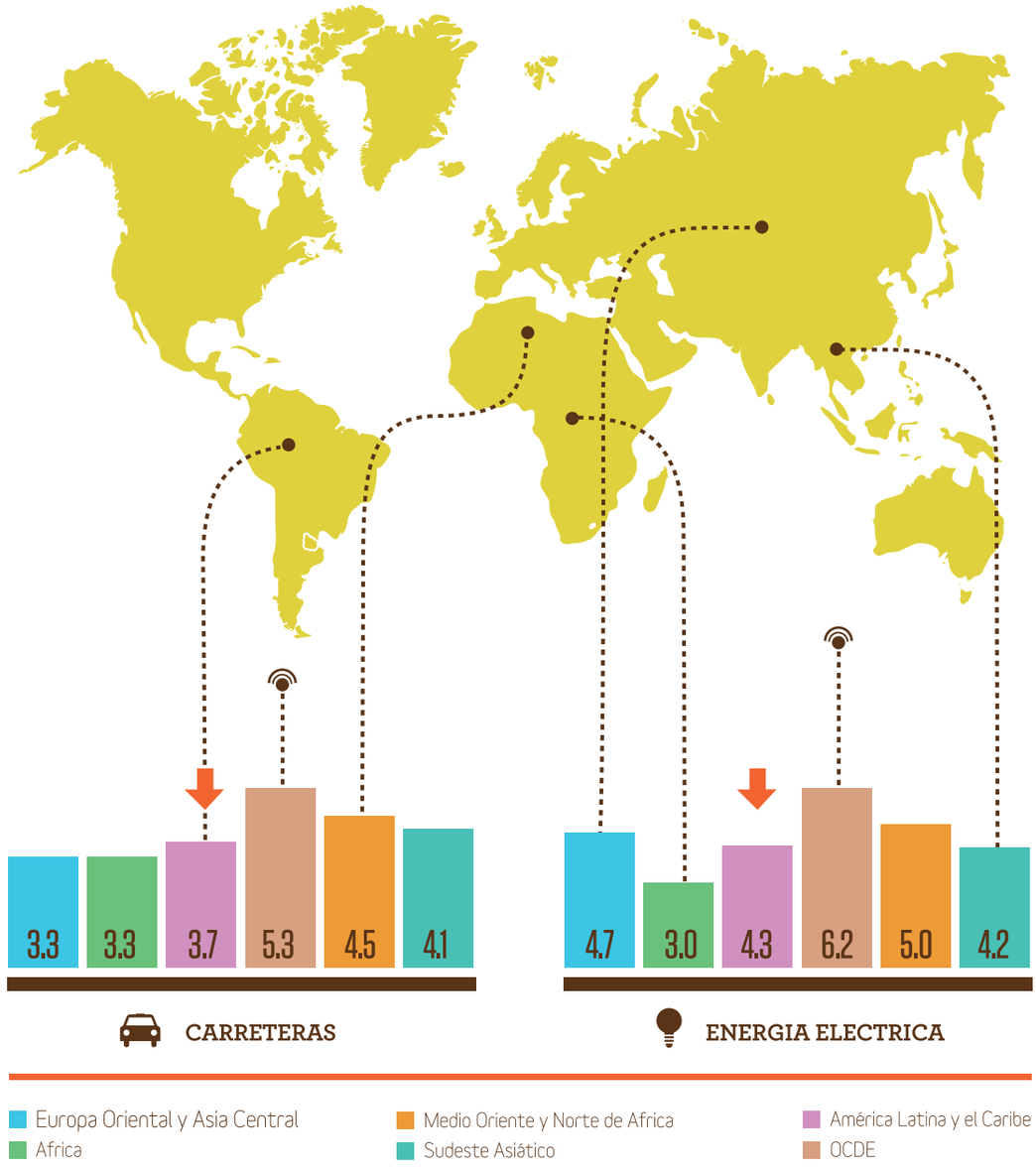
El análisis por subsectores, sobre la base de la encuesta del FEM y algunos indicadores duros disponibles, presenta resultados dispares. La energía eléctrica y las telecomunicaciones tienen un desarrollo aceptable en términos comparados, al presentar buenos puntajes en la encuesta de percepción, con altos niveles de penetración de telefonía fija y móvil, respectivamente. Como muestra la Figura 2 b), la región tiene un desempeño intermedio en los servicios de energía eléctrica, superior al de África y apenas mayor al del Sudeste Asiático. Sin embargo, al compararse con los países de la OCDE, existe una brecha muy marcada de casi 2 puntos de diferencia.

La provisión de agua potable y saneamiento presenta un cierto rezago; análisis más profundos muestran que es mayor que el que aparece a primera vista (Barbero, 2011 y CAF, 2012). Si bien los niveles de cobertura de acceso a redes de agua potable y alcantarillado alcanzaron el 80% en poblaciones urbanas en 2008, la calidad sanitaria del agua es muy baja, y existen deficiencias en cuanto a la continuidad de los servicios siete días a la semana y 24 horas al día. Además, el tratamiento de las aguas residuales es deficitario puesto que menos del 30% reciben algún tipo de tratamiento.

En el transporte, los puertos presentan una situación intermedia y muestran fuerte dispersión en el desempeño de diversos países; el panorama es similar en aeropuertos, con varios países bien posicionados. Las carreteras y los ferrocarriles aparecen como los subsectores más débiles, al obtener en ambos casos puntajes desfavorables con respecto a otras regiones. Como muestra la Figura 2 a), el puntaje que obtienen las carreteras de la región se ubica muy por debajo del de los países desarrollados, e incluso es menor que los de otras regiones en desarrollo, como el Norte de África y el Sudeste Asiático.

FIGURA 02

DESEMPEÑO COMPARADO DE LAS CARRETERAS Y LA ENERGIA ELECTRICA



FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FEM (2010)

Otros estudios que comparan componentes de infraestructura entre regiones o países arrojan resultados similares:

- El Índice de Desempeño Logístico, por ejemplo, (Banco Mundial – Turku S.M., 2012) muestra a los países de América Latina en una posición intermedia en el mundo (el mejor ubicado es Chile, en la posición 39 sobre 155 países), con una brecha considerable respecto a los países desarrollados y crecientemente superados por otros países en desarrollo, particularmente de Asia y de Medio Oriente. Curiosamente, al evaluar el desempeño logístico los factores vinculados a la gestión de fronteras aparecen en una posición inferior a la infraestructura. Argentina figura en la posición 49.
- El Enabling Trade Index que calcula el FEM (FEM, 2012) incluye entre uno de sus cuatro pilares a la infraestructura de transporte y telecomunicaciones. Sobre 155 países en ese rubro casi todos los países de América Latina se encuentran por debajo de la posición 60; las dos excepciones son Panamá (43, muy probablemente por la calidad de sus puertos) y Chile (50). Argentina se encuentra en la posición 67.

Numerosos estudios presentan análisis pormenorizados para los diferentes sectores de infraestructura. Por ejemplo: Mejía Betancourt (2011, 2012) para agua y saneamiento, Skerk (2011, 2012) para energía eléctrica, Kohon (2011) y Lleras (2012) para transporte, Katz (2011, 2012) para telecomunicaciones y García (2011, 2012) para infraestructura de transporte de gas.

El rol estratégico de la infraestructura para posibilitar el desarrollo

En varios diagnósticos realizados recientemente sobre la calidad de la infraestructura en América Latina, podemos encontrar ejemplos acerca de cómo el mismo dinamismo económico actual se ve limitado y amenazado, por la falta de inversión en infraestructura.

- El modelo de desarrollo actual no está generando suficiente infraestructura para ofrecer calidades de vida adecuadas a su población:
  - Procesos de urbanización caóticos, con altos costos en tiempo, salud y mala calidad de los transportes urbanos
  - Falta de conexiones adecuadas dentro de los espacios nacionales, con regiones todavía muy aisladas de la red nacional
  - Condiciones de infraestructura social como agua y saneamiento, donde la subinversión se traduce regularmente en situaciones trágicas

- La región es un gran exportador de granos, pero sus puertos exportadores (especialmente en Argentina y Brasil) están saturados, el transporte es predominantemente vial y la infraestructura de acceso es mediocre. Como resultado se pierde una parte importante del precio CIF en costos de fletes y de transporte interno que no benefician a los productores y se encuentran cuellos de botella crecientes para expandir las exportaciones.

- América Latina es un gran exportador de minerales, lo que requiere masivas infraestructuras de generación eléctrica, transporte interno y puertos. Estas infraestructuras son encaradas generalmente por grandes empresas privadas, con poca coordinación estatal, lo que suele llevar a problemas de duplicación de recursos, fragmentación de la red, conflictos sobre el acceso de terceros, etc.
- La región, como señalamos, tiene un alto potencial de crecimiento de exportaciones de alimentos procesados y productos de la horticultura y fruticultura. Estos productos requieren infraestructuras (eléctrica, TICs) y procesos de gestión logística muy sofisticados, que pocos países están desarrollando en forma adecuada.

- La región puede ser un gran exportador de servicios tecnológicos, pero para ello necesita infraestructura eléctrica y servicios de telecomunicaciones de alta capacidad y calidad/confiabilidad.

- El potencial del turismo es excepcional, pero requiere altas inversiones en aeropuertos, transporte aéreo, caminos de calidad, etc., que se observan en pocos países. Esta situación se agudiza ante el crecimiento explosivo del turismo regional por parte de las nuevas clases medias.

A través de estos ejemplos, hemos querido señalar la importancia de la infraestructura como facilitador o como obstáculo al desarrollo: en los próximos capítulos presentamos los principales factores necesarios para su desarrollo y proponemos algunos elementos de lo que consideramos una Agenda Estratégica que los países de América Latina deberían encarar en los próximos años para que la infraestructura pase de ser un obstáculo a ser un componente clave del modelo de desarrollo.

LOS FACTORES NECESARIOS PARA ASEGURAR EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA SUSTENTABLE

El análisis de los diversos sectores de infraestructura resumido en secciones anteriores (y los resultados detallados que proveen los estudios sectoriales citados como referencias) permiten identificar los retos que enfrenta cada uno de ellos, que se expresan en metas para ampliar la cobertura y calidad de los servicios y adecuarse a los cambios tecnológicos que señalan los escenarios previstos. Estos análisis permiten también identificar los principales factores que, en tanto condiciones necesarias para la expansión y mejora de la infraestructura y sus servicios, será necesario resolver o mejorar en una perspectiva latinoamericana. Pueden resumirse en tres:

- Los requerimientos de financiamiento para satisfacer las necesidades de inversión, a través de las diversas fuentes y modalidades de financiación disponibles.
- Las mejoras en las políticas e instituciones que reglamentan los sectores de infraestructura, en temas tales como la planificación o la coordinación inter-institucional.
- La consideración adecuada de los aspectos medioambientales y sociales en la planificación y ejecución de los proyectos de infraestructura, así como la atención a los mecanismos de participación ciudadana.

La inversión y su financiamiento

Una revisión de los análisis existentes sobre las necesidades de infraestructura para superar el rezago de la región y acompañar un proceso de crecimiento sostenido (CAF, 2011) indica que será preciso un nivel de inversión del orden del 5% del PIB en forma sostenida durante los próximos años –sin considerar las erogaciones en mantenimiento–, lo que representa montos anuales de inversión de entre USD 200.000 y 250.000 millones. Ese nivel de inversión es un 50% superior al actual (el que existe en la actualidad es, a su vez, considerablemente mayor que el que existía hace cinco años). Ni el sector público ni el sector privado por sí solos podrían asegurar los recursos para cubrir estas necesidades; para hacerlo, los países deberán combinar ambas fuentes, mediante el establecimiento del papel asignado en la provisión de infraestructura a los gobiernos nacionales, los gobiernos locales y los inversores privados (Aportela, 2011).

En la actualidad el potencial de la inversión pública se ve favorecido por una situación fiscal relativamente holgada –al menos en comparación con décadas anteriores–. Si bien cabe esperar un contexto fiscal que facilite el incremento de la inversión pública, debe tenerse presente que un modelo de desarrollo sustentable va a generar múltiples demandas sobre las finanzas públicas, las cuales deben estar particularmente orientadas hacia políticas de inclusión social y de educación. Por esto, la utilización de recursos públicos en infraestructura tendrá un costo de oportunidad que debe ser debidamente ponderado.

El desafío de los gobiernos de la región será transformar las fortalezas macroeconómicas y demográficas en una atracción efectiva para la inversión privada en infraestructura. Para ello, es necesario avanzar en diversas áreas, tal como las capacidades de planeamiento, evaluación y análisis del financiamiento, la mejora de los marcos regulatorios, la promoción de la transparencia, y la profundización de los mercados financieros locales, a través del aprovechamiento del "dividendo demográfico" para fomentar mecanismos de ahorro a mediano y largo plazo que permitan financiar inversiones productivas y de infraestructura. La pluralidad de fuentes de financiamiento que existe en la actualidad obliga a analizar cuidadosamente la asignación de los proyectos a cada una de ellas, de manera de aprovechar el potencial que ofrecen. Se debe sacar provecho al máximo de las diversas fuentes de recursos (originadas tanto en el ahorro doméstico como en la inversión extranjera): el mercado interno, la bursatilización (emisión de títulos respaldados por activos), la banca internacional, los orga-

nismos multilaterales, los vehículos de "*climate finance*", las empresas de recursos naturales, los operadores de transporte y logística, y los fondos soberanos o empresas estatales.

Instituciones para todo el ciclo de los proyectos

Las instituciones (las reglas de juego, las organizaciones y sus procedimientos) constituyen uno de los determinantes del desempeño de los sectores de servicios de infraestructura. La mirada del ciclo institucional como un proceso permite identificar las carencias más comunes, que pueden ser ordenadas en cuatro grupos (CAF, 2011):

- Las políticas y planes que abarcan todos los proyectos, cualquiera sea su forma de financiamiento. Se destaca la falta de planificación estratégica de la infraestructura debidamente alineada con los objetivos de desarrollo, y las dificultades para coordinar las políticas con otras áreas de gobierno, tal como la gestión ambiental o el desarrollo urbano.
- Las capacidades para formular, evaluar, ejecutar y mantener proyectos, particularmente los que se financian con recursos públicos. Incluye el impacto negativo que genera dar inicio a proyectos cuando aún no están suficientemente madurados, o la escasa atención que generalmente se presta al mantenimiento, al centrar la atención exclusivamente en la ejecución de obras nuevas.
- Las capacidades para estructurar proyectos y coordinar actores, en especial los proyectos que se ejecutan con participación privada o que requieren la interacción de diversas jurisdicciones. Las principales insuficiencias se encuentran en fallas en los diseños, en la gestión de riesgos y garantías y en la generación de cargas financieras para el Estado por futuras obligaciones y pasivos contingentes.
- Las capacidades para incentivar el mejor uso de la infraestructura, ya que las políticas no apuntan exclusivamente a incrementar la oferta, sino que procuran también –y en forma creciente– actuar sobre la demanda para reducir las necesidades de recursos.



Un marco social, ambiental y participativo

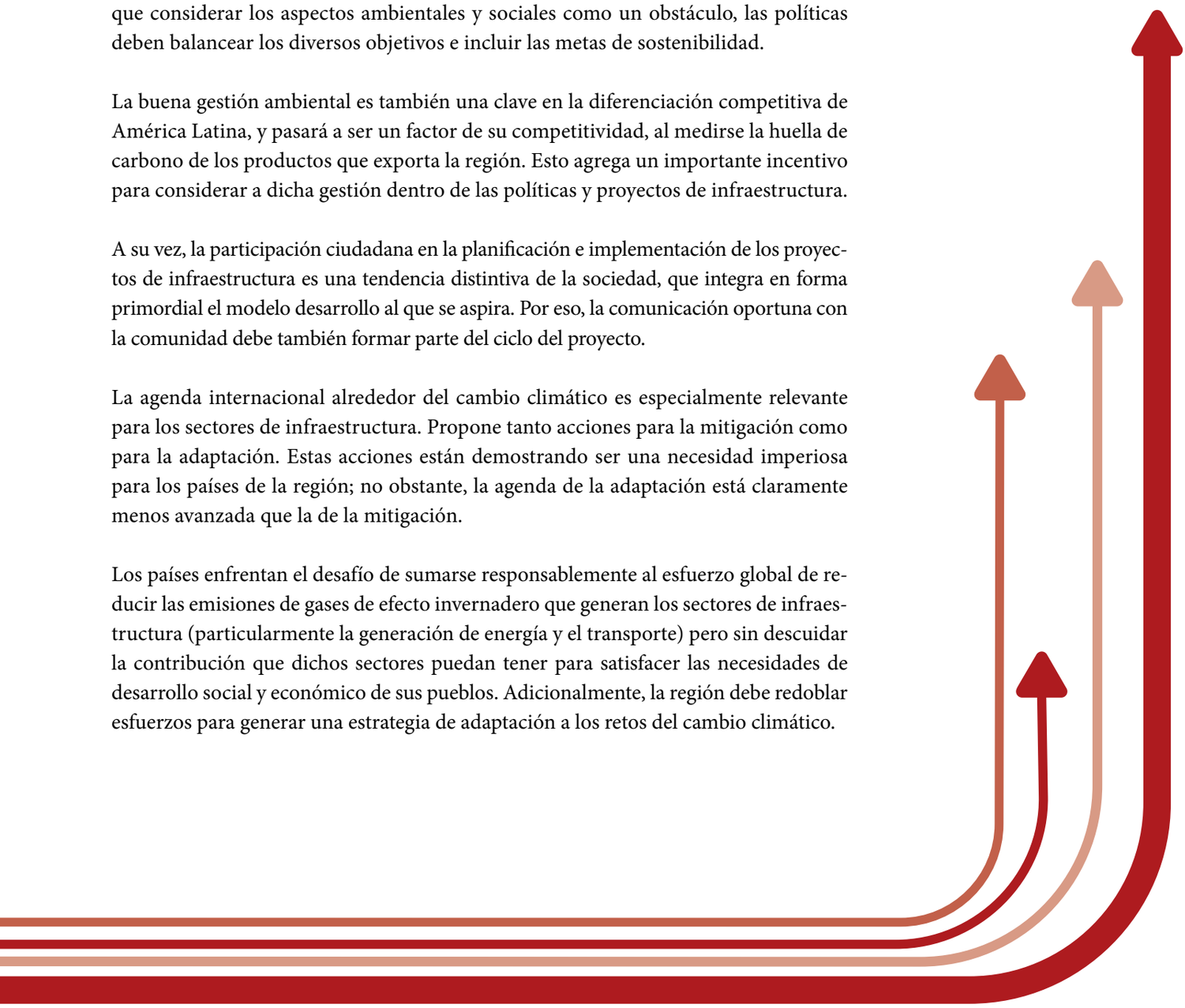
La ejecución de los proyectos tropieza frecuentemente con cuestionamientos de orden ambiental y social. Abundan ejemplos en la región y las perspectivas de expansión de la infraestructura hacia áreas geográficas ambientalmente sensibles sugieren que las tensiones se agravarán. Las áreas responsables de la provisión de infraestructura deben realizar un profundo replanteo de las formas de concebir su desarrollo, insertando el criterio de sostenibilidad en el ciclo de los proyectos desde su inicio. Más que considerar los aspectos ambientales y sociales como un obstáculo, las políticas deben balancear los diversos objetivos e incluir las metas de sostenibilidad.

La buena gestión ambiental es también una clave en la diferenciación competitiva de América Latina, y pasará a ser un factor de su competitividad, al medirse la huella de carbono de los productos que exporta la región. Esto agrega un importante incentivo para considerar a dicha gestión dentro de las políticas y proyectos de infraestructura.

A su vez, la participación ciudadana en la planificación e implementación de los proyectos de infraestructura es una tendencia distintiva de la sociedad, que integra en forma primordial el modelo desarrollo al que se aspira. Por eso, la comunicación oportuna con la comunidad debe también formar parte del ciclo del proyecto.

La agenda internacional alrededor del cambio climático es especialmente relevante para los sectores de infraestructura. Propone tanto acciones para la mitigación como para la adaptación. Estas acciones están demostrando ser una necesidad imperiosa para los países de la región; no obstante, la agenda de la adaptación está claramente menos avanzada que la de la mitigación.

Los países enfrentan el desafío de sumarse responsablemente al esfuerzo global de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que generan los sectores de infraestructura (particularmente la generación de energía y el transporte) pero sin descuidar la contribución que dichos sectores puedan tener para satisfacer las necesidades de desarrollo social y económico de sus pueblos. Adicionalmente, la región debe redoblar esfuerzos para generar una estrategia de adaptación a los retos del cambio climático.



Verano 2014

Invertí en placeres. Elegí Costa Cruceros.

Dos imponentes naves desde Buenos Aires: el Costa Favolosa y el Costa Fascinosa. Un mundo de confort y servicios: el spa más grande sobre el mar, 5 restaurantes, 4 piscinas, 13 bares, 5 jacuzzis, casino, cine 4D, simuladores de Grand Prix y Golf, un parque acuático y más. Itinerarios a las mejores playas de Brasil, minicruceros y transatlánticos. Hacé el mejor negocio del año, elegí Costa Cruceros.





Consultá a tu agente de viajes

(011) 4590-7777
consultas@ar.costa.it
www.costacruceros.com

SEGUINOS

Costa
CRUCEROS

LOS EJES DE ACCIÓN DE UNA AGENDA ESTRATÉGICA

Para que América Latina logre una posición más relevante en la economía global y permita una mejora sustancial de calidad de vida a sus ciudadanos debe mantener un ritmo de crecimiento sostenido y a tasas altas. Ese crecimiento debe ser de calidad: eficiente, incluyente, ambientalmente sustentable y respetuoso de la diversidad cultural. La infraestructura debe formar parte de este modelo de desarrollo, junto con otras políticas públicas clave como la gestión ordenada de las finanzas públicas, la innovación, la inclusión y la integración regional.

La globalización de la producción de bienes y servicios presenta enormes oportunidades para los países en desarrollo, siempre que tengan la infraestructura necesaria para competir. El rápido proceso de urbanización ha impulsado el crecimiento, pero también ha estado acompañado por crecientes desigualdades espaciales y cambios en la ubicación y naturaleza de la demanda de servicios de infraestructura. Enfrentar el cambio climático es fundamental para el desarrollo y la reducción de la pobreza y tiene importantes implicaciones para la planificación, gestión y provisión de servicios de infraestructuras.

A continuación se propone una agenda estratégica, de mediano y largo plazo, orientada a abordar en forma sistémica la mejora de la infraestructura (CAF, 2011).

Aumentar significativamente la inversión

- Para viabilizar sus aspiraciones América Latina deberá continuar incrementando su inversión en infraestructura: serán necesarias inversiones del orden del 5% del PIB anuales para cubrir la brecha existente y acompañar el crecimiento continuo que se espera para acceder al desarrollo (sin considerar el mantenimiento).
- Esta meta significa un monto del orden de USD 200.000 a 250.000 de millones anuales, lo que representa un fuerte incremento respecto al promedio invertido en la última década (estimado en el 2% del PIB), y un 50% por encima de los niveles actuales (estimados en el 3%).
- El incremento del stock de infraestructura generará una mayor necesidad de recursos para mantenimiento que requerirá, a su vez, modalidades de financiamiento estables.

Enmarcar políticas y proyectos en un paradigma de desarrollo sustentable y visión territorial

- Las inversiones se deberán realizar en el marco de una visión que integre los aspectos productivos, sociales y ambientales y una perspectiva territorial, no sólo sectorial. Este enfoque deberá aplicarse a nivel nacional, supra-nacional (para los grandes proyectos de integración) y sub-nacional.
- Será preciso adoptar una definición más amplia de infraestructura que la corriente, al hacer énfasis en la expansión de los servicios de telecomunicaciones, la gestión integral del agua y la infraestructura de alto impacto social.
- Las políticas y proyectos de infraestructura deberán incorporar la consideración del cambio climático, tanto para contribuir en su mitigación como para la adaptación a sus efectos, mejorando la preparación para enfrentar los desastres naturales.
- El nuevo paradigma no debe limitarse a incrementar la provisión de infraestructura, sino que debe contemplar la gestión de la demanda y promover el uso responsable de los servicios asociados.

4

Fortalecer las instituciones en sus diversas dimensiones

- El proceso de planificación de la infraestructura debe establecerse claramente en el ámbito nacional, en un marco que asegure el cumplimiento de las estrategias públicas y permita el desarrollo de las iniciativas privadas. Se deberán incluir los sistemas de información que le dan soporte, asegurando los datos necesarios para la planificación y mediante el desarrollo de indicadores para el monitoreo.
- Será necesario que los Estados promuevan la coordinación de las políticas de infraestructura con otras políticas, para superar la "cultura de silos" que ha sido dominante en la organización gubernamental, y así facilitar la coordinación entre jurisdicciones, tomando en cuenta que las subnacionales tendrán una responsabilidad creciente en la provisión de infraestructura.
- Para incrementar la acción en el sector será preciso fortalecer las capacidades para el desarrollo de proyectos, su evaluación y ejecución, en los diversos niveles de gobierno.
- Será altamente conveniente avanzar en la coordinación regional de los proyectos de integración, continuando con los esfuerzos realizados en programas como IIRSA o el Proyecto Mesoamérica.
- La expansión de la infraestructura requerirá acrecentar las capacidades para regular y fiscalizar los servicios prestados por el sector privado y asegurar la transparencia para los sectores bajo gestión estatal.
- Los sectores de infraestructura deberán asumir una participación activa en los procesos de definición de las políticas nacionales ante el cambio climático, ya que tendrán una fuerte incidencia sobre sus planes y proyectos.



Optimizar el uso de las fuentes y modalidades de financiamiento

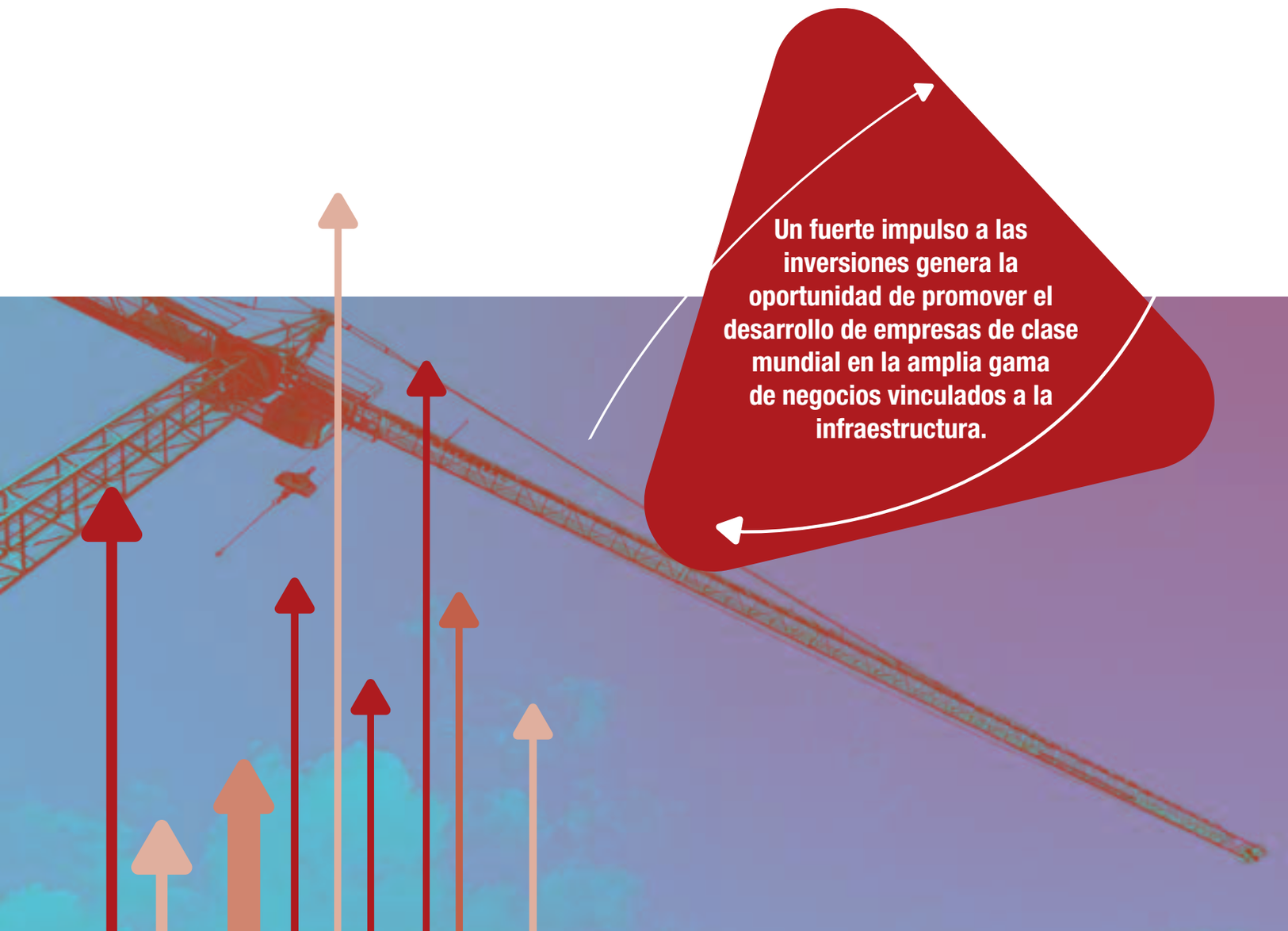
- La región enfrentará una fuerte necesidad de fondos para la inversión en infraestructura.
- Ante la aparición de nuevas fuentes de financiamiento tales como: instituciones especializadas, operadores de recursos naturales, fondos soberanos, fondos vinculados al cambio climático, fondos de pensión, etc. los países deberán desarrollar capacidades para administrar y orientar esta multiplicidad de recursos, de manera de asegurarse un manejo eficaz, al optimizar su utilización en los diferentes casos de proyectos o situaciones institucionales.
- Existe ya una interesante experiencia en la región en la participación del sector privado en la provisión y operación de infraestructura, con éxitos y fracasos. Se deberá avanzar en el diseño de marcos regulatorios y mecanismos que posibiliten una participación adecuada de los operadores privados en la actividad en aquellas actividades donde su participación es viable y conveniente.
- Los países de la región tendrán una disponibilidad creciente de ahorros domésticos en las próximas dos décadas: se deberá avanzar en el desarrollo de los mercados financieros locales y regionales para viabilizar su orientación hacia proyectos como los de infraestructura.

El nuevo paradigma no debe limitarse a incrementar la provisión de infraestructura, sino que debe contemplar la gestión de la demanda y promover el uso responsable de los servicios asociados.



Promover el desarrollo de empresas en los negocios vinculados a la infraestructura

- Un fuerte impulso a las inversiones genera la oportunidad de promover el desarrollo de empresas de clase mundial en la amplia gama de negocios vinculados a la infraestructura.
- La industria de la construcción, de equipos y servicios, logística y servicios ligados a la construcción y operación de los diversos sectores de infraestructura, es actualmente dominada por los países avanzados. Planes como los de la Unión Europea ponen especial énfasis en defender su liderazgo en estos sectores.
- Algunos países de reciente desarrollo (como Corea y España) y emergentes como China, India, Brasil y Turquía, están construyendo posiciones promisorias en estos sectores.
- Con su creciente inversión en infraestructura, América Latina ofrece un mercado interesante para las empresas del sector. Se deberá aprovechar esta oportunidad para consolidar empresas latinoamericanas viables y competitivas en sectores tales como producción de equipos, operación de servicios logísticos y de transporte, ingeniería y construcción o servicios de TICs.
- Los Estados podrán impulsar incentivos para el desarrollo de firmas que participan en la cadena de valor de la provisión de servicios de infraestructura en un entorno razonablemente competitivo para propiciar el desarrollo de empresas verdaderamente viables y no rentísticas.



Promover el intercambio entre gobiernos, regiones y ciudades

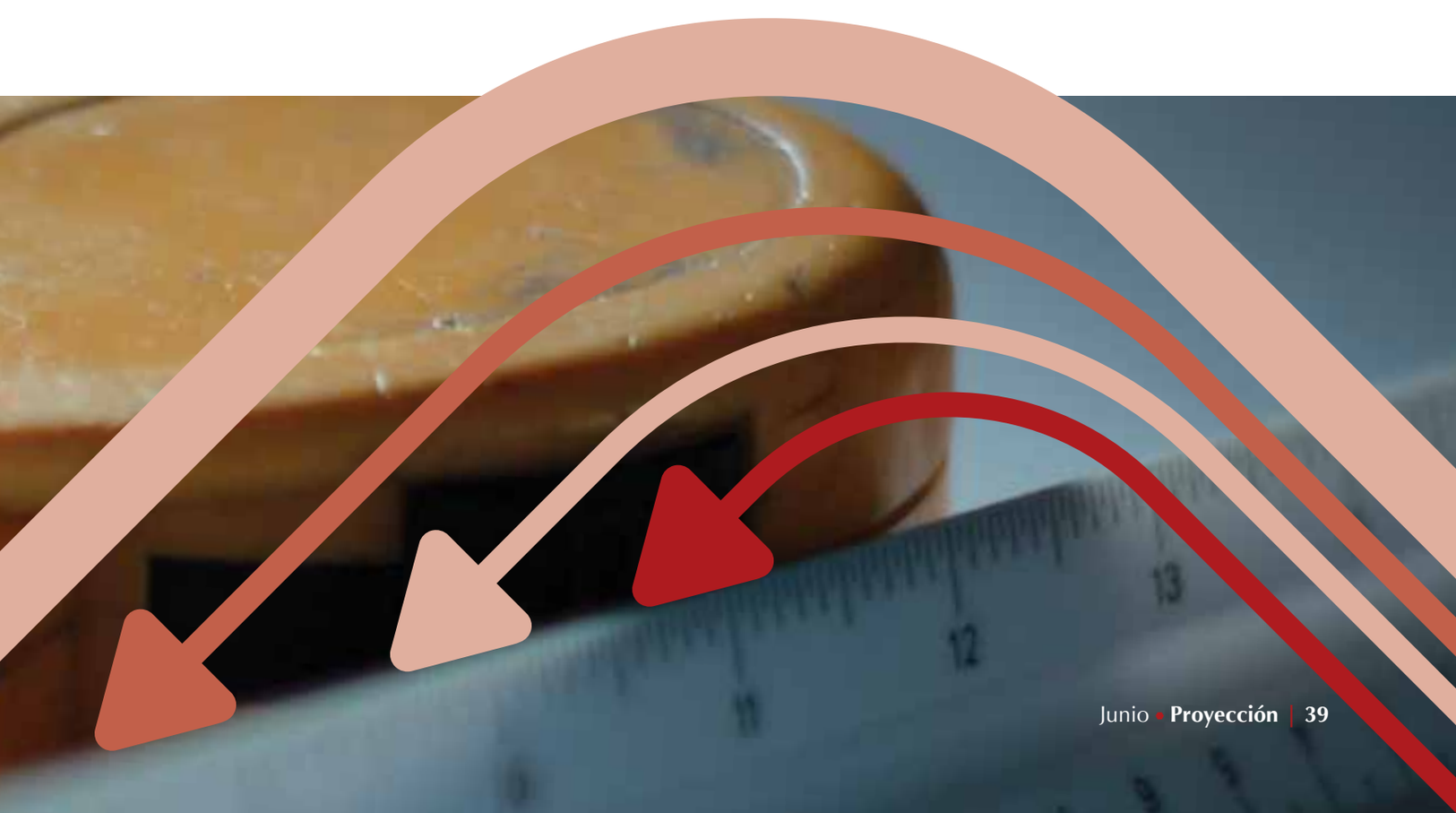
- Realizar un seguimiento permanente de las mejores prácticas en países avanzados y emergentes comparables, especialmente orientadas a estudiar cómo estos países desarrollan su infraestructura para mejorar su competitividad y su inclusión social y regional.
- Promover mecanismos de estudio, intercambio de mejores prácticas y desarrollo institucional, que contemplen los diversos aspectos del planeamiento, la operación y la regulación de la infraestructura con el impulso de acciones como la creación de grupos de trabajo, la formación de recursos humanos, el intercambio de mejores prácticas, y la armonización de sistemas de información. Los foros bilaterales y multilaterales de la región, como IIRSA y COSIPLAN (en el seno de UNASUR) y el Proyecto Mesoamérica, constituyen valiosas iniciativas en esa dirección.



CONCLUSIÓN

Ante un entorno que favorece el crecimiento acelerado, América Latina puede aspirar a avanzar decididamente en el camino hacia un modelo de desarrollo integral, sostenido y de calidad en los próximos años. La próxima década puede ser definitoria en ese sentido, y uno de los grandes desafíos para consolidar el avance es mejorar sustancialmente la dotación y el desempeño de la infraestructura y sus servicios asociados. La infraestructura es una de las condiciones necesarias para avanzar hacia una sociedad más inclusiva y equitativa, es también el soporte de la competitividad de la economía y del desarrollo del mercado interno y constituye el vehículo fundamental de la integración regional.

Los factores clave para responder a este desafío dependen de las políticas públicas que adopten los países: para asignar recursos públicos y hacer un uso óptimo de las múltiples opciones de financiamiento, para generar las capacidades institucionales que permitan gestionar una agenda cada vez más compleja, y para insertar las políticas y proyectos de infraestructura en un paradigma de desarrollo sustentable con la integración de los aspectos ambientales y los actores sociales. Es el momento de adoptar las decisiones para implementar una agresiva agenda de desarrollo de la infraestructura.



REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Aportela, F. y. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Financiamiento: retos y oportunidades. CAF.*

Aportela, F., & Durán, R. (2012). *Financiamiento de la infraestructura en América Latina: metas y oportunidades. CAF.*

Banco Mundial - *Turku School of Management. (2012). Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy. Washington: The World Bank.*

Barbero, J. (2011). *La Infraestructura en el desarrollo Integral de América Latina - Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Bogotá: CAF.*

CAF - Banco de Desarrollo de América Latina. (2012). *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. Caracas: CAF.*

CAF - Banco de Desarrollo de América Latina. (2012). *La Infraestructura en el desarrollo Integral de América Latina - IDeAL 2012. CAF.*

Foro Económico Mundial. (2011). *World Competitiveness Report. Geneva: World Economic Forum.*

Foro Económico Mundial. (2012). *Global Enabling Trade Report. Geneva: WEF.*

García, R. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Transporte de gas natural. CAF.*

García, R. (2012). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina - Transporte de gas. CAF.*

IIRSA. (2011). *IIRSA 10 Años Después: Sus logros y desafíos. Buenos Aires: BID-CAF-FONPLATA.*

Katz, R. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Telecomunicaciones. CAF.*

Katz, R. (2012). *2010-2012: Avances importantes en el desarrollo de las telecomunicaciones en América Latina. CAF.*

Kohon, J. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Transporte. CAF.*

Kohon, J. (2012). *Más y Mejores Trenes: Cambiando la Matriz de Transporte en América Latina y el Caribe, Banco Interamericano de Desarrollo. Washington D.C.:*

Lleras, G. (2012). *El Transporte en Latinoamérica en 2012: Tendencias y Novedades. CAF.*

Mejía Betancourt, A. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Agua. CAF.*

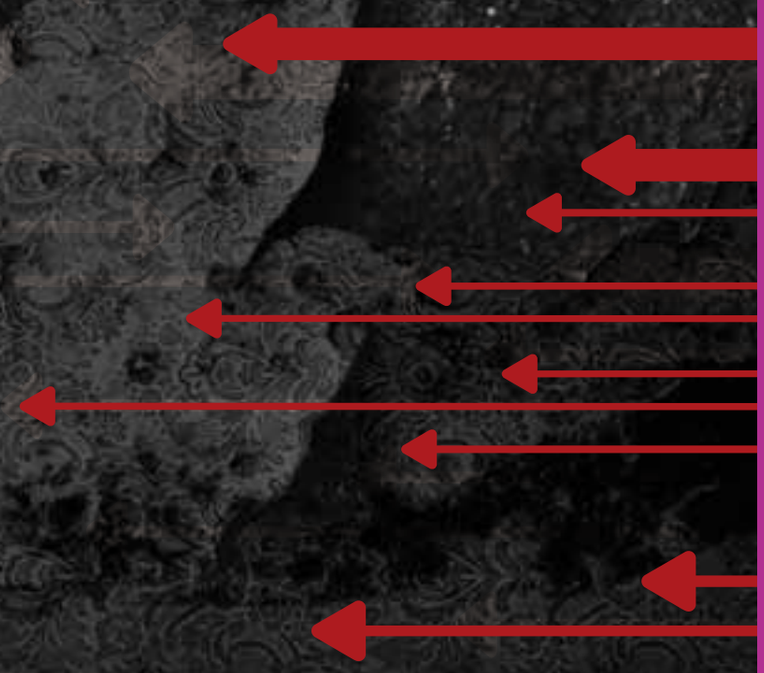
Mejía Betancourt, A. (2012). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina - Agua y saneamiento. CAF.*

Prud´homme, R. (2005). *Infraestructura y Desarrollo. En F. y. Bourgignon, Lessons of Experience (págs. 153-181). Washington: Oxford University Press.*

Skerk, C. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Energía eléctrica. CAF.*

Skerk, C. (2012). *Desarrollo de la infraestructura de generación eléctrica en América Latina. CAF.*

Torrisi, G. (2009). *Infrastructures and economic performance: a critical comparison across four approaches. Munich: MPRA Paper No. 25849.*



LEASING
PERSONAL

LÍNEA **1000/19**



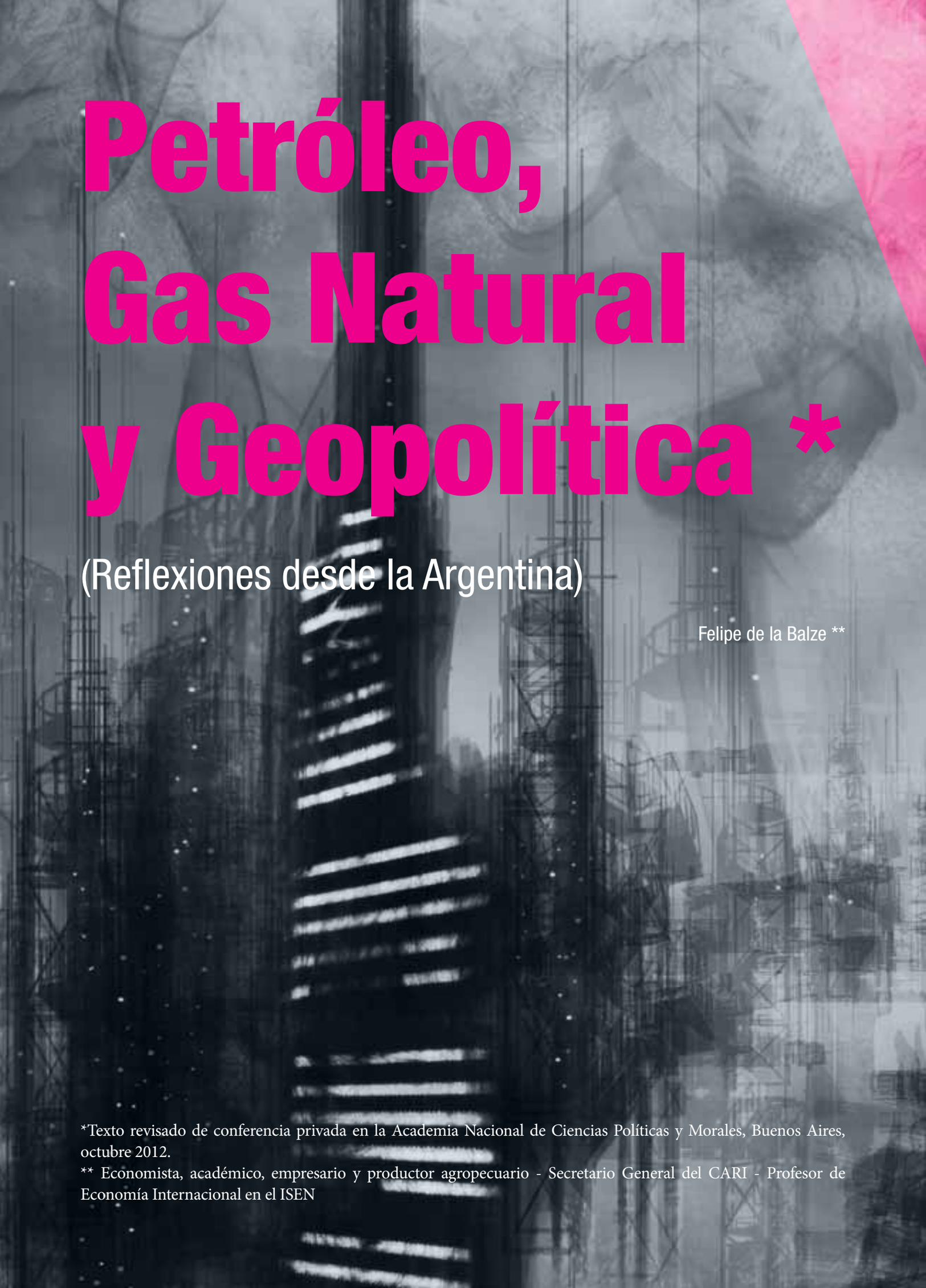
cada $1000 pagás $19 (*)
mensuales

0810-122-5327 // www.provincialeasing.com.ar

Grupo Provincia

Provincia Leasing

COSTO FINANCIERO TOTAL (CFT): 28,76%. VIGENCIA PARA TODA LA REPÚBLICA ARGENTINA DEL 01/05/2013 AL 30/09/2013 O HASTA AGOTAR EL CUPO DE LA LINEA DE $5.000.000, LO QUE OCURRA PRIMERO. EJEMPLO PARA LINEA LEASING PERSONAL 1000/19. (*) CALCULO REALIZADO SOBRE LA BASE DE $1.000: 48 MESES. 1° CANON: $328.-; 47 CANONES RESTANTES DE $19.- FIJOS. VALOR RESIDUAL $250.- PRECIO TOTAL FINANCIADO: $1.471.-. TASA EFECTIVA ANUAL (TEA) 26,82%. TASA NOMINAL ANUAL (TNA) 24%. EL CFT NO INCLUYE GASTOS DE SELLOS, SEGURO DEL BIEN, PATENTAMIENTO, SEGUROS DE VIDA, NI GASTOS ORDINARIOS Y/O EXTRAORDINARIOS DE CONSERVACION Y/O USO DEL BIEN. INCLUYE COMISION CONTRACTUAL DEL 2%. SUJETO A CALIFICACIÓN CREDITICIA Y FINANCIERA, CONFORME CONDICIONES DE CONTRATACION DE PROVINCIA LEASING S.A. A LA FECHA DE SU EFECTIVO OTORGAMIENTO. IMAGENES AL SOLO EFECTO ILUSTRATIVO NO GARANTIZADAS POR PROVINCIA LEASING S.A. PARA MAYOR INFORMACION CONSULTE WWW.PROVINCIALEASING.COM.AR. PROVINCIA LEASING S.A.- CUIT N° 30-68831033-0- CARLOS PELLEGRINI 91, PISO 7, CABA- 011 4338 2200.



Petróleo, Gas Natural y Geopolítica *

(Reflexiones desde la Argentina)

Felipe de la Balze **

*Texto revisado de conferencia privada en la Academia Nacional de Ciencias Políticas y Morales, Buenos Aires, octubre 2012.

** Economista, académico, empresario y productor agropecuario - Secretario General del CARI - Profesor de Economía Internacional en el ISEN



El mundo de los hidrocarburos está inmerso en una revolución tecnológica que tendrá consecuencias trascendentes sobre la geopolítica y la economía mundial. Nuestra civilización se basa en el consumo masivo de energía barata. El sostenimiento de los altos niveles de vida en los países avanzados y el veloz crecimiento en los países emergentes requieren que la oferta de hidrocarburos y otras fuentes de energía se incrementen en el futuro.

A pesar de todo lo que se comenta sobre las energías renovables, el petróleo y el gas natural mantendrán su primacía en el campo de la energía durante las próximas dos décadas.

De acuerdo a proyecciones recientes, para el año 2030, el petróleo podría representar aproximadamente el 29% del total de la energía consumida a nivel global. El carbón representaría aproximadamente el 28%, el gas natural el 27%, las energías renovables el 11% (incluyendo la hidroeléctrica, la solar, la eólica y los biocombustibles) y la energía nuclear el 5%[1].

La situación energética mundial está marcada por rivalidades y por conflictos. Los principales consumidores de hidrocarburos son los países avanzados y algunos grandes países emergentes (en particular China y la India). Los exportadores están "sobre representados" por un reducido grupo de países emergentes, muchos de ellos políticamente inestables.

La mayor parte de las reservas de hidrocarburos (quizás el 85%) está en manos de gobiernos o de compañías estatales, mientras que la refinación y la logística del negocio siguen estando prioritariamente (más del 60%) en manos de empresas petroleras occidentales que, además, son responsables de la mayor parte de los avances tecnológicos del sector.

Estos desequilibrios geográficos, empresarios y tecnológicos respecto a la distribución y a la gestión de los hidrocarburos son la causa más importante de las tensiones geopolíticas.

[1] Estimación propia a partir de los datos provistos por la International Energy Agency (World Energy Outlook, París, 2011) y BP Statistical Review of World Energy (London, January, 2012).

El mundo de los hidrocarburos está inmerso en una revolución tecnológica que tendrá consecuencias trascendentes sobre la geopolítica y la economía mundial.

El mundo de la energía escasa y sus implicancias estratégicas

Después de la Segunda Guerra Mundial, las necesidades de los países industrializados (que necesitaban más petróleo y gas del que podían producir) y de los países productores (con reservas excedentes y mercados internos limitados) crearon una matriz energética mundial que duró casi 30 años. Las condiciones pactadas usualmente favorecían a los países ricos y a sus empresas petroleras.

Esa dependencia mutua comenzó a deshacerse a mediados de la década de 1970 con la creación de un cartel de los países productores: la Organización de Países Productores de Petróleo (OPEP).

Después, los principales productores se volvieron más cautelosos con sus recursos. Países como Arabia Saudita, Irán y Venezuela decidieron expandir su producción, aunque a tasas menores que las esperadas por los grandes consumidores. Además, comenzaron a usar el petróleo y el gas para abastecer a sus mercados domésticos e inclusive desarrollaron nuevas industrias intensivas en energía (como la petroquímica, los fertilizantes y la agricultura de riego).

Desde los inicios de la década de 1990, la urbanización, la industrialización y el creciente uso del automóvil en los países emergentes, comenzaron a presionar sobre la demanda e intensificaron la competencia entre los países consumidores.

A principios de la década del 2000, muchos de los principales campos petroleros descubiertos durante las décadas de 1960 y 1970 (en el Mar del Norte, en Alaska, e inclusive algunos de los mega yacimientos de Arabia Saudita, Irán, Iraq, México, Rusia y Venezuela), ya mostraban signos de agotamiento productivo.

Los respetados informes del BP Statistical Review of World Energy (2009) confirmaban que 30 de los 45 principales países productores de petróleo habían alcanzado su "cenit productivo" a inicios de la década del 2000 (el nivel máximo a partir del cual la producción de dichos países comienza a disminuir).

El mundo corría el riesgo de quedarse sin petróleo. Un nuevo orden energético estaba tomando forma. El eje del equilibrio de poder entre productores y consumidores se movía claramente en favor de los primeros.

Los síntomas del cambio eran evidentes. Los royalties y los impuestos cobrados a las empresas internacionales se incrementaban. Las condiciones de acceso a las reservas se volvían más restrictivas. Los países productores incrementaban el control del Estado sobre la actividad.

Estas restricciones incentivaron la búsqueda de otras fuentes de energía. Pero las fuentes alternativas no ofrecían la masa crítica suficiente para resolver el problema.

El carbón mantenía su enorme relevancia en la generación de electricidad pero con un destino acotado por ser altamente contaminante. Las tecnologías necesarias para reducir las emisiones de dióxido de carbono están aún en etapa de desarrollo.

A su vez, se intentaba extender el uso del carbón al transporte a través de su conversión en combustible líquido (África del Sur y China). Pero el procedimiento es costoso y el balance energético es por ahora negativo (la energía consumida en el proceso de conversión es superior a la generada).



BANCOPATAGONIA

PATAGONIA *pyme*

La mejor financiación para el crecimiento de su negocio.

- Créditos en pesos
- Tasa fija 15% TNA
- Plazo de 36 meses[1]

Atención especializada, ágil respuesta y rápido otorgamiento en los más de 180 puntos de atención en todo el país.



(Com. "A" 5319 B.C.R.A.)

Para más información comuníquese al 0810 999 6655
o ingrese en www.bancopatagonia.com.ar

(1) C.F.T. 17,10% (TEM 1,23%; TEA 16,08%) CALCULADO PARA UN PLAZO DE 36 MESES, PARA PERSONAS JURÍDICAS, AMORTIZACIÓN MENSUAL, SISTEMA FRANCÉS CON 10 MESES DE GRACIA DE CAPITAL, ABONANDO INTERESES A PARTIR DE LA 1ª CUOTA. OTORGAMIENTO SUJETO A APROBACIÓN CREDITICIA Y CONFORME TÉRMINOS Y CONDICIONES DE CONTRATACIÓN DE BANCO PATAGONIA S.A. A LA FECHA DE SU EFECTIVO OTORGAMIENTO, DEBIENDO CUMPLIR CON LOS REQUISITOS Y CONDICIONES DISPUESTOS EN LA COMUNICACIÓN "A" BCRA 5319. VALIDEZ DE LA OFERTA DESDE EL 05/07/12 HASTA EL 31/12/12. LOS ACCIONISTAS DE BANCO PATAGONIA S.A. LIMITAN SU RESPONSABILIDAD A LA INTEGRACIÓN DE LAS ACCIONES SUSCRIPTAS. EN VIRTUD DE ELLO, NI LOS ACCIONISTAS MAYORITARIOS DE CAPITAL EXTRANJERO NI LOS ACCIONISTAS LOCALES O EXTRANJEROS, RESPONDEN EN EXCESO DE LA CITADA INTEGRACIÓN ACCIONARIA POR LAS OBLIGACIONES EMERGENTES DE LAS OPERACIONES CONCERTADAS POR LA ENTIDAD FINANCIERA. LEY 25.738.

La energía nuclear, después de años de letargo, comenzó a levantar cabeza a fines de la década de 1990. Algunos países, entre ellos la Argentina (Atucha II), decidieron completar proyectos inconclusos. Otros, autorizaron la puesta en funcionamiento de usinas paradas (Alemania, Gran Bretaña y Japón) o anunciaron el lanzamiento de nuevos proyectos (China, Corea, la India y Rusia).

Desafortunadamente, el altísimo costo de inversión de las nuevas usinas nucleares y las gravísimas consecuencias del derretimiento del reactor en la usina de Fukushima (Japón, marzo de 2011) pusieron paños fríos al renacimiento del sector.

Las energías renovables alternativas (principalmente el etanol, el biodiesel, la energía solar y la eólica) tomaron vuelo durante los últimos años. Las mismas, están creciendo velozmente, apoyadas por importantes estímulos gubernamentales.
Son menos contaminantes que los hidrocarburos y el carbón, pero no tienen el potencial productivo y comercial para remplazarlos. Representaban el 0,5% de la capacidad energética instalada en el año 2000, menos del 1,5% en la actualidad y quizás alcancen el 5% en el año 2030.

Los biocombustibles (principalmente el biodiesel y el etanol) crecerán rápidamente en el futuro. Compiten con el petróleo en la provisión de combustible para la industria del transporte. Se pueden mezclar con las naftas y el gasoil, son fácilmente adaptables a los sistemas de distribución y almacenamiento existentes y no requieren cambios en los motores.

Varios países con sectores agrícolas importantes, como los Estados Unidos, Brasil, Alemania, Francia y la Argentina, se han lanzado a su promoción.

Algunos observadores cuestionan la utilización de materias primas que se usan para producir alimentos como combustible. Indudablemente, el crecimiento en el uso de los biocombustibles está restringido por el alza de los precios de los productos agrícolas utilizados como insumos (principalmente el azúcar, el maíz, la soja, la colza y el aceite de palma). Además, cuando los precios internos de los hidrocarburos no están en línea con los precios internacionales (como es el caso argentino), las oportunidades de inversión en el sector se ven acotadas.
La energía solar y la eólica son las que reciben la mayor cubertura en los medios de comunicación. Son también las que reciben los mayores subsidios de los gobiernos. Su desarrollo durante los últimos años ha sido significativo, pero su potencial, por ahora, está limitado por sus altos costos y desventajas operativas.

La naturaleza intermitente del viento y del sol causa fluctuaciones difíciles de manejar en la generación de electricidad. La capacidad instalada tiende a ser muy superior a la generada, lo que incrementa significativamente los costos de inversión. Además hay que realizar cuantiosas inversiones en los sistemas de transmisión.

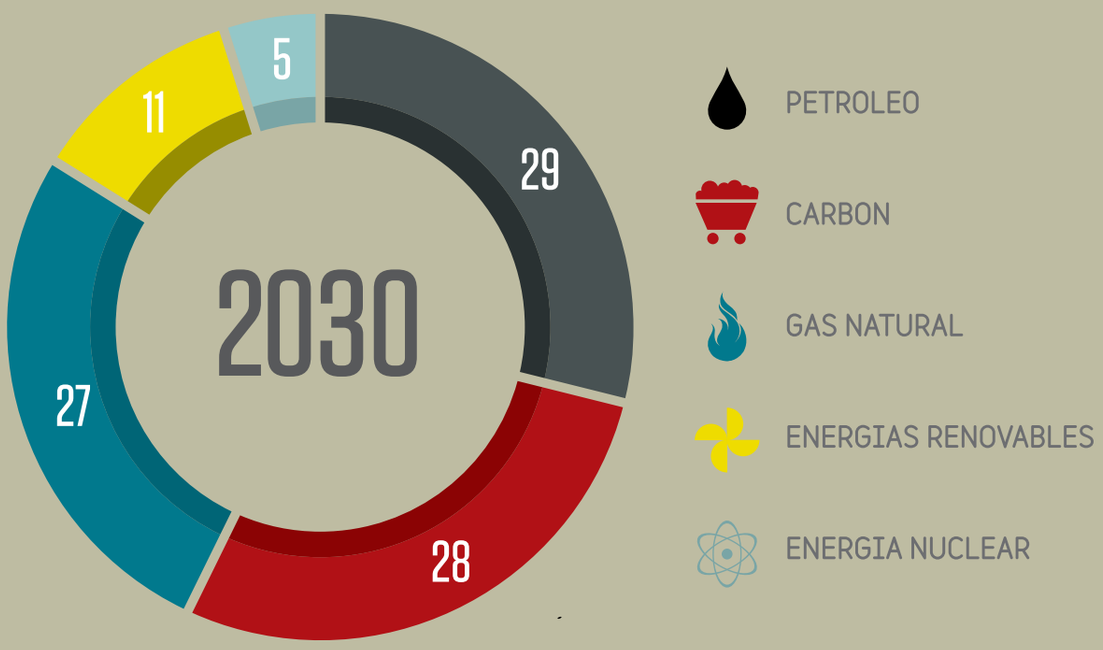
La energía eólica, que se genera a partir del viento, es la más importante y la más atractiva desde la perspectiva de los costos, los cuales varían por país y por región. En los Estados Unidos, el costo por megawatt hora (MWh) es aproximadamente un 40% superior al de las usinas eléctricas que utilizan carbón y casi el doble de las que utilizan turbinas a gas de ciclo combinado.

La energía eólica y la solar crecerán en importancia durante las próximas décadas. Sus costos se reducirán gradualmente en el futuro, producto de avances tecnológicos y del aprovechamiento de economías de escala. A pesar de ello, al menos durante las próximas dos décadas, no serán la panacea de los problemas energéticos mundiales.

GRAFICO 01

PROYECCION DE ENERGIA CONSUMIDA A NIVEL GLOBAL PARA EL AÑO 2030

EN PORCENTAJES



FUENTE: ESTIMACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS PROVISTOS POR LA INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (WORLD ENERGY OUTLOOK, PARÍS, 2011) Y BP STATISTICAL REVIEW OF WORLD ENERGY (LONDON, JANUARY, 2012).

En líneas generales, a mediados de la década pasada, el panorama energético era incierto y muchos pensaban que el petróleo y el gas se volverían escasos y caros por falta de descubrimientos de envergadura.

Las derivaciones geopolíticas de la presunta escasez eran bastante claras.

Los países del Medio Oriente y África del Norte (que controlan el 62% de las reservas petroleras mundiales y el 42% de las reservas de gas natural) conservaban su rol privilegiado en la producción mundial.

La OPEP salvaguardaba su posición determinante en la fijación de los precios internacionales.

La Unión Europea dependía para sus suministros principalmente del Medio Oriente, África del Norte y Rusia. Europa no tiene una política energética común y es pobre en recursos energéticos. Cuenta con solo el 2,5% de las reservas mundiales probadas de hidrocarburos, mientras que consume el 20%.

Rusia, el principal proveedor de gas natural de Europa, conserva una influencia geopolítica relevante en la región. Para la dirigencia rusa, las grandes compañías petroleras y gasíferas (entre ellas Gazprom, Lukoil y Rosfnet) son instrumentos claves de la política exterior.

Gazprom, la principal productora y exportadora de gas natural mundial (con 300.000 empleados y 160.000 kilómetros de gaseoductos) está presente en 20 países europeos. Es responsable por el 25% del gas natural consumido en Europa y ejerce un cuasi monopolio sobre el transporte de hidrocarburos en el territorio ruso. Esto le permite indirectamente controlar la producción de las ex repúblicas soviéticas de la región del Mar Caspio y de Asia Central, que son tributarias de los gaseoductos rusos.

Los Estados Unidos se volvían crecientemente dependientes de la importación (12 millones de barriles diarios de petróleo en el 2005) lo que generaba una fuerte preocupación en Washington.

En principio, eran menos dependientes del Medio Oriente que Europa, pues importaban casi la mitad de su crudo de tres países del continente americano (Canadá, México y Venezuela). Pero la producción de hidrocarburos convencionales de México y Canadá había alcanzado un pico a fines de la década de 1990 (la relación reservas/producción era menos de 10 años) y la Venezuela de Hugo Chávez no parecía ser un proveedor demasiado confiable.

Además, el mundo dependía cada vez más de una extensa *cadena de logística y transporte*. La mitad del petróleo consumido diariamente (más de 40 millones de barriles) traspasaba las fronteras en barcos tanques que surcaban los mares.

La extendida cadena de suministros genera temor de que un acontecimiento político, un acto terrorista, un conflicto militar, o una catástrofe natural, pudieran afectar seriamente la economía mundial.
La amenaza de un conflicto militar entre Israel e Irán y el cierre del Estrecho de Ormuz en el Golfo Pérsico (por donde circula diariamente casi el 20% del petróleo mundial) no pueden ser descartados de plano a pesar de la presencia de la VI Flota norteamericana en sus adyacencias. También son áreas de alto riesgo el Canal de Suez y el Estrecho de Malaca (entre Malasia y Singapur).

En resumen, a mediados de la década pasada parecía que el sistema mundial energético se desarticulaba. Grandes exportadores como Rusia y Venezuela utilizaban la provisión de petróleo y gas natural para impulsar sus objetivos de política exterior.

Otros países petroleros como Irán y Ecuador usaron su papel de proveedores de energía como un arma en disputas diplomáticas. Inclusive, países pequeños como Bolivia fueron capaces de estatizar sorpresivamente los campos gasíferos de la principal compañía presente en su país (Petrobras), afectando los intereses estratégicos de su gran vecino, Brasil.

En este contexto de escasez y creciente dependencia de la importación, la "seguridad energética" se convirtió en una preocupación central en la política de las grandes potencias.

Los Estados Unidos y Europa estaban dispuestos a utilizar la influencia diplomática e inclusive el poder militar para proteger las vías de suministro, mantener la estabilidad de las regiones petroleras y defenderlas de cualquier ataque externo.

La extensa presencia militar de los Estados Unidos y sus aliados en el Medio Oriente y las sucesivas intervenciones militares directas o encubiertas en dicha región confirman dicho razonamiento.

El Secretario General de la OTAN corroboró públicamente dicha estrategia cuando declaró en agosto del 2006, que "la alianza consideraría el uso de la fuerza si las líneas de abastecimiento fueran amenazadas".



La revolución de los hidrocarburos "no convencionales" y sus implicancias geopolíticas

Aquellos que dudan de la capacidad del mercado y del sistema de precios para transformar la realidad deberían prestar atención a lo sucedido durante los últimos años.

La violenta suba de precios del petróleo durante la década pasada fue devastadora para el consumidor norteamericano. No obstante, generó un fuerte incentivo a la introducción de innovaciones tecnológicas que permitieron extraer petróleo y gas de yacimientos que antes no tenían potencial comercial.

Ya hace muchos años que se sabía que los recursos de hidrocarburos "no convencionales" eran importantes, pero su explotación era considerada costosa y técnicamente compleja.

La revolución se inició en los Estados Unidos y se extendió al resto del planeta. Se trata principalmente de extraer petróleo y gas en las rocas de esquisto ("shale gas and oil"), en las arenas bituminosas ("oil sands"), en los yacimientos en las profundidades de los lechos marinos ("deep water oil and gas") y en la recuperación secundaria en pozos supuestamente agotados.

Las nuevas técnicas de "fractura hidráulica" y de "perforación horizontal" aumentaron la capacidad de la industria para extraer hidrocarburos de formaciones geológicas sedimentarias y de baja permeabilidad que antes no ofrecían un potencial productivo.

En materia de exploración de *gas y petróleo de esquisto*, el número de equipos de exploración operando en los Estados Unidos se incrementó aproximadamente de 800 en el año 2002, a más de 2000 equipos en el año 2010, y se comenzó a explorar masivamente utilizando las nuevas tecnologías.

GRAFICO 02

PRINCIPALES YACIMIENTOS MUNDIALES DE GAS NATURAL

EN BILLONES DE METROS CUBICOS



CHINA: 36B

E.E.U.U: 24B

ARGENTINA: 22B

MEXICO: 19B

SUDAFRICA: 14B

CANADA: 11B

RESTO DEL MUNDO: 60B

FUENTE: U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. WORLD SHALE GAS RESOURCES:
AN INITIAL ASSESSMENT OF 14 REGIONS OUTSIDE THE UNITED STATES, WASHINGTON D.C., APRIL, 2011..

La producción de gas natural de esquisto en los Estados Unidos se incrementó de tan solo 1.000 millones de metros cúbicos en el año 2000 a aproximadamente 150.000 millones este año.

El incremento de la oferta redujo el precio del gas natural de US$12 por mil pies cúbicos en el año 2006 a US$3,50 en la actualidad, lo que está impulsando la sustitución del carbón por el gas natural en numerosas plantas eléctricas.

El gobierno norteamericano estima que hay 24 billones de metros cúbicos de gas natural "técnicamente recuperables" en su país y que las reservas mundiales alcanzarían los 186 billones de metros cúbicos[2].

Los principales yacimientos probados fuera de los Estados Unidos estarían en China (36 billones de metros cúbicos), Argentina (22 billones), México (19 billones), Sudáfrica (14 billones) y Canadá (11 billones).

El comercio internacional de gas natural líquido (LNG) también cobró vuelo durante los últimos años. La expansión del LNG ha diversificado el comercio internacional del gas natural introduciendo nuevos proveedores y brindando a los importadores la oportunidad de diversificar las fuentes de suministro.

La tecnología de enfriamiento del gas natural para transportarlo en barco - tanque es conocida desde hace muchos años. Pero la construcción de plantas terminales (para enviar y recibir el gas licuado), de plantas regasificadoras (para reinyectarlo en el sistema local de gasoductos) y de gigantescos barcos - zztanque (para transportarlo) son fenómenos contemporáneos.

El suministro se negocia directamente entre los exportadores y los importadores a través de contratos de largo plazo. Qatar, Malasia, Indonesia, Nigeria, Argelia y Australia son los principales exportadores. Japón, Corea del Sur, España, Francia y Gran Bretaña son los mayores importadores.

La abundancia y la disponibilidad del gas natural transforman el panorama energético mundial. El mundo cuenta con reservas de gas natural que pueden satisfacer la demanda actual por más de 200 años. La energía producida por las termoeléctricas de ciclo combinado, movidas a gas natural, es muchísimo más barata que las generada por centrales de carbón o de fuel oíl.

Durante las próximas dos décadas, el gas natural sustituirá gradualmente a otros combustibles en la generación de electricidad, en la calefacción y, en menor medida, en el transporte. Tiene, además, la ventaja de ser bastante menos contaminante que el petróleo y el carbón.

En materia de *petróleo no convencional ("shale oil")*, los resultados aunque mas modestos, también han sido significativos. La producción petrolera norteamericana, que había declinado durante las ultimas dos décadas, se incrementó un 12% durante los últimos tres años y las importaciones se redujeron casi un 25% (a 9 millones de barriles diarios en la actualidad).

Se estima que la producción de petróleo no convencional en los Estados Unidos podría incrementarse de los 900.000 barriles diarios en el 2011 a 3 millones para el año 2022.

El aspecto controvertido de las nuevas tecnologías es su impacto en el medio ambiente y en particular la amenaza de contaminar las aguas subterráneas. La "fractura horizontal" demanda enormes volúmenes de agua y químicos y grandes estanques para almacenar el agua cargada químicamente, que vuelve a la superficie tras la operación.

Hasta ahora, hay poca evidencia de que la 'fractura horizontal" produzca daños ambientales significativos (se han perforado más de 20.000 pozos no convencionales en los Estados Unidos), pero el riesgo existe y requiere un cuidadoso monitoreo.

[2]U.S. Energy Information Administration. World Shale Gas Resources: An Initial Assessment of 14 Regions Outside the United States, Washington D.C., April, 2011.

Seguramente, la producción de gas y petróleo "no convencional" se difundirá primero en zonas menos pobladas. Los peligros de contaminación y la necesidad de disponer de mucha agua podrían dificultar la explotación en muchas regiones sobrepobladas de China y de Europa.

En materia de *petróleos pesados*, la innovación tecnológica también ha mostrado resultados importantes. La Agencia Internacional de Energía estima que representan aproximadamente el 2% de la producción petrolera mundial actual y podrían alcanzar el 8% en 20 años.

La producción de crudos en las *arenas bituminosas de Canadá* se incrementó sustancialmente en los últimos años. Dichos incrementos son el resultado de avances en los campos de la ingeniería aplicada, del alza de los precios del petróleo y de un entorno jurídico estable y pro inversión privada.

El recurso está concentrado en la Provincia de Alberta y se estima que con los precios actuales podría extraerse un volumen económicamente explotable de 175.000 millones de barriles de crudo.

El petróleo surge del bitumen (un asfalto), que es la fracción orgánica de las rocas. Se extrae mediantes procesos mineros y químicos utilizando agua y sustancias solventes. El procedimiento mecánico y químico produce un "crudo sintético" que luego es transportado por oleoducto a las refinerías.

Hasta ahora, hay poca evidencia de que la "fractura horizontal" produzca daños ambientales significativos (se han perforado más de 20.000 pozos no convencionales en los Estados Unidos), pero el riesgo existe y requiere un cuidadoso monitoreo.

En el año 2011 se produjeron casi 1,5 millones de barriles diarios superando las exportaciones totales de petróleo realizadas por Libia antes de la reciente guerra civil.

Las mayores objeciones a la explotación del petróleo de arenas bituminosas apuntan al impacto ambiental de la actividad.

Además, los Estados Unidos son virtualmente los únicos compradores de los crudos pesados canadienses. Para aumentar la producción, tendrán que realizar inversiones en refinerías (especialmente diseñadas para procesar dichos crudos) y en la construcción de un oleoducto de 2.700 kilómetros de extensión que conectaría los campos petroleros de Alberta con la demanda petrolera en la costa del Golfo de México.

Resueltos estos problemas, y si los precios se mantienen altos, la producción petrolera canadiense podría alcanzar los 3 o 4 millones de barriles diarios en los próximos diez años.

Las reservas mundiales más importantes de *crudos extra-pesados* se encuentran en Venezuela. Las reservas se encuentran en el margen izquierdo del río Orinoco y se estima que con los precios actuales se podrían extraer entre 150.000 y 220.000 millones de barriles de crudo.

Se trata de un hidrocarburo no convencional que se vuelve pastoso una vez en la superficie, lo que conlleva graves problemas de transporte y procesamiento. Para transportarlo por barco o por oleoducto, es necesario calentarlo o mezclarlo con un diluyente o con un crudo más liviano.

En la década de 1990, PDVSA (la compañía estatal venezolana) conformó una serie de "asociaciones estratégicas" con compañías multinacionales (entre ellas Exon, Chevron, Conoco Phillips, BP, Total y Statoil) para desarrollar dichos yacimientos.

Los avances en la producción fueron alentadores aunque moderados (se llegó a producir 500.000 barriles diarios) porque con precios internacionales bajos, los incentivos para avanzar con la explotación del recurso eran reducidos.

A mediados de la década del 2000, el presidente Chávez transformó los "joint ventures" anteriores en empresas mixtas controladas por el Estado. Como consecuencia, la mayoría de las empresas multinacionales se retiraron de Venezuela e iniciaron juicios contra el Estado venezolano.

A posteriori, el gobierno venezolano dividió la Faja del Orinoco en 27 bloques y firmó convenios (en distinto grado de concreción) con compañías rusas, chinas, europeas y latinoamericanas (ENARSA participa en el bloque 6-Ayacucho cuyas reservas ascenderían a 19.000 millones de barriles).

La meta que se ha fijado el gobierno venezolano de aumentar la producción a tres millones de barriles en cinco años es irrealista. Las empresas elegidas, con criterio más político que empresarial, no cuentan con la experiencia ni con la tecnología apropiada. Además, las políticas anti-inversión privada del gobierno actual dificultan la obtención de los fondos necesarios para llevar a cabo el proyecto (200.000 millones de dólares).

La producción de *petróleo y gas en los lechos marinos profundos* representa una nueva frontera productiva. Dicha producción es costosa y operativamente compleja. Pero ofrece la posibilidad de acceder a regiones del mundo donde todavía se descubren yacimientos gigantes.

La exploración y producción de petróleo y gas offshore conoció su primer auge en el Mar del Norte durante las décadas de 1970 y 1980 y se extendió luego a las plataformas continentales de diversas regiones del mundo, inclusive de la Patagonia argentina.

Durante los últimos años, los precios altos impulsaron la exploración de hidrocarburos en aguas mas profundas. Los progresos realizados en el diseño de las plataformas marinas, en el equipamiento para realizar las perforaciones y en las técnicas necesarias para hacer funcionar adecuadamente los sistemas de extracción y transporte posterior han sido formidables. Los límites del desarrollo marino offshore que eran los 200 metros de profundidad en el año 1970 ahora exceden los 4000 metros.

Los esfuerzos de exploración y producción offshore están concentrados fundamentalmente en tres regiones: el Golfo de México, el Atlántico brasileño y el oeste de las costas africanas de Angola, Ghana, Nigeria y Mozambique.

En Brasil, la producción de petróleo en la plataforma marítima -inexistente a comienzos del año 2000- podría quizás alcanzar los 5 millones de barriles diarios en los próximos diez años.

También se proyectan sustanciales incrementos en la producción de petróleo en el Golfo de México (2-3 millones de barriles diarios en diez años) y en las costas oeste de África.

También existe la posibilidad de extraer petróleo offshore en el Mar de China y en las aguas del Ártico, lo que ya genera discusiones y roces diplomáticos/militares en los respectivos vecindarios.

En resumen, la adicción del mundo a los hidrocarburos no terminará pronto como resultado de una genuina escasez, aunque los costos de extracción serán mas altos que en el pasado.

Gradualmente, el petróleo "no convencional" se va a convertir en "convencional" y nuevas áreas que no habían sido exploradas se incorporarán gradualmente a la frontera de producción. La industria petrolera mundial está pasando de ser una industria de extracción a ser un negocio manufacturero.

Las modificaciones en curso en los mercados energéticos impactan de lleno en el balance de poder mundial creando ganadores y perdedores.

El posicionamiento internacional de los *Estados Unidos* se ve favorecido. Sus empresas están a la vanguardia en el desarrollo de la energía no convencional. Posiblemente en diez años, los Estados Unidos serán los primeros productores mundiales de crudo y gas natural, sobrepasando a Arabia Saudita y a Rusia.

Los Estados Unidos concentrarán sus importaciones remanentes en países amigos y democráticos como Canadá, México y Brasil. La probabilidad de que una crisis en el Medio Oriente interrumpa el suministro de crudo disminuirá significativamente. Los Estados Unidos mantendrán una presencia importante en dicha región, pero su involucramiento militar será menor que en el pasado.

Mientras que los Estados Unidos marchan hacia la "independencia energética", *Europa* se volverá más dependiente del crudo importado del Medio Oriente y del África del Norte, y del gas natural suministrado por Rusia.

Europa no tiene alternativas claras para sustituir a los hidrocarburos. Las energías renovables tienen un potencial de expansión limitado y la energía nuclear encuentra en la actualidad severos límites en la oposición de los grupos ambientalistas.

El tema de la seguridad energética cobrará mayor importancia en la política exterior europea. Una Europa preocupada con sus suministros estará dispuesta a realizar acciones diplomáticas y militares para mantener la estabilidad política de los países del Medio Oriente y África del Norte así como de sus vecinos de Europa del Este (por donde transita el gas ruso). La reciente intervención militar (liderada por Francia y Gran Bretaña) para derrocar a Gadafi en Libia, es un botón de muestra.

Desafortunadamente, la falta de una política energética común dificulta el posicionamiento europeo respecto a *Rusia*. Los cortes de Gazprom al suministro de gas natural a Ucrania, Bielorrusia y Polonia durante los últimos años dejaron un sabor amargo en las cancillerías europeas.

Como es mucho más barato transportar el gas natural por gasoducto que por barco tanque, Rusia tiene una ventaja competitiva que será difícil soslayar. Las negociaciones de los próximos años determinarán si Europa y Rusia son cap interdependencia fructífera basada en intereses económicos compartidos o si el suministro de gas se volverá un tema político conflictivo.

De todas formas, las naciones europeas se esforzarán por diversificar sus fuentes de aprovisionamiento. Ya han intentado, con resultados limitados, desarrollar rutas alternativas para importar hidrocarburos desde las ex republicas soviéticas, como Azerbaiyán y Turkmenistán a través de Irak y Turquía.

La importación de gas natural licuado de Qatar, Argelia y la costa oeste africana se presenta como una alternativa realista, aunque mas costosa, para asegurar un mínimo de diversificación a las importaciones energéticas de la región.

Por su parte, *China*, fuertemente deficitaria en materia de hidrocarburos, importará una porción creciente de sus necesidades. China tiene reservas de gas y petróleo de esquisto enormes que serán desarrolladas durante las próximas décadas.

A pesar de ello, se estima que el crecimiento de la demanda será muy superior al de la oferta local y que para el 2030 China importará aproximadamente el 50% de su petróleo, el 35% de su gas natural y más del 15% de su carbón.

La dirigencia china es consciente de que el crecimiento económico de su país depende del acceso a la energía segura y económica. La búsqueda de proveedores confiables será un tema de enorme importancia en el diseño de su política internacional.

China intentará fortalecer su presencia e influencia económica y política en el Medio Oriente, África, Asia Central y América Latina. Para reducir su dependencia desarrollará alianzas estratégicas con países exportadores de energía como Rusia, Venezuela, Arabia Saudita, Irán y otros países latinoamericanos y africanos. Las grandes inversiones de sus compañías petroleras estatales (como Cnooc, Sinopec y Sinochem) en el exterior serán moneda corriente.

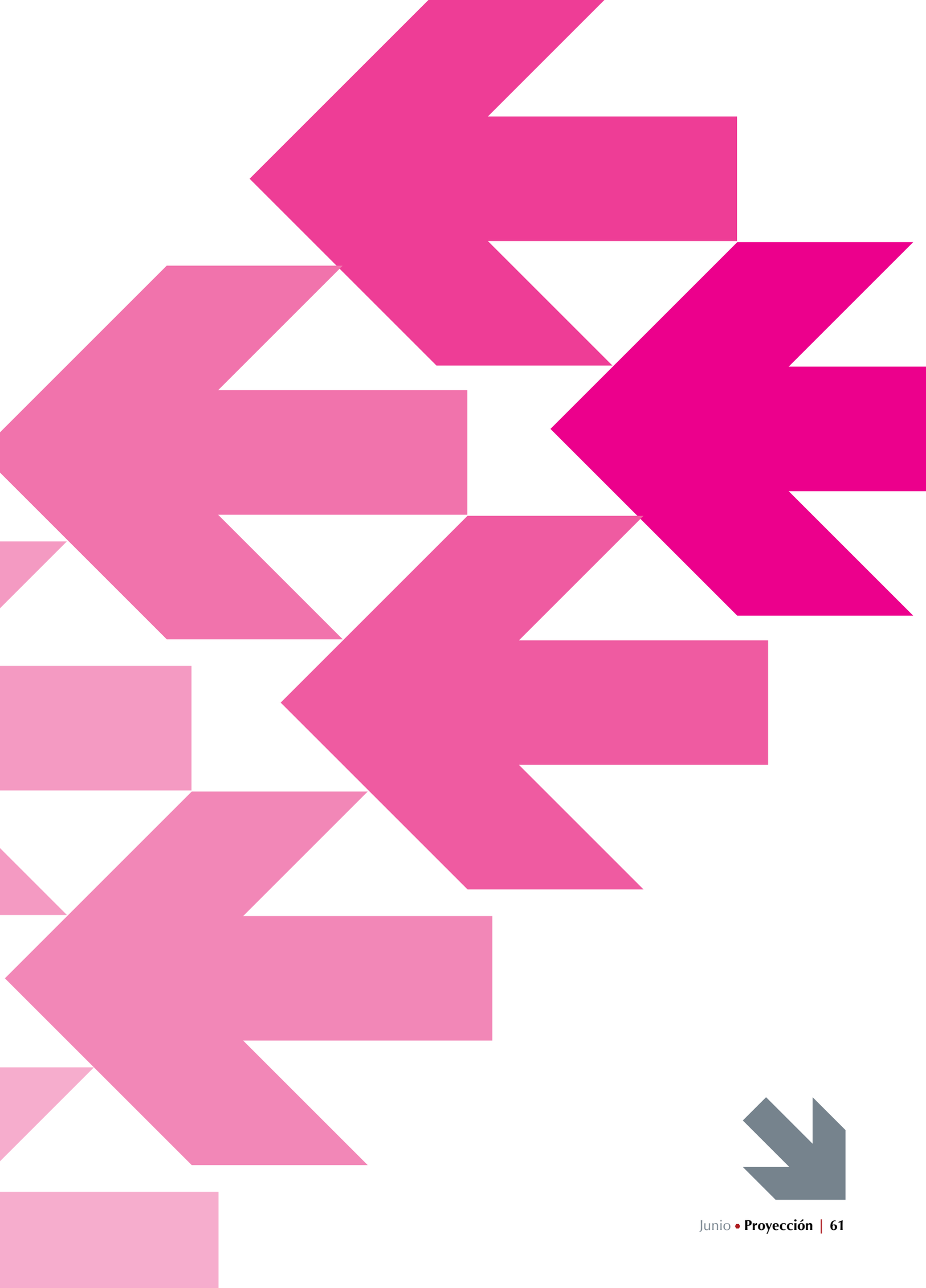
Una China muy preocupada por su acceso a la energía será más propensa a desarrollar una política exterior asertiva y a involucrarse en temas militares y de seguridad más allá de sus fronteras -como lo hicieron en el pasado los Estados Unidos-.

Europa y los Estados Unidos serán sus principales competidores en la búsqueda de recursos energéticos. Esto tendrá consecuencias relevantes para el equilibrio geopolítico mundial. La competencia estratégica por la energía podría convertirse en causa de disputas, como ocurrió con Japón durante los años previos a la Segunda Guerra Mundial.

Una última consecuencia estratégica de la revolución tecnológica mencionada es una *reorientación geográfica en la estrategia inversora de las grandes empresas petroleras occidentales.*

Las grandes petroleras enfrentan tradicionalmente un dilema: o invierten en petróleo que es fácil de extraer pero que está localizado en países riesgosos, o pueden buscar oportunidades en países estables donde la extracción exige técnicas de producción caras y complejas.

Durante décadas habían extraído petróleo de países en vías de desarrollo. Ahora, le dedican una porción creciente de sus recursos a las oportunidades que se presentan en los países desarrollados (los Estados Unidos, Canadá, Australia) y los países emergentes democráticos y estables, como Brasil y quizás en el futuro la Argentina -si ofrecen condiciones operativas y legales apropiadas-.



Reflexiones sobre la "independencia energética" argentina

La Argentina enfrenta en materia energética serios problemas que necesitan encontrar solución. La Argentina perdió gradualmente durante los últimos diez años la independencia energética que trabajosamente había logrado a partir de 1960.

La exploración de riesgo, el verdadero corazón de la industria del petróleo y el gas, refleja un notable retroceso.

La producción petrolera argentina cayó un 30% desde 1999 hasta la actualidad y la de gas un 16%. Pero aun más grave es la disminución de las reservas petroleras (casi un 20%) y gasíferas (casi un 50%), consecuencia directa de la falta de inversión en exploración y desarrollo. (Se estima que la merma de las reservas petroleras y gasíferas representa una pérdida de capital de más de US$ 100.000 millones).

Las importaciones de petróleo, gas natural y electricidad aumentan todos los años. En el año 2012, las importaciones alcanzaron los US$10.000 millones y dicho monto podría incrementarse más del 25% en el 2013 (durante el primer bimestre las importaciones energéticas aumentaron un 50% respecto al 2012).

Es poco recomendable que nuestro crecimiento económico futuro dependa de importaciones de gas natural licuado (que se regasifica en las plantas de Escobar y Bahía Blanca). El costo es muy alto y quedamos expuestos a una larga y riesgosa cadena de suministros marítimos originados en países alejados económicas, geográfica y culturalmente del nuestro, con todos los riegos que eso implica.

El despilfarro durante los últimos 10 años ha sido grande. El costo de importar el gas natural desde Bolivia ronda los US$10 por millón de BTU y las compras de gas natural licuado de ultramar ronda los US$16 el millón de BTU, muy por encima de los US$2,5 que recibió un productor de gas en nuestro país.

También se desarmó el proyecto de integración energética regional que nos había transformado en un importante proveedor de gas natural a Chile y un incipiente exportador de energía al Uruguay y al sur de Brasil. La exportación de energía representaba un sustancial ingreso de divisas a nuestro país. Además, era un activo estratégico y diplomático relevante en nuestra estrategia de integración sudamericana.

El deterioro energético ha impactado negativamente la inversión industrial. Particularmente en los subsectores que usan intensivamente la energía, como la siderurgia, el aluminio, la celulosa, los fertilizantes, la petroquímica, la química y la minería. Importantes proyectos de inversión -nacionales y extranjeros- se han postergado o realizado en otros países donde la disponibilidad de energía está asegurada.

Las políticas sectoriales instrumentadas por las administraciones Kirchner son las responsables por estos magros resultados. Políticas gubernamentales pocos felices (controles de precios, masivos subsidios al consumo y permanentes modificaciones en las reglas del juego) fueron las causantes de una profunda descapitalización del sector con serios efectos de derrame negativos sobre el resto de la economía.

La independencia energética es vital para un país que se precie de ser soberano. Nuestro país necesita una nueva política energética que atraiga al sector las inversiones de riesgo necesarias para recuperar la autosuficiencia energética y quizás –si los resultados exploratorios son promisorios- transformarnos en un exportador regional.

Cuanto mas dependamos de nuestra propia energía, menos expuestos estaremos a las consecuencias negativas de un corte en la cadena de suministros o de una suba descontrolada de los precios internacionales.

Si tenemos que importar, siempre nos convendrá más importar energía de nuestros vecinos de la región (Bolivia, Brasil y Perú) que tienen lazos comerciales y políticos más estrechos con nuestro país, que de economías lejanas con las cuales tenemos pocos contactos. Además, los costos de transporte son mucho menores.

No hay una solución única al problema de la energía argentina. La mejor forma de responder a las necesidades energéticas del país -a costos razonables y tomando en cuenta el impacto ambiental- es utilizando un abanico de fuentes de energía, inclusive las fuentes hidroeléctricas, el biodiesel, la energía eólica y la solar.

Pero el corazón de la estrategia para recuperar la independencia energética pasa por incentivar la inversión de riesgo e incrementar sustancialmente las reservas y la producción de petróleo y gas natural.
Los lineamientos de la solución pasan por:

1. Definir una política de precios y un marco legal que incentiven la exploración de gas natural y petróleo, "convencional" y "no convencional" y, que además sean capaces de atraer la inversión de riesgo a nuestra amplísima plataforma marítima.

2. Recuperar paulatinamente el precio final del gas natural en boca de pozo en las cuencas productivas que aun no han agotado su potencial exploratorio ni de desarrollo. Con mejores precios se observaría un incremento casi inmediato de entre un 20% y un 40% de las reservas probadas.

La decisión reciente del Gobierno de sincerar el precio del gas en boca de pozo (US$ 7,5 por millón de BTU de "gas nuevo") es tardía pero correcta y, si se instrumenta apropiadamente, incentivará la exploración y el desarrollo de los campos gasíferos nacionales;

3. Avanzar velozmente en la exploración y el desarrollo del gas y petróleo "no convencional", facilitando la asociación de YPF y otras petroleras locales con las compañías internacionales con "know how" en la explotación de dichos yacimientos.

La Agencia Internacional de Energía sostuvo en un informe reciente que la Argentina es el tercer país del mundo con mayor potencial en hidrocarburos no convencionales, particularmente en las cuencas Neuquina y del Noroeste.

Para transformarnos en un importante productor, y quizás exportador de "hidrocarburos no convencionales" tendremos que modernizarnos tecnológicamente y atraer grandes inversiones.

Los anuncios recientes de que YPF se propone desarrollar en conjunto con otras compañías petroleras (Chevron y Bridas) proyectos de gas y petróleo "no convencional" en el yacimiento de Vaca Muerta son un primer paso en la dirección correcta.

4. Explorar la plataforma marina. Hasta que no se explore con nuevas técnicas y equipos, no podremos saber realmente el potencial que tenemos en materia de petróleo offshore.

Un paso concreto para avanzar en la recuperación de nuestras Islas Malvinas es explorar el potencial productivo de nuestra plataforma marítima "offshore".

Si queremos negociar el tema Malvinas con perspectivas de éxito necesitamos restablecer una sólida presencia petrolera, pesquera y militar en el Atlántico Sur. Sin estos requisitos, la retórica prevalecerá en las negociaciones y la defensa de nuestros legítimos intereses será cada vez más tenue.

Irónicamente, es la administración británica de las Islas la única que ha avanzado en el otorgamiento de licencias de exploración en áreas disputadas con nuestro país. Los avances exploratorios realizados por las compañías Rockhopper, Desiree y Premier Oil en las aguas al sur de las Malvinas son un serio llamado de atención.

Las medidas tomadas por el gobierno nacional para disuadir que compañías extranjeras participen de las licitaciones no han sido efectivas hasta ahora y necesitan ser redefinidas a partir de una estrategia más abarcativa que incluya un programa serio y ambicioso de exploración en nuestras áreas atlánticas australes.

5. Elaborar una estrategia para intentar concretar la importación desde Bolivia de los 20 millones de metros cúbicos/día adicionales que ya fueron negociados entre ENARSA y Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (2006).

Para ello, habría que completar el proyecto del gasoducto noroeste y conseguir que un grupo de compañías privadas y estatales realicen las inversiones necesarias para explorar y desarrollar los campos de gas bolivianos (aproximadamente US$ 1500-2000 millones).

Desafortunadamente las condiciones actuales en Bolivia para atraer inversiones que permitan desarrollar el potencial geológico en materia de gas natural son inadecuadas. El gobierno del presidente Morales se ha beneficiado enormemente de las inversiones realizadas durante la década de 1990 (durante el gobierno del presidente Sánchez de Lozada) pero no ha sido capaz de definir un marco regulatorio para atraer nuevas inversiones. La Ley de Hidrocarburos actual no ofrece protección para la inversión ni un sistema razonable de solución de controversias.

Quizás sería conveniente que nuestro gobierno y un pool de empresas argentinas y extranjeras (relacionadas con nuestro país) negocien con el gobierno boliviano un programa de inversiones que goce de estabilidad operativa y legal (como hizo Petrobras y el gobierno brasileño a fines de la década de 1990).

Conclusiones

IV

La revolución tecnológica en los mercados energéticos mundiales impacta de lleno en la economía mundial, creando ganadores y perdedores. La Argentina está en el grupo de países potencialmente ganadores.

La expansión petrolera y gasífera tendría consecuencias económicas positivas sobre el crecimiento, la inversión, las cuentas fiscales, la balanza comercial y el empleo.

La disponibilidad de gas y petróleo a precios competitivos facilitará el crecimiento económico y beneficiará a los sectores que utilizan intensivamente la energía en su matriz productiva. En particular la generación eléctrica, el transporte, la agricultura, la minería y los sectores industriales en los que la energía representa una porción significativa de sus costos.

La disponibilidad de energía a precios razonables permitirá concretar proyectos de inversión a largo plazo y será un fuerte incentivo para que empresarios nacionales y empresas multinacionales elijan a la Argentina como destino de nuevas inversiones que generen empleos, nuevos ingresos, exportaciones y mayor recaudación fiscal.

Pero para incrementar la producción y recuperar la "independencia energética" necesitamos definir una política energética integral orientada a atraer importantes inversiones locales y extranjeras de riesgo. Se requiere definir una "política de Estado" que refleje consensos políticos básicos en la sociedad y genere certidumbre y rentabilidad de largo plazo para los potenciales inversores.

Solo con esa política energética seremos capaces de recuperar la independencia energética perdida, reconstruir un proyecto de integración regional que fortalezca nuestra posición internacional y, sentar bases solidas para poder negociar con el Reino Unido el futuro de las Islas Malvinas y establecer en el Atlántico Sur una solida presencia económica y estratégica.

PARA QUE SUS DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS **SEAN SEGUROS Y LEGALMENTE VÁLIDOS**

encode
PRIMER Y ÚNICO CERTIFICADOR LICENCIADO PRIVADO DEL PAÍS

FIRMA DIGITAL

La Firma Digital es la herramienta tecnológica, **establecida por la Ley nº 25.506,** que equipara a la firma manuscrita, en cualquier documento electrónico público o privado (laboral, comercial, etc.).



AUTENTICIDAD
INTEGRIDAD
AUTORÍA
NO REPUDIO
VALIDEZ

FIRMA DE RECIBOS DE SUELDOS DIGITALES

La firma digital es la única herramienta que cumple con todos los requisitos impuestos por la Resolución Nº 1455/11 del Ministerio de Trabajo de la Nación (Reglamentación de Recibos de Sueldos Digitales en reemplazo al papel).

ENCODE S.A., es el **primer y único** Certificador Licenciado Privado de la República Argentina, autorizado para emitir certificados de Firma Digital.

MÁS INFO: www.encodeac.com.ar

EL SECTOR ENERGÉTICO:

SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS

Por Alberto Enrique Devoto[i].

i El autor es Licenciado en Economía Política y fue Secretario de Energía durante la presidencia del Dr. Eduardo Duhalde.

SITUACIÓN ACTUAL

El sector de la energía en la Argentina enfrenta una crisis de severas proporciones, cuyas implicancias se extienden más allá de su propio ámbito.

Abarca el sector de los hidrocarburos (petróleo y gas) y el de la electricidad, con las ramificaciones hacia la petroquímica.

Resulta sorprendente por varios motivos: cuando se produjo la crisis de finales del 2001, el sector energético no se vio mayormente afectado, al menos estructuralmente. La capacidad de producción (generación) de la industria eléctrica era sobreabundante, la mayoría de los sistemas de transporte y transformación eran sólidos y relativamente modernos con inversiones recientes y las empresas de distribución poseían sistemas apropiados.

En materia de hidrocarburos el país no solo se autoabastecía, sino que contaba con excedentes para la exportación, el sistema de transporte por ductos guardaba un razonable equilibrio y la distribución de gas natural se había ido expandiendo aunque hay que señalar que grandes sectores de la población no contaban con el suministro a través de redes. Lo más importante, las reservas de petróleo y gas exhibían cifras para un horizonte de muchos años.

El desarrollo del mercado mayorista eléctrico permitía un razonable nivel de competencia que favorecía especialmente a los grandes usuarios, que vieron abaratarse esa provisión de manera sostenida.

Lo que lo afectó con más intensidad fue la parte más endeble de la reforma de los años '90: la convertibilidad, el uno a uno, que en los hechos significaba la dolarización de precios y tarifas. Al eliminarse la convertibilidad y el peso sufrir una fuerte devaluación ello incidió fuertemente sobre el sector, puesto que, al pesificarse las tarifas, los ingresos de las empresas, medidos en dólares, sufrieron una merma importante y si bien muchos costos también se pesificaron, la carga del endeudamiento externo mediante el cual se habían realizado la mayoría de las inversiones, significó un problema, pero que se podía haber manejado en un plazo no demasiado largo. Téngase presente que al decretarse la emergencia económica, a principios de 2002, la propia ley previó un mecanismo de renegociación de contratos para que

en un plazo adecuado se recondujera el sector. Sin embargo, a la fecha, salvo pequeños ajustes, ningún contrato ha sido renegociado.
En aquel año 2002, cuando la crisis golpeaba duramente a la sociedad, también fue razonable mantener temporalmente congeladas las tarifas, para no agravar todavía más la situación.
Gracias al mejoramiento de algunos precios internacionales y sobre todo a una acertada política económica, la economía argentina ya exhibía importante signos de recuperación a finales de 2002 y ello se consolidaría dos o tres años después, al finalizar la renegociación de la deuda externa, que posibilitó salir del default.

Ha sido un lugar común señalar que a lo largo de nuestra historia económica, uno de los problemas era la falta de continuidad de las políticas, y la breve duración de los equipos de gobierno en las diferentes áreas. Sin embargo, en este sector tanto a nivel ministerial como en la secretaría respectiva, al momento de publicarse esta nota, ese elenco cumplirá diez años consecutivos de gestión.
Resulta entonces inexplicable que nuestro país se encuentre frente a una crisis que no se limita solo a la energía, sino que por efecto de ella se vean comprometidas otras variables significativas.
Por lo señalado, resulta insostenible la afirmación de las autoridades actuales de que en 2003 recibieron un sector en crisis. Por el contrario, no solo estaba en buenas condiciones sino que permitió satisfacer una demanda creciente a medida que la economía comenzó a desarrollarse a tasas notables.
Estos diez años de gestión se pueden caracterizar principalmente por una absoluta falta de planificación, por la acumulación de medidas de corto plazo y por haber privilegiado un congelamiento de tarifas en su mayor parte innecesario.
El congelamiento del 2002 fue, como se dijo, razonable, y favoreció a amplios sectores de la sociedad fuertemente castigados por la crisis económica; si bien pudo haber pequeños desvíos hacia sectores de mayores ingresos en esos primeros años no tenían relevancia. Pero a medida que la economía se fue recuperando ese congelamiento a rajatabla perdió sentido, excepto en la intencionalidad de ganar el favor no solo de los sectores de menores ingresos sino también de los restantes.
Durante algún tiempo esta política no tuvo demasiada incidencia en el resto de la economía y solo fue afectando las utilidades de las empresas y por ende, en un proceso lento, la capacidad de invertir y de mantener adecuadamente sus instalaciones.
Pero en la medida que esas acciones se fueron profundizando, todo se fue complicando: el congelamiento del precio de gas en boca de pozo condujo a una merma en la exploración y con el tiempo se hizo necesario suspender las exportaciones y luego restablecer las importaciones desde Bolivia y por último el ingreso de GNL (Gas natural líquido) mediante barcos metaneros, primero tímidamente (dos o tres por año) hasta llegar a este año donde se calculan más de ochenta.
El encarecimiento del precio mayorista de la electricidad llevó a que CAMMESA (la administradora del mercado) no pudiera pagar en tiempo a los generadores, creando una cuenta de acreencias. El sector generador no tenía incentivos para invertir y el Estado tuvo que obligarlas a invertir esas acreencias para la construcción de centrales térmicas previstas para operar con gas, pero que la mayor parte lo deben hacer con combustibles líquidos, más caros y menos eficientes, lo que a su vez llevó a que Enarsa y Cammesa se transformaran en proveedores de combustibles para las empresas, en una espiral inacabada de profundización de problemas.
Pero se trató de una intervención estatal, generalmente improvisada; con pocos antecedentes y proyectos incompletos en cuanto a las obras que se realizan; sin las instituciones apropiadas para la realización de las tareas de inspección y control; y frecuentemente con normativa legal y reglamentaria desarrollada "ad hoc"; sin la financiación adecuada ha sido objeto de ejecución anormal: con sobre costos respecto a valores presupuestados y plazos

que exceden los cronogramas generando costos improductivos; donde la falta de transparencia y la falta de auditorías independientes han sido práctica común en los últimos años.

En la medida que, a pesar de esas obras, la oferta se fue haciendo insuficiente aparecieron soluciones del tipo energía distribuida (delivery), esto es la utilización de unidades de reducida potencia (entre 10 y 20 MW) en centros de consumo, operadas por máquinas muchas veces a base de gas oil, costosas e ineficientes, pero de rápida instalación.

Acá aparece entonces el efecto sobre otras áreas de la macroeconomía, porque esas compras, más los subsidios, más las importaciones no son neutras: golpean sobre el gasto público, en el cual al comienzo del proceso los subsidios a la energía y al transporte representaban la módica suma de $ 3.500 millones, para llegar en la actualidad a más de $ 100.000 millones, con el efecto imaginable sobre el presupuesto.

Pero en la otra mano, el sector que durante años exhibió un superávit en sus cuentas externas, ahora requiere de más de u$s. 12.000 millones para importación (siendo conservador, porque muchos estiman más de u$s. 15.000 millones), lo que explica la desesperación oficial por atesorar divisas e impedir su salida.

No hay que olvidar tampoco que, en la medida que se recurre a mecanismos cada vez más ineficientes, también se está trasladando esa ineficiencia al resto de la economía.

En materia de tarifas, al mantener el congelamiento y por ende aumentar el volumen de subsidios necesarios, surge otro contrasentido: en el inicio, como se dijera, se justificaba para minimizar los efectos de una crisis sin precedentes. Pero al mantenerlos indefinidamente se ha transformado en un mecanismo regresivo de distribución del ingreso, porque esas tarifas bajas favorecen más a los sectores de ingresos medios y altos, que al resto, y al ser bastante regresiva la política impositiva ello empeora la situación. Que se puede ver con mayor nitidez en el caso del gas: un usuario común vinculado a la red, paga por bimestre menos de lo que cuesta una garrafa, que no dura dos meses…

Los subsidios tienen como principal causa que las tarifas no retribuyen los costos de capital de los equipamientos ni, en varios casos, los de operación y mantenimiento, lo que dificulta disponer de un fluido sistema de inversión para ampliar la capacidad instalada como lo requiere un sistema de demanda creciente como la que tiene el sistema energético. El resultado es que la ampliación de la capacidad instalada no sigue a la demanda, y proviene –casi exclusivamente- de inversión pública subsidiada, y no planificada. Para peor, los subsidios indiscriminados además de tener los negativos efectos redistributivos mencionados, han distorsionando las señales de asignación de los recursos del sector y añadido una injusticia regional: la región más favorecida es la del Gran Buenos Aires, pero los recursos para ello provienen de los impuestos que paga todo el país.

Los subsidios que el Estado destina para que los argentinos puedan tener el consumo energético más barato de la región, no son para las empresas, sino principalmente: asignaciones a la Compañía Administradora del Mercado Mayorista

Eléctrico (CAMMESA), que financia el abastecimiento de las centrales térmicas, a la Empresa Energía Argentina (ENARSA), para la compra de gas para el abastecimiento del mercado interno, y al Fondo Fiduciario para el Transporte Eléctrico Federal, que financia la ampliación del sistema de transporte de energía eléctrica. Por ello, resulta fácil entender la situación deficitaria de la mayoría de las empresas. Así, a fines de 2012, las empresas cerraron sus balances con estos resultados negativos, expresados en millones de pesos: EDENOR (1016,5); EDESUR (801,6); EDELAP (221,6); TRANSENER (105,5) GAS NATURAL FENOSA (2,4) Y METROGAS (142,8)

El otro efecto dañino de los subsidios indiscriminados, es que al perder la noción de precio, se favorece el derroche.

En definitiva, la crisis que vive el sector no se limita a su propio ámbito, no solo hay problemas de escasez, no solo hay deficiencias en el mantenimiento que vuelven cada vez más precarios los servicios, también dan un doloroso impacto en aquello que durante años fue la pieza más virtuosa de la gestión económica: los superávit gemelos.

Estos gruesos errores de gestión también muestran un fuerte desprecio por las cuestiones institucionales: las leyes que rigen la industria eléctrica, la de gas y la de hidrocarburos, siguen vigentes, pero no se las respeta, invocando de manera muy forzada la ley de emergencia, prorrogada una y otra vez. Así, llegamos en estos días al dictado de la Resolución 95 de la Secretaría de Energía, que pone virtualmente fin al mercado mayorista, que transforma al Estado en el único vendedor de energía a los grandes usuarios y que fija la remuneración para cada proveedor. En los hechos ha transformado a las empresas generadoras en maquiladoras, a las que también se les dará el combustible. Es un mecanismo curioso: de hecho se ha estatizado el sector, pero si hay fallas, la culpa será del sector privado. En materia de subsidios, déficit, importación de combustibles, etc. nada ha cambiado[2].

[2] Una prueba de la improvisación y la falta de apego a las cuestiones formales, es el reciente dictado de la Resolución 35 de la Secretaría de Comercio Interior, que dispuso la fijación de precios máximos para los combustibles, violando las disposiciones del Decreto 1277/2012 que dispone que la Comisión de Planificación y Coordinación Estratégica del Plan Nacional de Inversiones Hidrocarburíferas tendrá como objetivos:… "e) asegurar el abastecimiento de combustibles a precios razonables, compatibles con el sostenimiento de la competitividad de la economía local, la rentabilidad de todas las ramas de la producción y los derechos de usuarios y consumidores".
Dicha Comisión está integrada por un miembro de cada una de las siguientes Secretarias: - de Política Económica y Planificación del Desarrollo; - de Energía y de Comercio Interior y es la que tendría que haber dictado esa norma.
Norma que no merece un comentario favorable, dada su escasa relevancia práctica.

2. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DEL SECTOR.

Para entender el funcionamiento de este sector, hay que tener en cuenta algunos elementos: en primer lugar, que se trata de una actividad fuertemente capital intensiva, que requiere de grandes inversiones en la mayoría de los casos hundidas, en el sentido que no existe movimiento de capital una vez ejecutada la obra, y en los pocos casos que ello podría ser posible, el costo es elevado (trasladar una central térmica o desplazar transformadores, etc.)

La otra cuestión a tener en cuenta, es que en la mayoría de los casos, la ejecución de las inversiones requiere tiempos prolongados, y un período de maduración de esas inversiones también largo. Una central hidroeléctrica insume no menos de cinco años (para no hablar de Yacyretá), lo mismo que una central nuclear. Una central térmica moderna alrededor de dos o tres años. La exploración petrolera, varios años si hay éxito, una refinería dos o tres años, una línea de transmisión, la construcción e instalación de un transformador importante, siempre más de un año.

Otro aspecto es que se trata de inversiones poco divisibles: a una central hidroeléctrica (para dar un ejemplo extremo) se le pueden ir poniendo las turbinas y los generadores de a uno, a medida que lo requiriera la demanda, pero el dique hay que hacerlo completo. Los ciclos combinados se inician como de ciclo abierto, pero no es mucho más lo que se puede hacer. En consecuencia, una buena gestión del sector necesita contar con proyecciones confiables de la demanda, con un inventario de proyectos con factibilidad garantizada y con un plan de obras detallado.

Si sumamos la característica de capital intensivo, de tiempos largos de ejecución, de períodos también extendidos de maduración y la poca divisibilidad, la conclusión es obvia: el sector requiere de planes de largo plazo.

Ahora bien, en una situación política normal, si la ejecución de estas obras o la política exploratoria en hidrocarburos requiere tiempos que en promedio superan el período constitucional de un gobierno, está claro que en energía es imprescindible contar con una política de estado, políticas públicas, que esté más allá de los avatares de los cambios de gobierno y que cuente con el consenso de las fuerzas políticas y los sectores sociales. Es irracional que con cada gobierno nuevo se inicie una política nueva que cambie la anterior, así como es más irracional que un gobierno no tenga políticas para el sector y crea que todo se resuelve con medidas de corto plazo.

La otra cuestión a tener en cuenta es que, cuando se habla de grandes inversiones, que llevan mucho tiempo y que maduran en varios años, el financiamiento es una piedra angular: ninguna obra mediana o grande puede tener cabida en el presupuesto anual, ni se puede ejecutar por la vía presupuestaria, ni siquiera en regímenes que cuenten con presupuestos plurianuales.

Ese financiamiento tampoco puede provenir de fuentes bancarias comerciales: si es a través de bancos, solo puede serlo a través de los organismos multilaterales (BID, BM, CAF), bancos de desarrollo (BNDES de Brasil) y en parte por agencias de exportación para ciertos componentes importados (EXIM Banks) o a través de emisiones de deuda (bonos) a largo plazo, cuando se trata de obras y equipamientos. Pero resulta que nuestro país padece grandes dificultades para obtener financiamiento externo de esas y otras fuentes, a pesar de la abundancia de recursos a nivel mundial, con tasas muy bajas.

En el caso de los hidrocarburos el tema requiere algunas explicaciones previas.

En materia de petróleo y gas hay que tener presente que en la misma actividad existen dos componentes bien diferenciados: lo que podríamos llamar la industria y lo que configura la actividad minera (para simplificar).

La industria es aquella parte que, una vez que cuenta con el producto o sea que lo ha explotado o lo ha comprado a productores, lo procesa, lo transforma, lo transporta y lo comercializa (interna y externamente).

Recibe el petróleo crudo y lo refina, obteniendo los derivados respectivos, naftas, fuel oil, gas oil, etc. Para llegar a la comercialización, los almacena, los transporta y lo lleva a las bocas de expendio. Se puede integrar verticalmente o no, muchas veces el transporte y la comercialización al usuario final está tercerizada total o parcialmente. Es una actividad que registra, a niveles de promedios mundiales una rentabilidad aceptable pero no elevada, menor tal vez que la de otras actividades industriales.

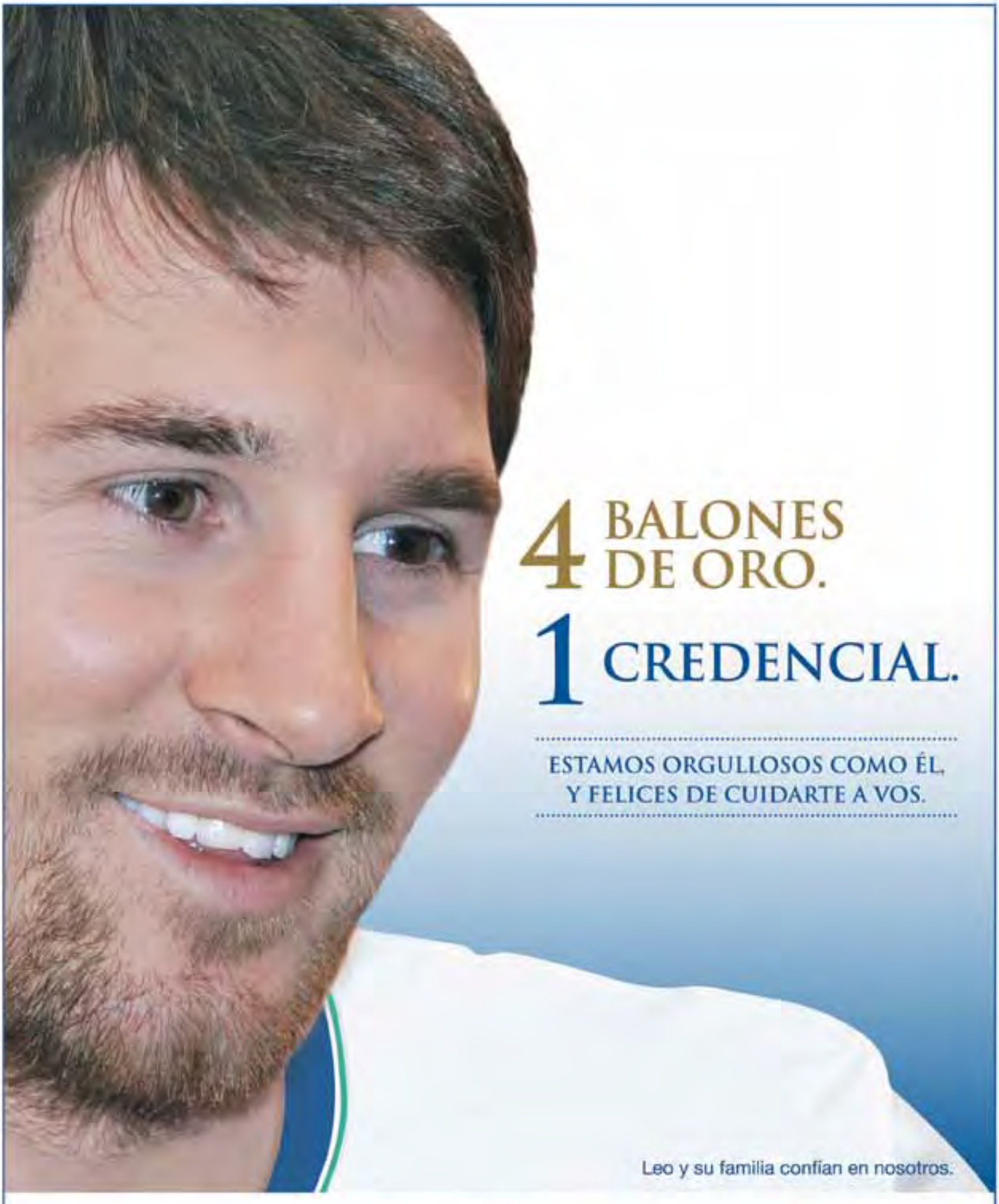
Lo que para simplificar llamamos minería es la otra cara. Es una actividad típicamente de riesgo: hay que invertir sumas cuantiosas en exploración, tarea que incluyó previamente estudios geológicos, sísmicos, en fin todo lo que la tecnología moderna puede aportar y después los trabajos en el terreno, perforando pozo tras pozo en áreas dónde se presume que existe el recurso.

Si no se tiene éxito, todo lo realizado es pérdida.

Pero si se encuentra, entonces ese recurso se transforma en reserva y las ganancias pueden ser extraordinarias, en la medida que esas reservas sean importantes. Tomemos un ejemplo nuestro: el descubrimiento de los yacimientos gasíferos de Loma de la Lata (en 1977) fue un hito tan importante que además de las ganancias que produjo, cambió la matriz energética argentina, porque el gas pasó a ser el principal combustible.

En definitiva, para poder llevar a cabo las inversiones que el sector requiere, hay que contar con estos elementos: un plan a largo plazo (un buen plan a largo plazo se revisa todos los años), esto es veinte años como mínimo y acceso a las fuentes de financiamiento.

Pero si bien son condiciones necesarias, no son suficientes, porque también hay que contar con credibilidad internacional, reglas de juego estables, instituciones sólidas, previsibilidad impositiva, en fin, seguridad jurídica. No tienen por qué ser exageradamente laxas y permisivas, basta con que sean creíbles y estables.



4 BALONES DE ORO.

1 CREDENCIAL.

ESTAMOS ORGULLOSOS COMO ÉL,
Y FELICES DE CUIDARTE A VOS.

Leo y su familia confían en nosotros.

Bs As | **0800.777 GALENO (4253)**
Int. | **0810.999.GALENO (4253)**
www.e-galeno.com.ar

GALENO

¿HAY FUTURO?

Las posibilidades de revertir la situación que vive el sector depende esencialmente de la adopción de medidas de política económica y de la consolidación institucional: el dictado de una legislación adecuada, creíble y estable; la presencia de un Estado controlador y regulador, pero no arbitrario; un equilibrio y una complementación entre el sector público y los agentes privados y en materia económica tener conciencia que si estas actividades no son retribuidas con precios que cubran los costos de producción y dejen un margen razonable para mantener el flujo de inversiones que permanentemente se necesitarán, se torna inviable y es generador de crisis recurrentes de todo tipo.

El sistema de precios es imprescindible, ya se trate de empresas públicas o privadas, o si existiera un sistema mixto. Pero que la retribución sea la necesaria, no quiere decir que todos los usuarios están obligados a pagar esos precios: un Estado razonable tiene que identificar a aquellos sectores que no están en condiciones de afrontar un precio pleno y aplicar las llamadas tarifas sociales, aspecto muy estudiado en la literatura y que cuenta con ejemplos prácticos en otros países. Ello significa subsidios, pero cuantificados cuidadosamente y que resultarán sensiblemente inferiores a los actuales, producto de una política discrecional y dispendiosa, a la vez que la señal de precios proporcionará racionalidad a la demanda.

En materia de hidrocarburos, la Argentina, si bien no es un país petrolero en el sentido que sí lo es Venezuela o los países árabes, cuenta con los recursos adecuados para volver a alcanzar el autoabastecimiento e incluso tener saldos exportables.

Pero ello requiere de cuantiosas inversiones anuales para recuperar y aumentar el nivel de reservas, tanto de petróleo como de gas.

Para ello es posible operar en distintos frentes:

Por una parte, la recuperación racional de los yacimientos existentes en los cuales es posible aumentar la producción, mediante la aplicación de tecnologías conocidas y existentes en el país. Tiene la ventaja de que se puede lograr en períodos de tiempo cortos y las inversiones, aun cuando significativas no son inalcanzables (menos de u$s. 3.000 millones anuales)

Por el otro, una fuerte política exploratoria, para aumentar las reservas en las áreas convencionales.

Finalmente, las mayores inversiones para transformar en reservas los recursos existentes en las áreas de yacimientos no convencionales, esto es los llamados shale gas y shale oil, ubicados en la roca madre que requiere un tipo de tecnología diferente, pero que en otros países, caso de los Estados Unidos se han aplicado con éxito. En particular, los localizados en Vaca Muerta en la provincia del Neuquén. En este caso, las inversiones son muy elevadas y el plazo para obtener resultados satisfactorios, largo, tal vez una década.

Debe quedar claro que para desarrollar estas actividades, el ahorro interno resulta insuficiente y será necesario contar con inversores y financiamiento externos, sea a través de concesiones de riesgo, o por la participación de empresas privadas. Téngase presente que actualmente a YPF le corresponde una participación de aproximadamente el 30 por ciento, estando el resto en la órbita privada.

Con respecto a YPF hay que mencionar que, a pesar de la



tan publicitada "renacionalización" y la designación de una nueva conducción, los resultados hasta ahora no han sido demasiado satisfactorios. En efecto se observa un aumento en los volúmenes de venta y en los precios promedios que logró en el mercado interno para el gas oíl, naftas y fuel oíl
No obstante, en materia energética, la producción de gas y petróleo se contrajo en promedio un 3% respecto de 2011. La oferta local de gas natural fue complementada con importaciones de GNL en los centros de regasificación de Bahía Blanca y Escobar, e importaciones de gas natural provenientes de Bolivia.
En cuanto a la utilidad neta fue un 12,2% menor a la del 2011.

En consecuencia, hay aquí una decisión de política acerca del papel que deberá jugar YPF (que dicho sea de paso en su composición accionaria no es una empresa plenamente estatal, más allá de lo que oportunamente fuera presentado como su renacionalización) y qué participación y bajo qué condiciones se recurrirá al sector privado, que por lo dicho en cuanto a la capacidad local de invertir, parece insoslayable. Es obvio que para que los capitales privados ingresen plenamente al sector, habrá que crear y mantener condiciones estables e institucionalmente sólidas.
Si ponemos ahora la atención en el sector de la electricidad, la cuestión más acuciante es resolver en que situación jurídica y legal se encuentra. En efecto, la ley N° 24.065 se encuentra plenamente vigente en los papeles, con las excepciones menores derivadas de la vigencia de la emergencia. Pero en la práctica y máxime ahora con el dictado de la Resolución 95/13 SE se puede decir que ha perdido todo sentido.
Esto sí plantea un desafío a futuro, porque exige una redefinición y la sanción de un nuevo marco legal: no existe ya el mercado mayorista, ha cambiado la forma de retribuir la generación y los segmentos del transporte y la distribución, en especial los que operan en el ámbito federal atraviesan severas dificultades económicas, dado el retraso tarifario y que se puede visualizar en las enormes pérdidas que arrojan los balances de Edenor, Edesur y Transener, por citar los más relevantes. Además, hay que señalar la particularidad de que muchas empresas privadas pero de jurisdicción provincial, todavía exhiben superávit en sus estados contables, puesto que en muchas provincias se fue permitiendo un mejoramiento de las tarifas, las que a su vez se distancian cada vez más de las fuertemente subsidiadas del área del Gran Buenos Aires.
Sería prematuro en este escrito avanzar sobre posibles lineamientos legales para encuadrar el sector, pero sí es posible señalar algunas cuestiones que, cualquiera sea la solución definitiva será necesario tener en cuenta.
Es casi redundante señalar que lo primero deberá ser una readecuación de tarifas, pero es impensable hacerlo de una sola vez: resultará imprescindible encarar un programa gradual. Ello quiere decir que los subsidios subsistirán durante un tiem-

po y lo aconsejable es una reducción paulatina hasta llegar al límite impuesto por la necesidad de tener tarifas sociales.
También resulta claro que difícilmente se puedan llevar a cabo inversiones en el segmento de la generación, sin una participación predominante del Estado. Pero en esta parte un complemento necesario será operar sobre el lado de la demanda: habrá que establecer mecanismos para propiciar un uso racional y lograr ahorros significativos. Por ejemplo, si se lograra por esta vía reducir la demanda en un 10 por ciento, ello equivaldría a la construcción de una central de más de 2.000 MW (aproximadamente la suma de Piedra del Águila y El Chocón) y para lograr estos ahorros no solo tiene que haber una señal de precios sino también una política pública de mayor eficiencia en iluminación y consumo de energía.
Por la forma en que se ha desarrollado este sector, la presencia y uso del gas natural y los combustibles líquidos, tienen un papel predominante y su empleo explica casi el 70 por ciento del consumo para generar, habiendo relegado a la proveniente de recursos hídricos y nucleares, que llegaron a representar el 50 por ciento, no hace mucho.
Esto se vincula con el tema de la matriz energética donde predominan significativamente los hidrocarburos. Para coadyuvar al mejoramiento de los temas de petróleo y gas, el sector eléctrico deberá orientarse hacia energías basadas en recursos renovables, como las centrales hidroeléctricas y las energías no convencionales, eólicas y fotovoltaicas, además de analizar la conveniencia de un programa de centrales nucleares.
Cualquiera de estas soluciones, en la actualidad, requiere inversiones superiores a las convencionales térmicas, sea a gas natural o combustibles líquidos, pero sin ignorar las externalidades negativas de estas últimas en el aspecto del cuidado del ambiente.
También hay que ser consciente de que, dada la estructura del parque de generación, con predominio de centrales térmicas y hasta tanto se pueda avanzar en el aumento de las reservas y la producción de gas natural, las importaciones están para quedarse todavía un tiempo. Ello requerirá que las compras de GNL se realicen mediante un plan ordenado, mediante contratos de largo plazo, con transparencia y no como hasta ahora en que se trata de compras en el mercado spot y a precios elevados.



CONCLUSIONES. 4.

La reversión de la situación crítica que afecta al sector energético argentino no es una tarea simple, pero tampoco imposible. No hay dudas que no se puede esperar que la actual conducción promueva los cambios imprescindibles, pero una futura gestión sí podrá y deberá hacerlo.

Los elementos principales para el cambio, no están exclusivamente en la órbita sectorial. Antes bien, se trata de acciones en materia legal e institucional que son requisitos previos para poder encarar con éxito una modificación de rasgos copernicanos. La Argentina tiene que volver a integrarse al mundo y tiene que recuperar la capacidad de ser beneficiaria de préstamos de largo plazo y de inversiones de riesgo.

Tampoco hay que esperar soluciones en el corto plazo. La profundidad de la crisis y el estado del sector requerirán dosis considerables de tiempo y de recursos financieros para su mejoramiento.

Objetivos como la recuperación de las reservas de petróleo y gas y por ende el retorno al autoabastecimiento exigen una modificación sustancial de las condiciones actuales. En primer lugar, el diseño de una política de estado que abarque no menos de veinte años, de continuidad en el esfuerzo, sustentado por reglas de juego claras y estables. Ello supone un acuerdo entre todas las fuerzas políticas para ponerlo en práctica y la elaboración de una legislación que delimite claramente cuál será el papel del Estado y cómo jugarán los actores privados.

La creación de una Agencia Federal de Hidrocarburos, que respete los derechos de las provincias reconocidos en la constitución vigente, pero que unifique las políticas y las acciones, en materia de concesiones y exigencias al sector privado.

La modificación gradual de la matriz energética, con menor consumo de recursos no renovables y el uso de energías alternativas, es una prioridad.

La existencia de un sistema de precios que permita a los agentes, sean públicos o privados, recuperar los costos y disponer de excedentes para invertir, así como indique a los usuarios el valor de la escasez, para propiciar un uso más racional de los recursos es una meta indispensable.

Reconocer la situación de sectores de menores ingresos y permitirles acceder a servicios que hoy son universales es una obligación de un Estado moderno y verdaderamente progresista, en aras de una mejor distribución del ingreso.
La redefinición del marco regulatorio del sector eléctrico y la recuperación de sus instituciones clave, Secretaría de Energía y organismos reguladores, de manera de contar con bases sólidas para el desenvolvimiento del subsector.

Promover el uso de tecnologías alternativas como las eólicas y fotovoltaicas, sin descuidar la ampliación de la capacidad nuclear, porque son mecanismos con incidencia en el consumo de hidrocarburos, permitiendo una reducción del mismo.

El saneamiento del sector energético no solo tendrá la importancia propia, de contar con una provisión genuina, sino que también tendrá una gran incidencia en el mejoramiento de las cuentas públicas y en nuestra balanza de pagos.
No es tarea fácil ni de corto plazo. Pero es posible.

Interbanking,
Líder en Soluciones Electrónicas Multibanco.



Con 25 años de trayectoria, **Interbanking** reúne en su Red a 48 bancos, empresas y organismos públicos de recaudación, para llevar al máximo nivel de eficiencia la gestión financiera, administrativa y operativa de grandes, medianas y pequeñas empresas.

Acceda a nuestras innovadoras soluciones, pensadas y diseñadas para que su empresa alcance todo su potencial

COBRANZAS Y PAGOS *ELECTRÓNICOS*

Reciba y realice pagos con acreditación en el día, con detalle e identificación de las operaciones.

- pagos*afip*
- pagos*btob*
- pagos*programados*
- inter*pagos*

BANCA *ELECTRÓNICA*

Centralice la operatoria bancaria, incluyendo consultas de saldos, movimientos de cuentas y transferencias multibanco.

- data*net*
- inter*pyme*

FACTURACIÓN Y DOCUMENTACIÓN *ELECTRÓNICA*

Reduzca tiempos y costos, cumpliendo con las normativas vigentes.

- inter*facturas*

Descubra más acerca de los beneficios de operar con **Interbanking**, llamando al **(011) 5554-2999** o ingresando a www.interbanking.com.ar

www.marinabbr.com.ar

Certificación ISO 9001
"Compensación electrónica de fondos"

Certificación ISO 9001
"Atención al cliente"

Certificación ISO 9001
"Provisión de soluciones electrónicas"

Certificación ISO 9001
"Comercialización directa de los servicios"

Certificación ISO 9001
"Fidelización de clientes de banca electrónica"

Certificación ISO 9001
"Diseño, desarrollo e implementación de productos"

Certificación ISO 27001
"Sistema de gestión de seguridad de la información"

Premio Nacional a la Calidad 2011

Great Place to Work. Los Mejores Empresas para Trabajar 2012 Argentina

interbanking



EL FONDO FIDUCIARIO DE TRANSPORTE Y SU PAPEL



EN EL FINANCIAMIENTO DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

Diego Bondorevsky * y Juan Sanguinetti**

*Diego Bondorevsky es Master en Economía de la London School of Economics. Su carrera de grado en economía la curso en la Universidad de Bs. As. –Trabaja en temas relacionados a la defensa de la competencia y la regulación económica.
** Juan Sanguinetti es Lic. en Economía de la UNLP y Master en Economía del Programa de Posgrado dictado conjuntamente por el ITDT y el BID. Es socio Gerente de Nexos Economía y Desarrollo y consultor del BM y del BID.

Introducción

La infraestructura es un pilar esencial para el desarrollo de la economía de un país. Estudios recientes sobre desarrollo económico e infraestructura indican que para reducir la brecha de desarrollo con los países más desarrollados y las economías emergentes del sudeste asiático los países de América Latina y el Caribe necesitan invertir en infraestructura más de un 5% del PBI (ver Rosales, 2009; CAF, 2011). La falta de infraestructura adecuada en el caso del transporte y otros sectores estratégicos trae consigo fuertes limitaciones al sistema productivo, afectando la competitividad de los sectores exportadores por los mayores costos de logística y los cuellos de botella que se producen en los flujos de comercio internacional (ver Banco Mundial, 2010).



En un análisis reciente de la Corporación Andina de Fomento (CAF) se puede observar que América Latina se encuentra en un período de expansión en el uso y la provisión de infraestructura. (ver Tabla 1). Sin embargo, los niveles alcanzados no son suficientes para cerrar la brecha entre la disponibilidad y las necesidades de infraestructura. En los últimos tres años se observan niveles de inversión crecientes, aunque dispares por sector; en valores corrientes la inversión creció un 17% en 2010 respecto a 2008, y hay claros indicios de que ha seguido creciendo en 2011, superando el 3% como proporción del PIB.[1]

[1] La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. IDeAL 2012. Documento elaborado por CAF a solicitud de la Secretaría General Iberoamericana para su presentación en la XXII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno celebrada en Cádiz, España



TABLA 01

ESTIMACION DE INVERSION EN DOLARES CORRIENTES

EN MILLONES DE DOLARES CORRIENTES | Inversión en USD | % del PBI



	2008			2009			2010		
	PUBLICA	PRIVADA	P+P	PUBLICA	PRIVADA	P+P	PUBLICA	PRIVADA	P+P
ARGENTINA	7,094.5 2.2%	2,628.8 0.8%	9,723.2 3.0%	6,571.3 2.1%	1,669.5 0.5%	8,240.8 2.7%	9,842.0 2.7%	2,051.2 0.6%	11,893.2 3.2%
BOLIVIA	700.1 4.2%	86.3 0.5%	786.4 4.7%	730.6 4.2%	37.4 0.2%	768.0 4.4%	757.2 3.9%	n.d. n.d.	757.2 3.9%
BRASIL	22,122.1 1.3%	30,403.8 1.8%	52,525.9 3.2%	23,982.5 1.5%	38,977.2 2.4%	62,959.7 3.9%	41,258.0 1.9%	19,070.1 0.9%	60,328.1 2.8%
CHILE	1,235.9 0.7%	1,876.8 1.1%	3,112.6 1.8%	1,517.9 0.9%	2,555.6 1.6%	4,073.5 2.5%	1,571.8 0.8%	2,417.6 1.2%	3,989.4 2.0%
COLOMBIA	1,911.0 0.8%	2,612.2 1.1%	4,523.2 1.9%	3,717.1 1.6%	3,096.1 1.3%	6,813.2 2.9%	5,006.1 1.7%	4,575.0 1.6%	9,581.1 3.3%
ECUADOR	548.3 1.0%	1,062.1 2.0%	1,610.4 3.0%	987.5 1.9%	259.1 0.5%	1,246.6 2.4%	1,319.7 2.3%	238.6 0.4%	1,558.3 2.7%
GUATEMALA	689.7 1.8%	531.7 1.4%	1,221.4 3.1%	652.4 1.7%	206.3 0.5%	858.7 2.3%	677.9 1.8%	971.0 2.4%	1,648.9 4.1%
MÉXICO	9,645.8 0.9%	5,824.6 0.5%	15,470.4 1.4%	9,121.1 1.0%	4,038.2 0.5%	13,159.3 1.5%	10,951.9 1.1%	8,465.9 0.8%	19,417.9 1.9%
PERÚ	2,157.3 1.7%	1,609.6 1.2%	3,766.9 2.9%	3,339.9 2.6%	1,910.7 1.5%	5,250.6 4.0%	4,736.7 3.0%	1,756.8 1.1%	6,493.5 4.1%
URUGUAY	298.5 1.0%	52.9 0.2%	351.4 1.1%	486.9 1.6%	44.7 0.1%	531.6 1.7%	556.2 1.4%	41.7 0.1%	597.9 1.5%
10 PAÍSES	46,403.2 1.2%	46,688.7 1.2%	93,091.9 2.5%	51,107.2 1.5%	52,794.9 1.5%	103,902.1 3.0%	76,677.4 1.8%	39,587.9 0.9%	116,265.3 2.7%

FUENTE: IDeAL, 2012.


Software de Gestión
para una nueva generación
de hombres de negocios
Nuevos desafíos, piden nuevas
soluciones de tecnología
Pensando en esa nueva generación, TOTVS desarrolla
soluciones en software de gestión y tecnología.
Nuestras soluciones de ERP, CRM, BA, RRHH, ECM, entre otras,
pueden ayudarlo en un mundo en constante transformación.
Cuente con una de las mayores empresas de tecnología
del mundo, para potenciar sus resultados.
Agende una entrevista con nuestros consultores.
Software (SaaS) | Tecnología | Servicios
www.totvs.com
0800 333 2276
/totvs
TOTVS
Comparta lo nuevo.

En el referido estudio, se puede observar en particular que la Argentina se encuentra en relación a la inversión pública por encima del promedio de los países de Latinoamérica relevados, mientras que está por debajo del promedio en relación a la inversión privada. Esta baja inversión privada se explica por un lado por el atraso en los diferentes cuadros tarifarios que tienen los servicios públicos domiciliarios y el transporte. La tarifa es un aspecto determinante cuando se analiza la inversión en infraestructura. Todo esquema tarifario debe garantizar que las empresas, privadas o públicas, provean los servicios de acuerdo a los marcos contractuales que las rigen. En la actualidad esta propiedad que debe cumplir la tarifa no está operativa.

Por otro lado, la caída en la inversión privada se entiende en un marco en el cual los instrumentos creados para viabilizar la inversión en infraestructura, como los fondos fiduciarios, sufrieron una alteración de su idea original producto del contexto de la crisis económica de 2002. En su lugar, desde hace varios años, el Estado ha empezado a cumplir un rol significativo proveyendo fondos para gastos corrientes, en forma de subsidios a las empresas, que van por afuera de la estructura tarifaria, y que posibilitan que, con tarifas desactualizadas que no llegan a cubrir los costos de producción, las empresas en el sector de infraestructura, aún puedan seguir operando. Sin embargo, muy poco de estos fondos fueron asignados al desarrollo de nueva infraestructura. Es deseable que en un futuro, la tarifa vuelva a ser fuente y sustento de la inversión y que se relance la inversión privada en asociaciones publico privadas (APP).

En particular en el sector de transporte, se observa respecto a las fuentes de financiamiento, una alta participación del presupuesto público en el financiamiento de la infraestructura vial y del gasto en operación e infraestructura ferroviaria. Las fuentes tributarias generadas por todos los conceptos (rentas generales e impuestos específicos tanto nacionales como provinciales) han financiado en promedio el 80% del total de erogaciones durante el período 2007-2012 (el porcentaje se ubica en el 78% en el estimado para el ejercicio 2012). En tanto, el aporte de los usuarios mediante el pago de tarifas cubre en promedio el 16% de las erogaciones, ubicándose en el 19% en 2012.

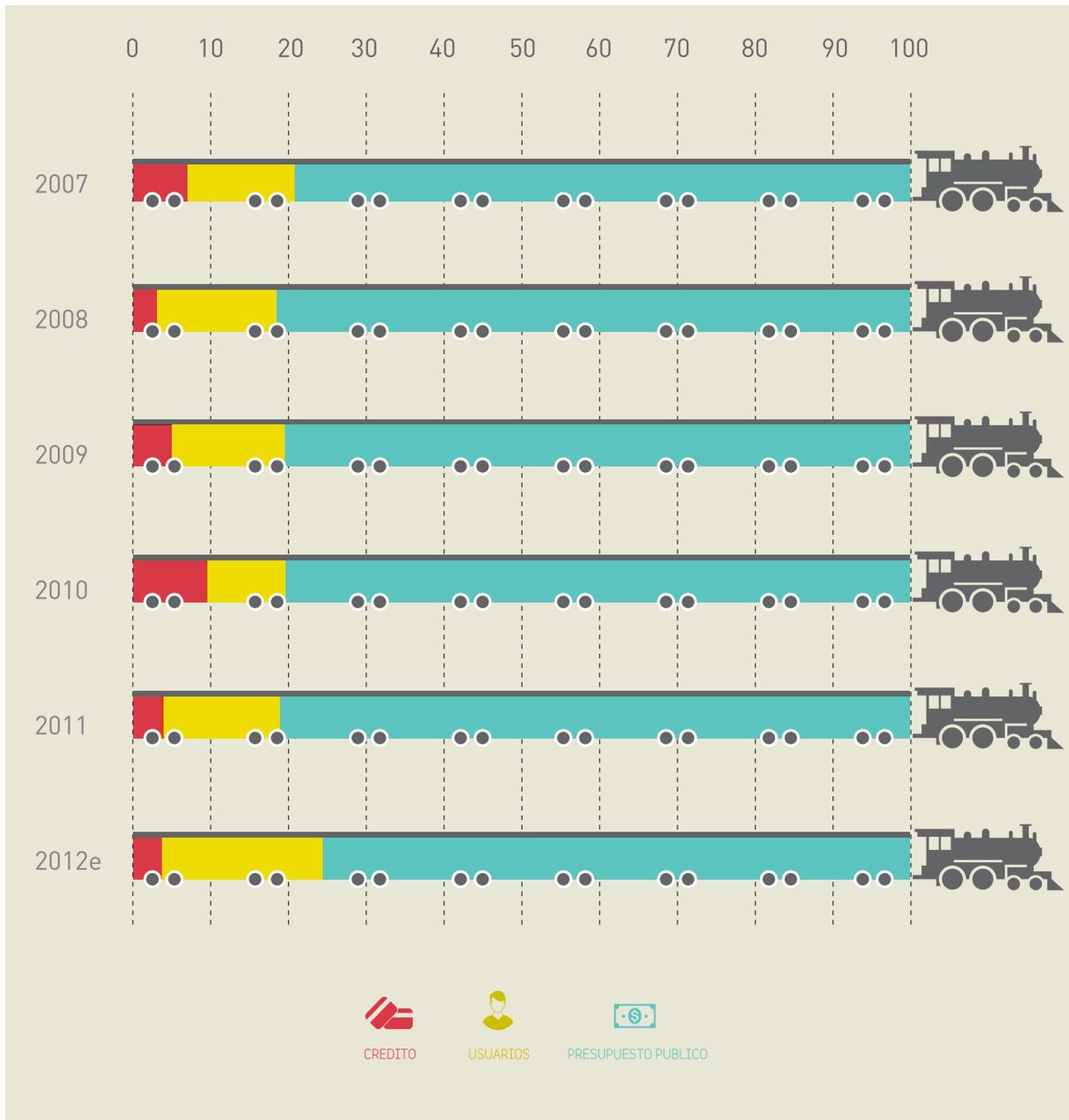
Por último, y como se puede advertir en la Figura 1, la participación del crédito es muy pequeña, arrojando un promedio del 4% y situándose en el 3% en el proyectado para 2012. En síntesis, las fuentes que podrían ser expandidas para generar recursos incrementales son el financiamiento a través de los usuarios y el uso del financiamiento interno y externo a través de organismos internacionales y ahorros privados e institucionales (fondos previsionales).

En el presente trabajo se debatirá el uso de los fondos fiduciarios como una herramienta para fomentar la inversión. En este contexto, se analizarán los argumentos teóricos en favor y en contra del uso de tales fondos. Seguidamente, se evaluará la situación del fondo fiduciario destinado al sistema de transporte en Argentina, en el marco de su readaptación para los fines que fueron creados.

FIGURA 01

FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA VIAL Y FERROVIARIO

EN PARTICIPACION PORCENTUAL



FUENTE: Elaboración en base a datos del MECON, CNRT y proyecciones propias.

Los Fondos Fiduciarios y la Política Fiscal

La política fiscal no sólo incluye a la política presupuestaria, sino también a la política cuasifiscal. La política presupuestaria es el conjunto de gastos, impuestos, subsidios y transferencias explicitados en el presupuesto ("parte oficial" de la política fiscal), mientras que la política cuasifiscal engloba una amplia gama de instrumentos y canales de trasmisión de efectos de naturaleza fiscal que por motivos políticos o técnicos no han podido y/o querido ser incorporados en el presupuesto. En este aspecto, la proliferación de Fondos Fiduciarios en los últimos años puede entenderse como un aumento de la importancia de las políticas cuasifiscales, lo que implica que el gasto público no sigue un único proceso, sino que existen (cuanto menos) dos procesos presupuestarios.

Según se determina en el PER (2003), la importancia relativa y absoluta de la política cuasifiscal es inversamente proporcional a la probabilidad de que sean satisfechos los requisitos de buena gobernabilidad (entendida como transparencia, responsabilidad y predictibilidad de las políticas públicas, además de seguridad jurídica de los agentes privados).[2] La coexistencia de controles formales efectivos y válvulas de escape a éstos ha llevado a algunos ministerios del Gobierno a migrar del sistema tradicional de presupuesto público para la asignación de fondos para infraestructura a esquemas más innovadores, como intento de hacer frente a la incertidumbre en cuanto a la disponibilidad financiera. Una de las principales rutas de escape han sido los Fondos Fiduciarios.

Los Fondos Fiduciarios aparecen en el ordenamiento jurídico argentino a partir de la sanción de la ley 24.441 de 1995.[3] Sin embargo, CIEPP (2005)[4] define que nuestro sistema jurídico carece de una normativa consistente que regule la creación, el funcionamiento y el control de los Fondos Fiduciarios. Asimismo, según informes de la propia Auditoría General de la Nación (AGN)[5], no se encuentra prevista la obligación de que los estados contables de los Fondos Fiduciarios sean auditados por un agente externo ni está estipulada su publicación periódica. Tampoco existe una legislación general sobre Fondos Fiduciarios públicos que brinde un marco de referencia para la definición de ciertos aspectos de los contratos de fideicomiso (por ejemplo, la delimitación de responsabilidades y funciones de los fiduciarios y los comités técnicos o de administración, o los criterios de selección de los agentes fiduciarios).

Por eso los Fondos Fiduciarios se constituyeron como figuras extrapresupuestarias y ajenas a la normativa que rige la administración financiera del Estado. En 2002, se dispuso la inclusión de los flujos financieros de los Fondos Fiduciarios en la Ley de Presupuesto. Esta incorporación tiene alcances meramente informativos y muy limitados (por ejemplo, la planilla anexa al Presupuesto no permite identificar los destinatarios concretos de los recursos o el patrimonio acumulado).[6]

Sin embargo, existen distintos argumentos microeconómicos que justifican la operación de los Fondos Fiduciarios. En un contexto de desajuste tarifario, participación deficitaria del sector privado y una cada vez mayor restricción presupuestara pública, los fondos fiduciarios representan una herramienta existente que, si se usaran para los fines para los que fueron creados originalmente, y con garantías de control, pueden ser de mucha utilidad en el marco de dinamizar las alianzas APP para el desarrollo de la inversión en infraestructura.

[2] "PER (Public Expenditure Review)-Argentina, Reforming Policies and Institutions for Efficiency and Equity of Public Expenditures", June 30, 2003, Banco Mundial.

[3] El artículo 1º de la ley 24.441 determina que habrá fideicomiso cuando "una persona (fiduciante) transmita la propiedad fiduciaria de bienes determinados a otra (fiduciario) quien se obliga a ejercerla en beneficio de quien se designe en el contrato (beneficiario) y a transmitirlo al cumplimiento de un plazo o condición al fiduciante, al beneficiario o al fideicomisario".

[4] "Presupuesto 2006: La distribución tendrá que esperar", por Alberto C. Barbeito y Corina Rodríguez Enríquez, Noviembre de 2005, Centro Interdisciplinario para el Estudio de Políticas Públicas (CIEPP).

[5] "Informe Especial: Relevamiento de la Actividad Fiduciaria del Sector Público Nacional", 2005, Auditoría General de la Nación (AGN).

[6] Ver CIEPP (2005), op.cit.

En este tipo de alianzas, los casos más comúnmente utilizados son las alianzas del tipo BOT por sus siglas en ingles Build-Operate-Transfer, en la que un consorcio privado recibe una concesión para diseñar, financiar, construir, controlar y operar una instalación por un tiempo limitado, luego del cual se transfieren las instalaciones de nuevo al gobierno. Los proyectos de tipo BOT son una de las diversas posibilidades en las que un privado invierte en infraestructura pública mediante un contrato de largo plazo de asociación público privado.[7]

A diferencia de la obra pública tradicional, según la naturaleza del APP el sector público no tiene que realizar ningún pago hasta que el activo se encuentre desarrollado y en condiciones de ser operado. Por ende, los riesgos de mayores costos (construcción y operación) deben ser afrontados por el sector privado.[8] (Figura 2)

Desde la perspectiva de los accionistas y acreedores del proyecto, este tipo de concesión se puede ver como un esquema de project finance. Esto es, simplemente como un acuerdo de financiación, que se caracteriza por una completa dependencia de los ingresos del proyecto para pagar los costos de operación y cubrir la financiación de la deuda y el retorno a los accionistas.[9] En este tipo de esquemas, los fondos fiduciarios pueden ser de gran utilidad ya el uso de los mismos proveen una reaseguro a los inversores que los fondos públicos estarán disponibles, conforme al contrato, por ende reduciendo el riesgo que se percibe por su participación.[10] En consecuencia, en la medida en que los mecanismos de financiamiento especiales se concentren en financiar los componentes de bien público de la red de infraestructura (rutas por ejemplo) o subsidios con motivaciones sociales para los servicios de infraestructura operados por el sector privado con buena focalización, es decir en esquemas de subsidios progresivos a la demanda, parecería existir un fundamento conceptual para su uso. Sin embargo, la justificación microeconómica de los mecanismos extrapresupuestarios está sujeta a la existencia de disposiciones de control apropiadas que garanticen la eficaz protección y utilización de los recursos. Este es un punto a velar en el fututo.



[7] Existe un amplio espectro de modelos que abarcan las PPP los cuales buscan progresivamente contar con la experiencia o el capital del sector privado. Las asociaciones pueden adoptar varias formas e incluir alguna o varias de las siguientes características: la propiedad de las instalaciones es transferida desde el sector público al privado durante el término del contrato, el sector privado construye, extiende o renueva la infraestructura necesaria, el sector público determina las características operacionales del proyecto, la entidad privada utiliza la infraestructura para prestar servicios, y el sector privado devuelve la infraestructura al final del contrato. Ver Darrin Grimsey y Mervin K. Lewis, p. 109.

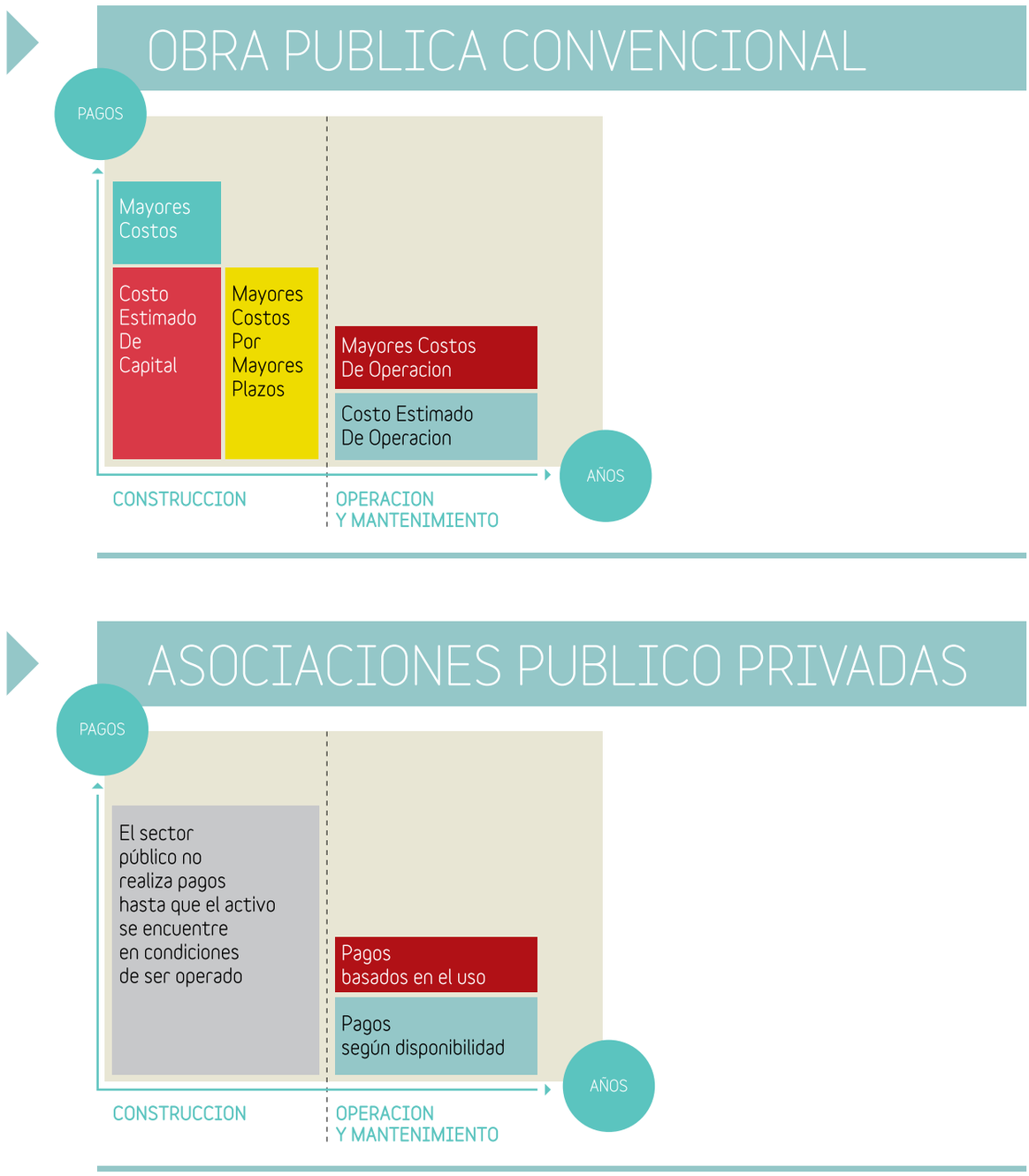
[8] El régimen de participación público privado fue creado por el Decreto 1299/00, ratificado por la Ley 25.414, con el objetivo de estimular la participación del sector privado en el diseño, construcción, mantenimiento, operación y financiamiento de obras de infraestructura básica y social. Desde su concepción este régimen está definido como un esquema de contratación alternativo a los ya vigentes de Obra Pública (Ley 13.604) y Concesión de Obra Pública (Ley 17.520). Con el fin de proveer una garantía a las contraprestaciones comprometidas por los entes gubernamentales contratantes, el Decreto 1299/00 creó el Fondo Fiduciario de Desarrollo de Infraestructura (FFDI). El patrimonio del FFDI, se encontraba afectado de manera irrevocable a la garantía de los mencionados pagos comprometidos presupuestariamente.

[9] Ver Darrin Grimsey y Mervin K. Lewis, Op. cit, p. 111.

[10] Hay otras consideraciones microeconómicas que justifican aun más el uso de los fondos fiduciarios en proyectos de infraestructura de este tipo. En primer lugar, en aquellos sectores donde los recursos del fondo provienen del propio sector, hay un incentivo al pago, en la medida que los contribuyentes perciban que la plata que pagan es invertida en obras que ellos usan (este puede ser el caso de impuestos a los combustibles destinados al sector vial). A su vez, los fondos fiduciarios ayudan a estabilizar el flujo de recursos para mantener el gasto, que puede ser susceptible a los cortes en épocas de restricciones fiscales. Finalmente, desde una mirada de asignación de prioridades, los fondos fiduciarios pueden contribuir a la promoción de algunos proyectos cuyos retornos políticos difieren de las ganancias para toda la sociedad. Este argumento adquiere mayor relevancia ya que está corroborado con la evidencia empírica que el gasto público en infraestructura ha sido menor a los desembolsos recomendados para maximizar el bienestar general. Ver PER (2003), op.cit.

FIGURA 02

ESQUEMA DE PAGOS BAJO APP RESPECTO DEL TRADICIONAL DE OBRA PUBLICA



FUENTE: IFSL, Londres.

EL Fondo Fiduciario Sistema de Infraestructura del Transporte (SIT)

En sus orígenes, los fondos fiduciarios fueron creados por el estado nacional para resolver inconvenientes específicos (por ejemplo el Fondo Fiduciario para el Desarrollo Provincial surgió para reformar el sector administrativo provincial, o el Fondo de Desarrollo de Capitalización Bancaria fue creado para fortalecer al sector financiero en los momentos de la llamada crisis del Tequila en 1994). Actualmente existen 16 fondos fiduciarios, aunque el Fondo Fiduciario Sistema de Infraestructura del Transporte (SIT) concentra casi un 80% de los recursos.[11] Este fondo, destinado al Sistema de Infraestructura del Transporte que nace en junio de 2001, está basado en una tasa específica sobre el gas-oil.[12] Sin embargo, luego de la devaluación y el posterior atraso tarifario, los objetivos del SIT fueron ampliados para contemplar el otorgamiento de subsidios operativos y compensaciones a operadores de las empresas de transporte; canalizados a través de un sub-fondo denominado SITRANS, que a su vez se descompone en el SISTAU (compensa a las empresas de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano por su aumento de costos en vistas del congelamiento tarifario) y SIFFER (se ocupa de las compensaciones con destino al sistema ferroviario).

[11] Por su parte, el Fondo Fiduciario de Infraestructura Hídrica (FFIH) tiene un 7%. Entre los otros 14 restantes se reparten el otro 13%. De acuerdo al último informe para año completo de Diciembre de 2011, los fondos tuvieron un gasto total de $24.545millones. Si tenemos en cuenta que los gastos totales del presupuesto ejecutado en 2011 fue de $408.272 millones, los fondos fiduciarios equivalieron a aproximadamente 6% del total de gastos del presupuesto.

[12] El mismo se encontraba dedicado principalmente a la ejecución de obras de infraestructura vial. El SIT está constituido por un fideicomiso cuyo fiduciante es el Estado Nacional, el Banco de La Nación Argentina es su fiduciario, y cuya vigencia es de 30 años a partir de la vigencia del Decreto 976/2001. El SIT se encuentra bajo la órbita de control y coordinación de la Unidad de Coordinación de Fideicomisos de Infraestructura (UCOFIN). Una tasa proporcional al precio del gasoil representa el 95% de los fondos del SIT y por ende del SITRANS. Inicialmente, la alícuota del impuesto no era proporcional y consistía de AR$ 0.05 / litro. El Decreto 652/2002 impuso una tasa proporcional al 18.5% del precio antes de impuestos, tasa que fue elevada posteriormente al actual 22%. El Sistema Vial Integrado (SISVIAL) responde al objetivo original del SIT ya que se orienta a la realización de obras de infraestructura vial, tanto en la red nacional como en la provincial.

[13] Affordability and Subsidies in Public Urban Transport: What Do We Mean, What Can Be Done? " Nicolás Estupiñán, Andrés Gómez-Lobo, Ramón Muñoz-Raskin y Tomás Serebrisky. World Bank. Policy Research Working Paper No 4440, Diciembre de 2007.



No es el objetivo de este trabajo analizar la evolución de los subsidios al transporte canalizados mediante estos fondos. Sin embargo, un trabajo desarrollado por el Banco Mundial de diciembre de 2007,[13] brinda un compendio interesante para entender esta problemática, analizándose en particular el impacto distributivo de los subsidios al transporte para la Región Metropolitana de Buenos Aires, canalizados por los fondos SISTAU y SIFER. La conclusión de este trabajo es que los subsidios entregados a las empresas operadores, no tuvieron el efecto distributivo deseable en los usuarios, ya que se detectaron altos errores de exclusión e inclusión,[14] y que los subsidios tienden a ser regresivos beneficiando a las capas medias de la población.

En este contexto, en el cual se debería tender a una solución tarifaria y a lograr redireccionar los subsidios a la demanda realmente necesitada, es deseable que también el SIT vuelva a ser usado para el objetivo que fue pensado: el de canalizar fondos en función de promover las asociaciones público privadas(APP) ya que tanto por su estructura jurídica como por las definiciones previas respecto de su objeto y alcances, el SIT está en condiciones de financiar, cofinanciar, garantizar y constituir contrapartida local de fondos externos, para la ejecución de todo tipo de obra de transporte de jurisdicción nacional o provincial.

[14] El error de inclusión surge cuando parte de la población que no forma parte del objetivo del programa se beneficia del mismo. El error de exclusión, por su parte, ocurre cuando parte de la población objetivo no recibe el subsidio. Se consideran a este error más grave que el error de inclusión, dado que indican que el subsidio no logró cumplir con su objetivo principal de asistir a la población objetivo determinada en su creación.

Comentario Final

Argentina necesita ampliar y modernizar su infraestructura básica de transporte para satisfacer con eficacia y mayor equidad la creciente demanda de servicios. Para ello, por un lado, se debería revisar integralmente la estructura de financiamiento del sector readecuando las tarifas, y transformando en forma gradual los subsidios a la oferta por subsidios a la demanda en base a esquemas tarifarios focalizados. Por otro lado, y como se desarrolló en este trabajo, es necesario promover esquemas de APP, enmarcados en contratos de largo plazo, en los cuales se provean garantías para atraer capital de riesgo y generar más financiamiento. En este tipo de esquemas, la utilización de los fondos fiduciarios existentes adquiere un papel significativo. Un instrumento como el SIT reconvertido a sus propósitos originales podría ser el indicado para tal fin.

La innovación y la tecnología hacen la diferencia.

- Administración de redes farmacéuticas
- Informes estadísticos y de consumo
- Auditoría y validación on line de recetas
- Centro de patologías crónicas
- Management farmacéutico
- Uso racional de medicamentos
- Estudios de farmacoeconomía
- Venta y distribución de medicamentos

TRAZABILIDAD : AUDITORIA Y GESTIÓN



INNOVACION ESTRATEGIA COMPROMISO

ADMIFARM GROUP

Management eficiente que mejora las prestaciones en el ámbito de la salud

ADMIFARM SERVICIOS · ADMIFARM SALUD · ADMIFARMA FARMACIAS · AG ADVANCED TECHNOLOGY

Hipólito Yrigoyen 1628 - 1er Piso - C.A.B.A. - C1089AAF - Tel: +54.11.4010-0200 - Fax: +54.11.4010-0250
www.admifarmgroup.com

RECONOCIMIENTO



Premio Nacional a la Calidad 2011

Medalla de Plata
Premio Iberoamericano
a la Calidad 2012



A LA EXCELENCIA

TRABAJAR CON UN OBJETIVO CLARO: LA SUPERACION

El Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la institución profesional más importante de América, ganó el Premio Nacional a la Calidad 2011.

Un reconocimiento de carácter único, que es fruto del esfuerzo de cada uno de sus miembros y del trabajo en conjunto.

Luego de superar satisfactoriamente todas las instancias del exigente proceso de evaluación, el Consejo se transformó en la primera asociación de profesionales en ganar este premio, que se originó en Japón en 1950, para distinguir a aquellas organizaciones que se posicionaban a la vanguardia del camino hacia la excelencia.

Un logro excepcional, para una institución que crece excepcionalmente.



consejo
Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



CONDICIONES DE VIDA EN EL HÁBITAT URBANO

Dan Adaszko*

Participación de Bianca Musante y colaboración de Alejandro Mendoza Jaramillo

* Investigador del Observatorio de la Deuda Social Argentina - Universidad Católica Argentina



INTRODUCCIÓN

Un aspecto fundamental en lo que hace a la calidad de vida de la población son las condiciones del hábitat en las que ésta se desenvuelve, entendiendo por tal al conjunto de componentes materiales y simbólicos que operan sistémicamente como marco de producción y reproducción cotidiana de las condiciones de vida y de sociabilidad. Si bien dicho hábitat funciona como ámbito, es producido y transformado en gran medida por las acciones de la población que en él se desenvuelve, las que pueden tornarlo más o menos propicio para el desarrollo humano y la integración social. Para que esto sea posible, se hace preciso que el hábitat provea condiciones mínimas para que se garantice el pleno desenvolvimiento de las potencialidades y capacidades de cada sujeto y de la comunidad de la que éste forma parte, en un marco de libertad, equidad y respeto a los derechos humanos (Adaszko, 2011).

Es en esta línea que no concebimos al hábitat como algo dado e invariante sino como un sistema a ser transformado y direccionado ideológica y políticamente en el marco de un esquema de derechos y entre ellos, el derecho a la ciudad, entendiendo por tal al que, en condiciones de igualdad y de equidad, tiene todo ciudadano o residente de una ciudad de usufructuar y gozar de los recursos y bienes urbanos, incluyendo el suelo, la vivienda, los espacios públicos y la infraestructura, así como de participar democráticamente en la toma de decisiones acerca de la producción y desarrollo de una ciudad, en el marco de los derechos humanos y de la sustentabilidad ambiental.[1] Como fue expuesto en el informe del Barómetro de la Deuda Social Argentina del Bicentenario, Año I (Salvia, Adaszko, Donza, et al., 2011b), este derecho descansa, a su vez, sobre dos principios fundamentales: a) la ciudad entendida como espacio y producción colectiva; y b) la política urbana como herramienta para la concreción de la justicia social y la integración de los excluidos. La pertinencia de la focalización en el hábitat urbano descansa también sobre el hecho de que en el comienzo del nuevo milenio más del 90% de la población del país reside en ciudades.

En el presente resulta indiscutible que tras la crisis de los años 2001 y 2002 la Argentina atravesó un fuerte proceso de transformaciones que incluyeron, entre otras cosas, la recuperación macroeconómica, la reconstitución del mercado laboral y del aparato productivo y la reaparición del Estado como un actor económico de peso, aspectos que posibilitaron, a su vez, la reconstitución del tejido social dañado durante la experiencia neoliberal de la década precedente. Sin embargo, dentro de la presente década pueden distin- guirse tres etapas claramente definidas: una primera entre 2003 y 2007 caracterizada por una rápida y significativa mejora en un importante número de indi- cadores económicos y sociales; una segunda etapa de desaceleración en 2008 que terminó con una breve recesión en 2009 en el contexto de la crisis internacional; y una tercera caracterizada por la recuperación de los ritmos de crecimiento en 2010 y 2011.

En el marco de este capítulo, interesa examinar en qué medida la recuperación global que se dio tras la crisis 2001-2002 fue acompañada por análogas mejoras en las condiciones de hábitat de la población, principalmente en el período 2007/2010-2011. Para ello, en las líneas que siguen se examinan cuatro dimensiones o componentes que hacen al hábitat urbano: el disfrute de una vivienda digna y segura, el usufructo de los servicios domiciliarios de red, el acceso a la infraes- tructura urbana básica y a condiciones medio ambientales saludables. Si bien estas cuatro dimensiones no agotan en absoluto aquello que hemos connotado bajo el rótulo de "hábitat", son fundamentales a la hora de indagar la situación del mismo en el espacio urbano. La dimensión de la vivienda es abordada a través del examen de tres variables: el régimen de tenencia (haciendo foco en la tenencia irregular), la precariedad material y el hacinamiento medio. En lo que hace a los servicios domiciliarios de red se examina la calidad del suministro de agua corriente y de energía eléctrica, la ausencia de conexión a la red cloacal y el déficit de acceso al gas natural domiciliario. Para el abordaje de la infraestructura urbana básica se focaliza el análisis en la ausencia de desagües pluviales y pavimento en la cuadra así como en la presencia de terrenos y calles inundables. Por último se indaga la situación medio ambiental a través de tres indicadores: cercanía a basurales, industrias o fábricas contaminantes y fuentes y espejos de agua contaminada.

La hipótesis sobre la que descansa el capítulo es que la recuperación económica debería haberse traducido también en un mejoramiento de las condiciones del hábitat en cada una de las cuatro dimensiones que se abordan, sea esto por vías del incremento del presupuesto público que le debería

[1] *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (Foro Mundial Urbano, Quito, 2004; Foro Social Mundial, Barcelona, 2004; Revisión previa a Barcelona, Porto Alegre, 2005).*

haber permitido al Estado en sus tres jurisdiccione volcar mayores recursos en lo que hace a inversión en vivienda, urbanismo y medio ambiente, o por vías de la mejora en la situación económica de los hogares que, a partir del incremento del ingreso, debería haberles permitido mejorar algunos aspectos de su hábitat, como por ejemplo, aquellos relacionados con el acceso a una vivienda digna y a servicios domiciliarios de red.

Es importante señalar que el hecho de que utilicemos indicadores de déficit o privación - por ejemplo la ausencia de alcantarillado o de redes cloacales y no la presencia de los mismos- responde a una cuestión fundamental, a saber: la Argentina es un país que ha atravesado un proceso de urbanización temprana que lleva más de un siglo, por lo que podría esperarse un cierto grado de desarrollo de cada uno de los cuatro componentes que se examinan en este capítulo (vivienda, servicios domiciliarios de red, infraestructura urbana básica y medio ambiente). Es por ello que los indicadores que se utilizan son de déficit y no de logros, perspectiva que sería más apropiada para el caso de un país donde el proceso de urbanización y consolidación de las ciudades sea más reciente.

El análisis que se desarrolla en el capítulo se apoya en los datos recogidos por la Encuesta de la Deuda Social Argentina – Bicentenario (2010-2016), estudio longitudinal de tipo panel que realiza el Observatorio de la Deuda Social Argentina a través de una muestra probabilística de hogares y personas en los principales centros urbanos del país.[2] En los diferentes apartados se analiza la incidencia de cada uno de los indicadores para el conjunto de los hogares urbanos durante los años 2007 -momento en que quedó consolidada la recuperación económica después de la crisis-, 2010 y 2011, así como las variaciones absolutas interanuales, y los niveles en que los indicadores se ubicaron durante esos años según una serie de variables que permiten caracterizar a los hogares.

De manera complementaria al análisis central del capítulo, se presentan tres notas de investigación que profundizan en algunos aspectos vinculados con las condiciones de hábitat y el acceso a los recursos que posibilitan que aquel sea propicio para el desarrollo de una vida digna, focalizándose en el año 2011. En la nota de investigación 2.A se desarrolla un análisis comparativo de la situación de la privación material de los hogares desde la perspectiva de las Necesidades Básicas Insatisfechas y desde la de la pobreza por ingresos. En la nota 2.B se indaga mediante un Análisis de Correspondencias Múltiples los rasgos que fundamentalmente distinguen a las villas y los asentamientos, los barrios dentro de la traza urbana formal de nivel socioeconómico bajo y las áreas de estratos medios en el mismo tipo de urbanización, encarando la descripción de una manera multivariada. La tercera nota (2.C) aborda la situación del hábitat a través de cinco modelos construidos a partir de un Análisis de Regresión Lineal, utilizando como variables predictoras a un conjunto de atributos de los hogares y de los vecindarios y como variables dependientes a cuatro índices que dan cuenta del acceso a una vivienda digna, servicios domiciliarios de red, infraes- tructura urbana básica y condiciones medio ambientales saludables, así como un quinto índice que resume los cuatro anteriores.

En la figura 2.1 se expone un esquema detallado de las dimensiones, variables e indicadores que aborda el trabajo.

[2] *La Encuesta de la Deuda Social Argentina –Bicentenario (2010-2016) se apoya en un diseño muestral probabilístico polie- tápico con estratificación no proporcional y selección sistemática de viviendas y hogares en cada punto muestra. La encuesta se aplica durante el cuarto trimestre de cada año a una muestra de 5.712 hogares ubicados en 17 aglomerados urbanos del país: Área Metropolitana del Gran Buenos Aires (Ciudad de Buenos Aires y 24 Partidos del Conurbano Bonaerense), Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza, Gran Salta, Gran Tucumán y Tafí Viejo, San Rafael, Mar del Plata, Gran Paraná, Gran San Juan, Gran Resistencia, Neuquén-Plottier, Zárate, Goya, La Rioja, Comodoro Rivadavia, Ushuaia y Río Grande.*

FIGURA 2.1

ESQUEMA DE DIMENSIONES, VARIABLES E INDICADORES DE LAS CONDICIONES DE VIDA EN HABITAT URBANO

DISFRUTE DE UNA VIVIENDA DIGNA Y SEGURA		
RÉGIMEN DE TENENCIA DE LA VIVIENDA	Posesión jurídica de la vivienda por parte del hogar. Distinguiendo entre los propietarios, los inquilinos y la tenencia irregular de la misma, como lo es la ocupación de hecho, la propiedad de la vivienda pero no del terreno o la ocupación de viviendas prestadas.	Porcentaje de hogares propietarios de su vivienda, porcentaje de hogares inquilinos de su vivienda o porcentaje de hogares que no son propietarios ni inquilinos de su vivienda y que la habitan ocupándola de hecho, ó por préstamo de terceros u otras modalidades de tenencia irregular.
VIVIENDA PRECARIA	Viviendas que por su estructura o materiales de construcción no cumplen con las funciones básicas de aislamiento hidrófugo, resistencia, delimitación de los espacios, aislación térmica, acústica y protección superior contra las condiciones atmosféricas.	Porcentaje de hogares habitando casillas, ranchos o viviendas sin revoque en sus paredes.
HACINAMIENTO MEDIO	Número elevado de personas por cuarto habitable, lo que constituye una de las medidas que representan el déficit habitacional cualitativo que afecta la salubridad y la privacidad de las personas.	Porcentaje de hogares en cuyas viviendas conviven tres o más personas por cuarto habitable.
CONEXION A SERVICIOS DOMICILIARIOS DE RED		
DÉFICIT DE CALIDAD DEL SUMINISTRO DE AGUA CORRIENTE DE RED	Carencia o deficiencia en la conexión al agua corriente por red, lo que constituye un factor de riesgo sanitario para la transmisión de patologías infecto contagiosas.	Porcentaje de hogares cuyas viviendas carecen de conexión a la red pública de agua corriente. Porcentaje de hogares con cortes temporarios o baja pronunciada de presión en el suministro de agua corriente de red.
DÉFICIT DE CALIDAD DEL SUMINISTRO DE RED ENERGÍA ELÉCTRICA	Carencia o deficiencia en la conexión a la red de energía eléctrica, lo que afecta la calidad de vida de la población.	Porcentaje de hogares cuyas viviendas carecen de conexión a la red de energía eléctrica domiciliaria. Porcentaje de hogares que padecen cortes temporarios o bajas pronunciadas en la tensión de la energía eléctrica.

DÉFICIT DE CONEXIÓN A LA RED CLOACAL	Carencia de conexión a la red de cloacas, lo que constituye una problema con consecuencias sanitarias con un fuerte impacto epidemiológico.	Porcentaje de hogares en viviendas sin conexión a la red cloacal.
DÉFICIT DE CONEXIÓN A GAS NATURAL DOMICILIARIO	Carencia de conexión a la red de gas natural domiciliario, problema que tiene consecuencias sobre la seguridad de quienes utilizan garrafas, a la vez que consecuencias económicas socialmente regresivas.	Porcentaje de hogares cuyas viviendas carecen de conexión a la red gas natural domiciliario.
ACCESO A INFRAESTRUCTURA URBANA BASICA		
DÉFICIT DE DESAGÜES PLUVIALES	Carencia de desagües pluviales en la cuadra de la vivienda, lo que constituye un potencial foco para la propagación de epidemias y plagas urbanas.	Porcentaje de hogares en viviendas sin desagües pluviales en las inmediaciones.
DÉFICIT DE CALLES PAVIMENTADAS	Carencia de infraestructura vial que facilita el transporte y la movilidad urbana.	Porcentaje de hogares en viviendas sin pavimento en las calles perimetrales.
TERRENOS Y CALLES INUNDADAS EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDAS	Presencia en las inmediaciones del hogar de terrenos y calles inundadas, lo que por un lado representa un déficit de infraestructura urbana y por otro constituye un potencial foco para la transmisión de vectores contaminantes.	Porcentaje de hogares con presencia de terrenos y calles inundadas en sus inmediaciones de las viviendas.
CONDICIONES MEDIO AMBIENTALES SALUDABLES		
BASURALES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA	Presencia en las inmediaciones del hogar de basurales, lo que afecta la salubridad pública.	Porcentaje de hogares con presencia basurales en las inmediaciones de su vivienda.
FÁBRICAS E INDUSTRIAS CONTAMINANTES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA	Presencia en las inmediaciones del hogar de fábricas e industrias contaminantes, lo que afecta la salubridad pública y el cuidado del medioambiente.	Porcentaje de hogares con presencia fábricas e industrias contaminantes en las inmediaciones de su vivienda.
ESPEJOS Y FUENTES DE AGUA CONTAMINADAS EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA	Presencia en las inmediaciones del hogar de espejos y fuentes de agua contaminada, ya sea a nivel de la superficie o en las napas freáticas, lo que constituye un problema para la salubridad pública y para la propagación de plagas urbanas.	Porcentaje de hogares con presencia de espejos y fuentes de agua en las inmediaciones de su vivienda.

EMS

Para **acercarle** rápidamente **el mundo.**

DOCUMENTO URGENTE EXPRESS MAIL DOCUMENTO URGENTE EXPRESS MA

EMS

Servicio Courier Internacional de Correo Oficial de la República Argentina S.A.
Correo Oficial de la República Argentina S.A. Courier Service



Para mayor información:
www.correoargentino.com.ar

CORREO ARGENTINO
CORREO OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA S.A.

DISFRUTE DE UNA VIVIENDA DIGNA Y SEGURA

La vivienda constituye el espacio de residencia de una persona o grupo donde se llevan adelante las actividades cotidianas fundamentales para la reproducción biológica y social: alimento, descanso, higiene personal, evacuación de las excretas, socialización e interacción con los semejantes. Asimismo, con ella se abre la posibilidad sin que ello sea condición suficiente de acceso a servicios urbanos básicos para el desarrollo de esas actividades (INDEC, 2003), los que coadyuvan al mejoramiento de la calidad de vida de quienes habitan una vivienda.

Para cumplir con los quehaceres reproductivos la vivienda debe responder a una serie de atributos que permitan la protección física y el resguardo de la intimidad de sus ocupantes. Si bien gran parte de las unidades habitacionales proveen y permiten que se cumplan estas funciones básicas desde una casilla con una infraestructura mínima en una villa de emergencia hasta un lujoso departamento en un barrio de clase media alta, no siempre lo hacen en las mismas condiciones, resultando de ello calidades habitacionales sumamente heterogéneas.[3] En la Argentina la problemática de la vivienda digna y el acceso a ella de manera segura no han encontrado una solución a lo largo del último siglo y deben ser comprendidas dentro de las particularidades de la historia urbana del país, en la que la distribución del suelo y de la vivienda estuvo fundamentalmente regulada por el mercado, con una participación muy margi- nal de parte del Estado. En esta línea, los cuatro factores fundamentales que explican la dificultad para acceder a una vivienda propia son: a) las particularidades del mercado del suelo urbano o urbanizable caracterizado por una fuerte concentración y especulación inmobiliaria; b) los precios de las viviendas que las tornan inaccesibles para los sectores populares; c) la insuficiente intervención estatal en materia de urbanización y de construcción de viviendas sociales o al menos para satisfacer la demanda creciente producto del crecimiento vegetativo y de los flujos migratorios internos y externos[4]; y d) la virtual inexistencia del crédito hipotecario para los sectores medios.

En las líneas que siguen se presenta la evolución de tres variables con sus respectivos indicadores de déficit, los que permiten tener una primera aproximación en lo que hace al acceso a una vivienda digna durante el período analizado: régimen de tenencia (haciendo énfasis en la tenencia irregular), viviendas precarias y hacinamiento medio.

2.1

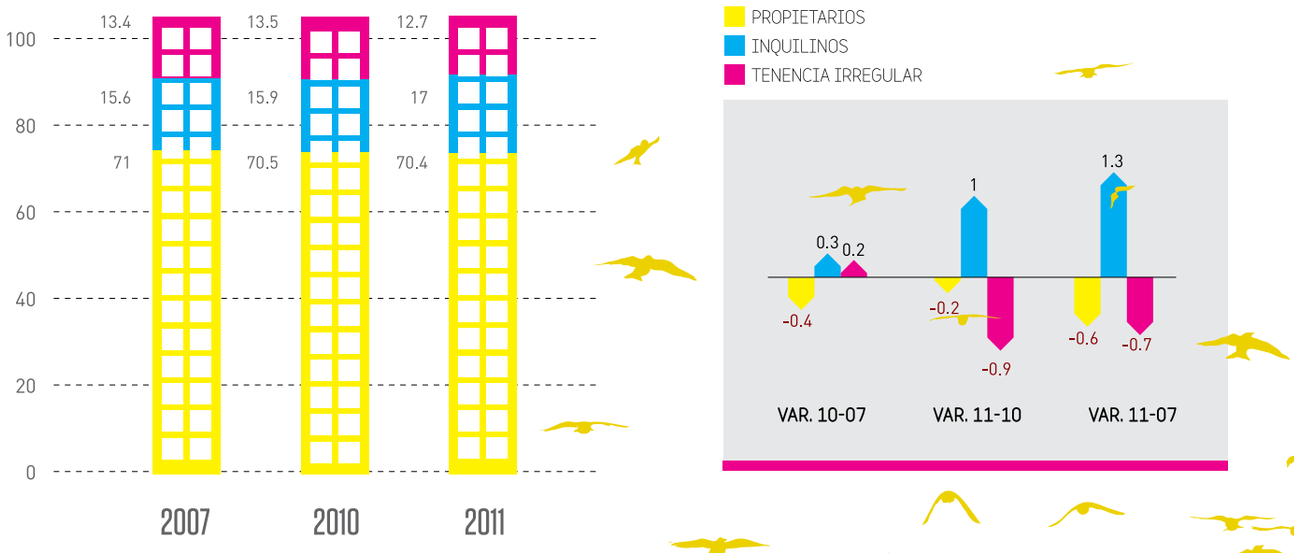
[3] *En lo que hace a la perspectiva de derechos, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas (1991) definió que para que una vivienda sea considerada adecuada debe cumplir con una serie de requisitos fundamentales: seguridad en la tenencia, disponibilidad de servicios materiales, gastos soportables, habitabilidad, asequibilidad, localización y adecuación cultural.*

[4] *En este sentido, por más que en la década se hayan cons- truido cientos de miles de viviendas sociales, la oferta no llega a compensar nunca la demanda, lo que lleva a que, al menos, el saldo neto del déficit habitacional permanezca invariante.*

FIGURA 2.1.1

REGIMEN DE TENENCIA DE LA VIVIENDA
TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO (2010-2016), OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA, UCA.

RÉGIMEN DE TENENCIA DE LA VIVIENDA

El régimen de tenencia de la vivienda constituye uno de los indicadores que mejor reflejan el déficit habitacional en el país así como el carácter estructural del mismo. Según datos censales, el porcentaje global de propietarios no se vio afectado en forma significativa durante las últimas cuatro décadas (en torno al 70% de los hogares), siendo las tasas de alquiler y las distintas modalidades de tenencia irregular o por fuera del marco contractual legal, las que experimentaron algunas variaciones dependiendo principalmente de los ciclos económicos más que de algún tipo de cambio estructural.

La propiedad sobre la vivienda incide en una diversidad de aspectos que hacen a la calidad de vida de las personas, entre los que se encuentran factores psico-emocionales como la seguridad y la posibilidad de proyectarse a largo plazo en un hábitat y en un espacio propio. En esta línea, los cuidados del entorno vital inmediato no serán los mismos por parte de quienes cuenten con la seguridad jurídica en la tenencia, en comparación con aquellos otros que la habiten temporalmente o bajo el riesgo permanente de un desalojo.

De los datos ilustrados en la figura 2.1.1 se desprende que al nivel del total urbano la tasa de propiedad sobre la vivienda no varió significativamente durante el período en análisis, pero sí lo hicieron en un grado reducido el alquiler y la tenencia irregular. A medida que se reducía esta última (del 13,4% al 12,7% de los hogares) se incrementaba proporcionalmente la tasa de alquiler (del 15,6% al 17%). Con ello, las distintas modalidades de tenencia irregular se redujeron 0,7 p.p. entre los años 2007 y 2011, a la vez que el porcentaje de alquiler aumentó 1.4 p.p.

Cuando se centra el análisis en la tenencia irregu- lar, se observa que mientras que las unidades domésticas cuyo principal sostén económico era una mujer no experimentaron variaciones significativas entre 2007 y 2011, en el caso donde la jefatura estaba a cargo de un varón sí se produjo una ligera reducción. Aún así, durante el último año de la serie la tenencia irregular seguía siendo más elevada en este segundo tipo de hogar (figura 2.1.2). En el mismo sentido, a los largo de los años examinados el indicador presenta valores más importantes en los hogares cuyo jefe se encontraba en una situación de empleo precario o de subempleo y lo contrario sucede con aquellos otros en donde el jefe se hallaba desempleado o inactivo. Esto responde al hecho de que en este último grupo se concentra una población más envejecida y, por tanto, con mayor probabilidad de haber adquirido una vivienda propia a lo largo de su vida. Asimismo, tanto en los hogares con niños o en aquellos conformados sólo por adultos, la tenencia irregular experimentó una ligera reducción a lo largo del pe ríodo, aunque siempre los hogares con niños duplicaron el valor del indicador observado en el otro grupo.

Habida cuenta de que la tenencia irregular de la vivienda se encuentra en estrecha relación con la pobreza y la privación material de los hogares, es de esperar que el indicador se incremente conforme se descienda en la estratificación socioeconómica. En este sentido, la figura 2.1.3 muestra que a lo largo del período en análisis la tenencia irregular alcanzaba a alrededor de uno de cada cuatro hogares del estrato muy bajo y se ubicaba en torno al 7% de aquellos otros que pertenecían al estrato medio alto. En esteúltimo caso se trata fundamentalmente de viviendas prestadas, mientras que en el segmento más pobre predomina la ocupación de hecho.

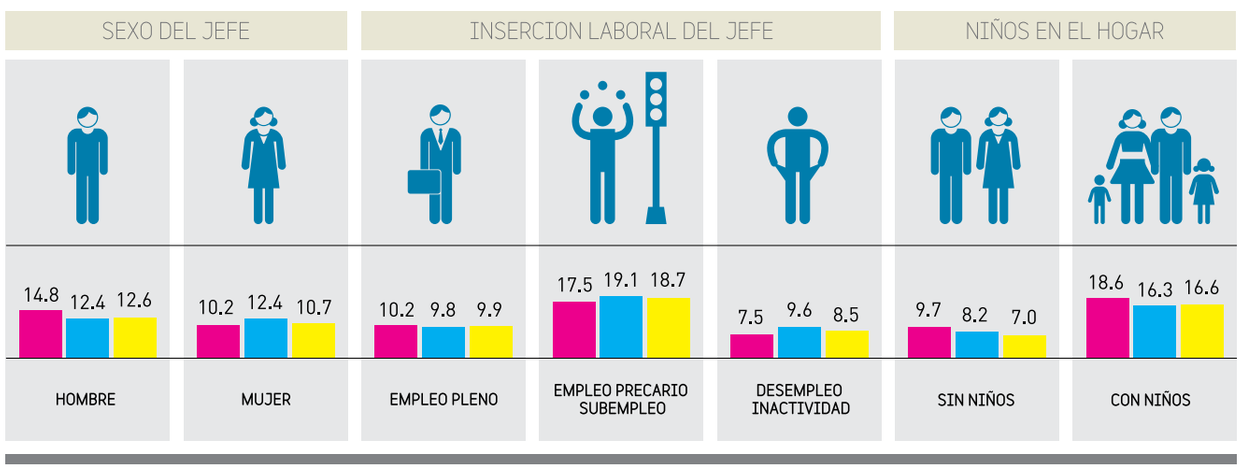
Por su parte, aproximadamente la mitad de los hogares que residían en villas o asentamientos precarios reconocía no ser ni propietarios ni inquilinos de la vivienda que habitaba, proporción que se mantuvo estable entre 2007 y 2011. Dentro de la traza urbana formal, el indicador se ubicaba en torno al 14% de las unidades domésticas que se asentaban en los barrios más perimidos y alrededor del 6% en las áreas mejor ubicadas. Por último, no se aprecian diferencias esta- dísticamente significativas entre quienes residían en el Gran Buenos Aires y aquellos otros que se ubicaban en el resto del país y en ambos casos el indicador permaneció estable a lo largo del período bajo análisis.

FIGURA 2.1.2

TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA SEGUN SEXO E INSERCION LABORAL DEL JEFE DEL HOGAR Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 _ 2011



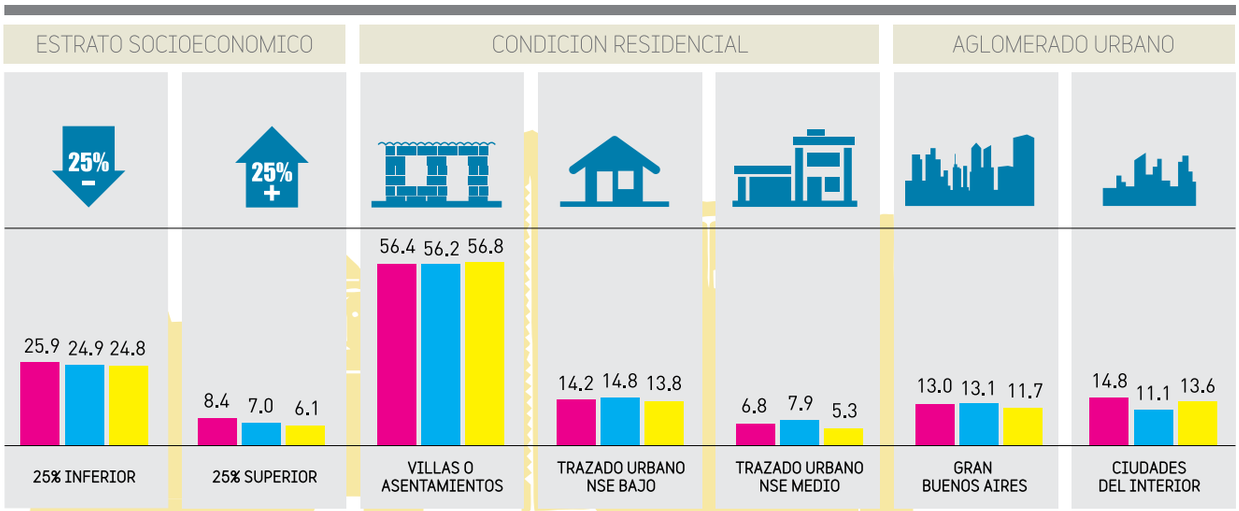
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.1.3

TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 _ 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

VIVIENDAS PRECARIAS

Los componentes físicos fundamentales de una vivienda, estructurales (cimientos, columnas, vigas y losas) y no estructurales (piso, paredes[5] y techo), deben cumplimentar un conjunto de atributos que les permitan responder a una serie de funciones y requerimientos que hacen a la calidad de la unidad habitacional en cuestión. En el caso de los elementos no estructurales, la función principal del piso es el aislamiento hidrófugo, que además tendrá consecuencias sobre la higiene de la vivienda. Las paredes deben cumplimentar las funciones de resistencia y delimitación de espacios, facilitando la privacidad de los ocupantes. En los muros externos a esto se suma la función de aislación térmica, acústica y la protección hidrófuga, atributos para los que se hace necesaria una terminación mediante revoque. El techo, asimismo, tiene como principal finalidad la protección superior contra las condiciones atmosféricas, con lo que también debe ser resistente, aislante e hidrófugo. A partir de esto y siendo que en el contexto local se ha llegado a un nivel de desarrollo tal que posibilita la edificación de unidades habitacionales con mínimos estándares de calidad material que permitan que se lleven a cabo las funciones previamente anotadas, en este apartado se presenta la incidencia de la vivienda precaria, entendiendo en esa situación a aquellas unidades habitacionales que cumplan con al menos una de las dos siguientes condiciones: a) sean casi- llas, ranchos o símiles; o b) sean casas o departamen- tos con estructuras sólidas pero que no cuenten con las terminaciones en las paredes o en los pisos.

Los datos de la EDSA - Bicentenario (2010-2016) muestran que al nivel del total urbano durante los cinco años analizados la incidencia de viviendas precarias prácticamente no varió y en 2011 alrededor del 11,9% de los hogares urbanos habitaba este tipo de unidades (figura 2.1.4).

Esta escasa variación se corrobora para gran parte de las variables de corte que se están utilizando en el análisis. En esta línea, obsérvese en la figura 2.1.5 que si bien el valor resultaba ligeramente más bajo para los hogares cuya jefatura se encontraba a cargo de una mujer, tanto en éstas como en aquellas familias donde dicho rol estaba ocupado por un varón la variación del indicador resultó menor entre 2007 y 2011.

Por su parte, la vivienda precaria se duplica en las unidades domésticas cuyo principal sostén económico se encontraba en una situación de empleo precario o subempleo, en comparación con aquellas otras donde el jefe tenía un empleo pleno de derechos. En el primer caso, alrededor de una de cada cinco unidades domésticas se encontraba habitando viviendas precarias. El indicador también resulta el doble en los hogares donde había presencia de niños o adolescentes, en comparación con aquellos otros conformados solamente por adultos.

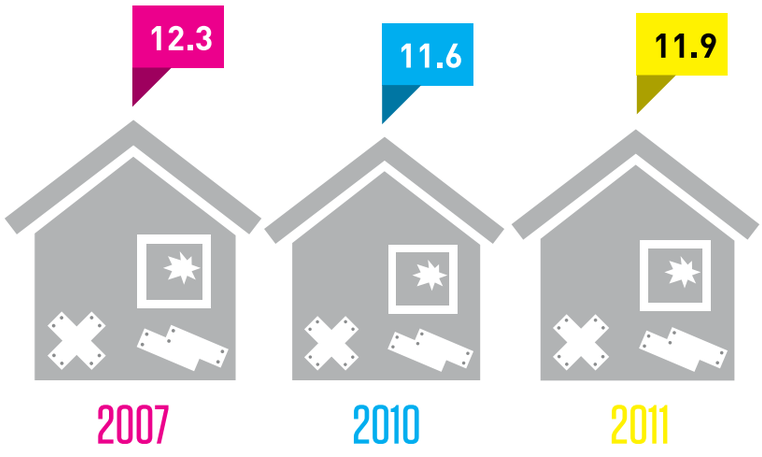
Cuando se examina la incidencia de viviendas precarias según el estrato socioeconómico de pertenencia del hogar, se aprecia que en el segmento más pobre de la población (25% inferior) se produjo una ligera reducción a lo largo del período bajo análisis, pasando del 28,6% en 2007 al 25,6% en 2011 (figura 2.1.6). Sin embargo, este retroceso del déficit no se verificó para el caso de las villas o los asentamientos precarios, lo que se explica tanto por el hecho de que la mejora se produjo en mayor medida entre los sec- tores pobres que habitan dentro de la traza formal, como por la propia dinámica expansiva de las urba- nizaciones informales, en las que gran parte de las nuevas viviendas son, en sí mismas, precarias. Esto lleva a que por más que las unidades antiguas experimenten mejoras, si continuamente se construyen nuevas viviendas, el saldo neto será que el indicador de déficit no experimentará variación alguna. Por último, en lo que hace al aglomerado urbano, si bien no se aprecian diferencias importantes entre la situación del Gran Buenos Aires y las ciudades del interior del país, la reducción del déficit se produjo fundamentalmente en el primer aglomerado, donde en 2011 el 10,6% de los hogares habitaba este tipo de viviendas.

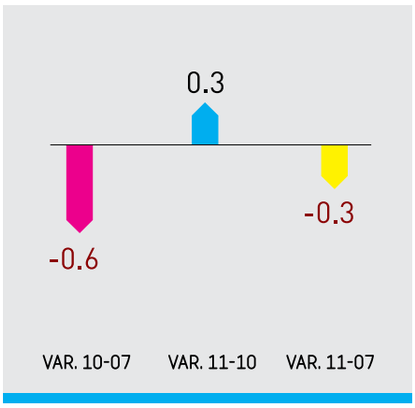
[5] *Las paredes también pueden cumplir una función estructural, depende del caso.*

FIGURA 2.1.4

VIVIENDAS PRECARIAS

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES





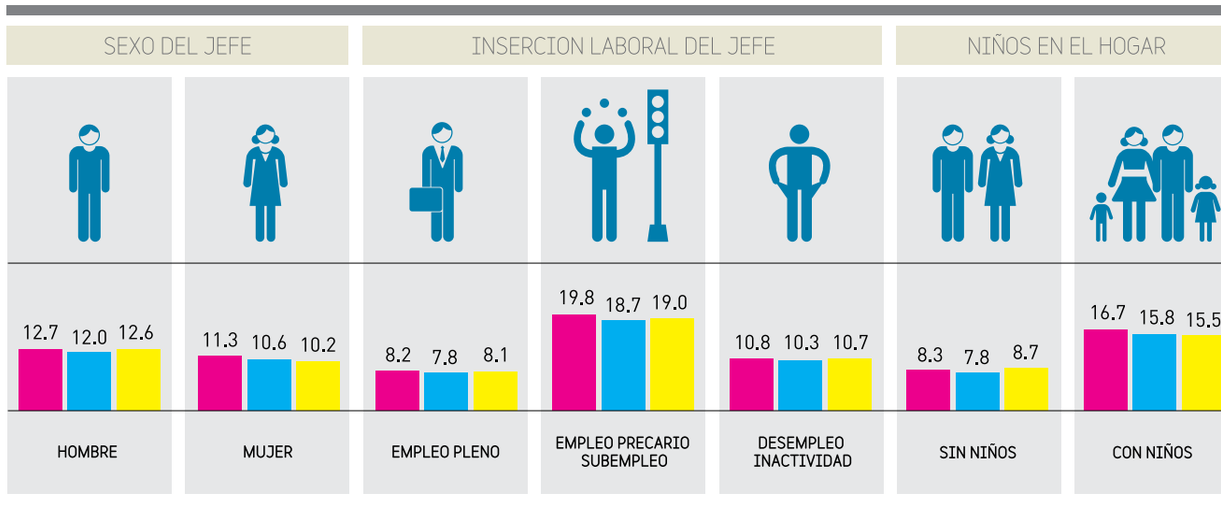
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.1.5

VIVIENDAS PRECARIAS, SEXO E INSERCION LABORAL DEL JEFE DEL HOGAR Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 _ 2011



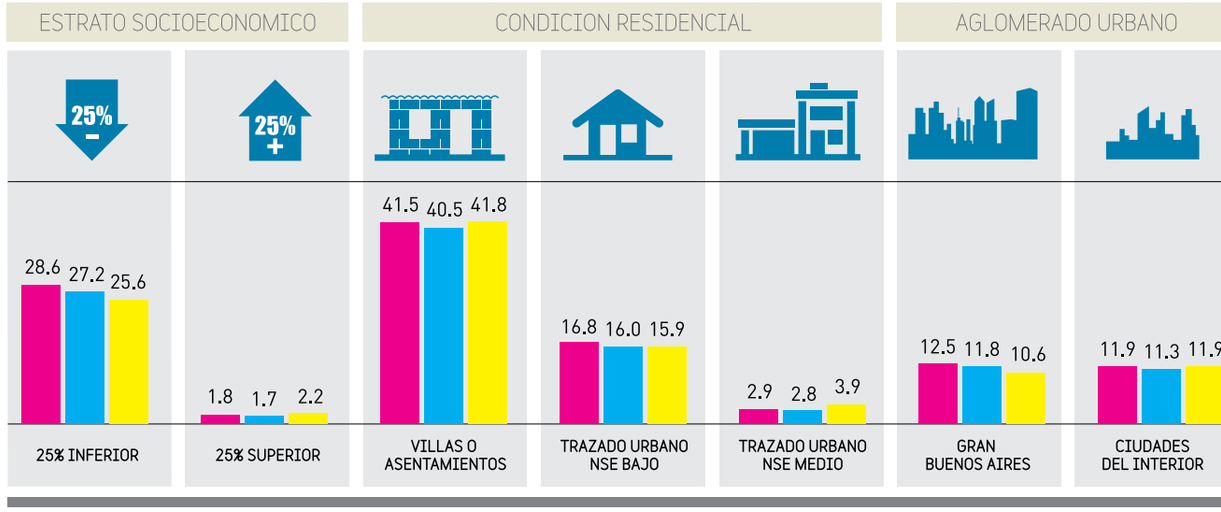
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.1.6

VIVIENDAS PRECARIAS SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 _ 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

SIN ABOGADOS NO HAY JUSTICIA

PROBLEMAS REALES
SOLUCIONES LEGALES

X

CONSULTÁ SIEMPRE A UN ABOGADO

Colegio Público de Abogados de la Capital Federal

HACINAMIENTO

En el conjunto de aspectos que hacen a las condi- ciones de habitabilidad de una vivienda, el espacio "suficiente" constituye uno de los elementos más im- portantes para el pleno bienestar de las personas y del conjunto del hogar, en virtud de que el espacio vital de residencia no sólo debe proveer protección y abrigo a sus ocupantes, sino brindar también condiciones para el desarrollo de la intimidad y de una vida saludable. Así, la literatura especializada señala que esta proble- mática se constituye en una de las dimensiones de lo que se denomina "déficit habitacional cualitativo", entendiendo que la mera carencia de una vivienda no es el único aspecto que debe ser tomado en cuenta a la hora de analizar los problemas habitacionales de un país (Schweitzer, 1996; Arriagada Luco, 2003).

Las alteraciones a la privacidad provocadas por la falta de espacio al interior de una vivienda operan nocivamente sobre la salud de las personas que la ocupan (OMS, 2010). En lo que respecta a los niños, diversos estudios muestran que esta condición afecta su rendimiento escolar, en razón de que no les provee de condiciones adecuadas para la concentración para el estudio (Jiménez, 1994; Chapin, 1963). Asimismo, una vivienda hacinada lleva frecuentemente a los niños y adolescentes a pasar más tiempo en la calle por fuera del acompañamiento de los adultos, lo que en algunos casos los expone a una serie de situaciones de riesgo, principalmente en contextos sociales de alta marginalidad.

Los datos de la encuesta muestran que a lo largo de la serie examinada el hacinamiento se redujo 1 p.p., pasando del 7,9% de los hogares en 2007 al 6,9% en 2011 (figura 2.1.7). Si bien entre 2007 y 2011 la problemática del haci- namiento retrocedió ligeramente tanto en los hogares cuyo principal sostén económico era un varón como en aquellos otros donde dicho rol estaba a cargo de una mujer, en este último caso para todos los años el indicador se ubicaba 2 p.p. por debajo del valor de las unidades domésticas con jefes varones (figura 2.1.8).[6] Por su parte, cuando se examina el nivel de hacinamiento según la inserción laboral del jefe, en los hogares donde éste se encontraba en una situación de empleo precario o subempleo el indicador duplicaba al de los hogares donde el principal sostén contaba con un empleo pleno de derechos. En lo que respecta a aquellos otros donde el jefe se hallaba desocupado, el hacinamiento resultaba más bajo, producto del menor tamaño promedio de esos hogares, en los que también hay una mayor proporción de personas de la tercera edad.

Por otro lado, la presencia o no de niños y adolescen- tes resulta fundamental para que se produzca el fenómeno del hacinamiento. Mientras que durante los cinco años en análisis la problemática se revelaba casi inexistente en las viviendas en donde no había presencia de menores, en el caso contrario el déficit se ubicaba en el 15,4% en 2007 y se reducía al 13,6% en 2011.

Dado que el hacinamiento es una de las manifesta- ciones del déficit habitacional cualitativo y siendo que éste se halla estrechamente vinculado con la condición socioeconómica de los hogares, la problemática se focaliza fundamentalmente en los segmentos más pobres y vulnerables de la sociedad (figura 2.1.9). Así, mientras que el indicador mostraba niveles irrelevantes en el 25% de los hogares en mejor situación socioeconómica, en los sectores más pobres alcanzaba al 19% en 2007 y se reducía 1,9 p.p. hacia el último año de la serie.

Algo similar se aprecia en lo que respecta a la condición residencial. A lo largo de los años monitoreados el hacinamiento en las villas y los asentamientos precarios duplicaba al de las zonas dentro de la traza urbana formal de nivel socioeconómico bajo y ésta, por su parte, resultaba considerablemente más elevada que en los barrios de clase media. Por último, mientras que en las ciudades del interior no se registró una variación entre 2007 y 2011, en el área metropolitana de Buenos Aires el indicador se redujo del 7,8% al 6,3%.

[6] Esto está vinculado con la mayor proporción de hogares mono- parentales o unipersonales entre aquellos cuyo principal sostén económico es una mujer.

FIGURA 2.1.7

HACINAMIENTO MEDIO

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

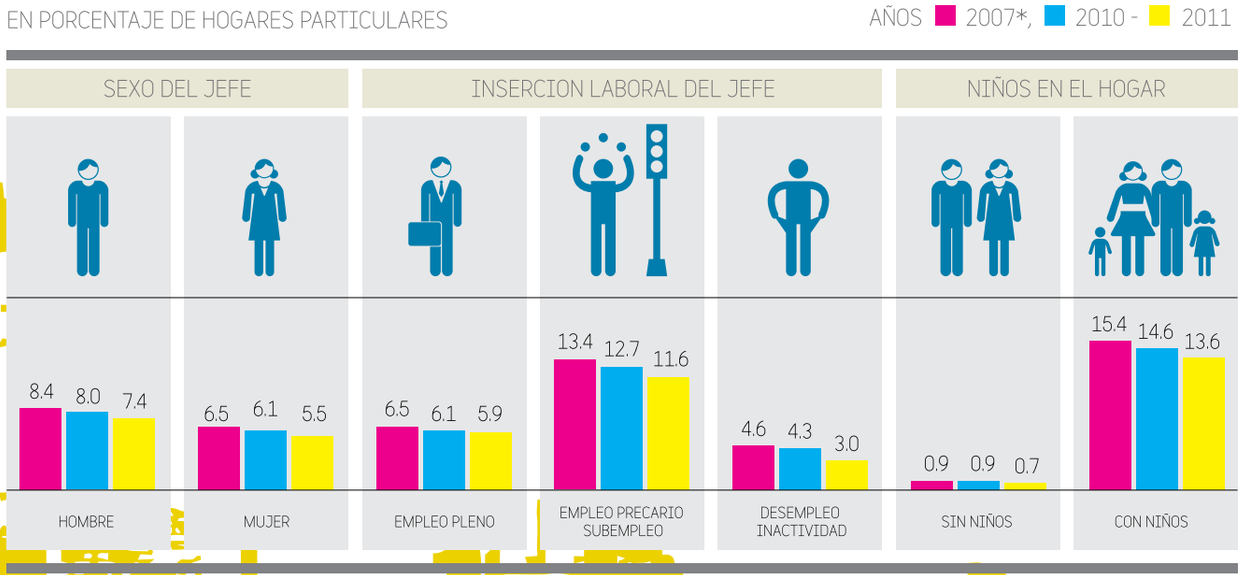


* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.1.8

HACINAMIENTO MEDIO SEGUN SEXO, CALIDAD DE INSERCION DEL JEFE DEL HOGAR Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



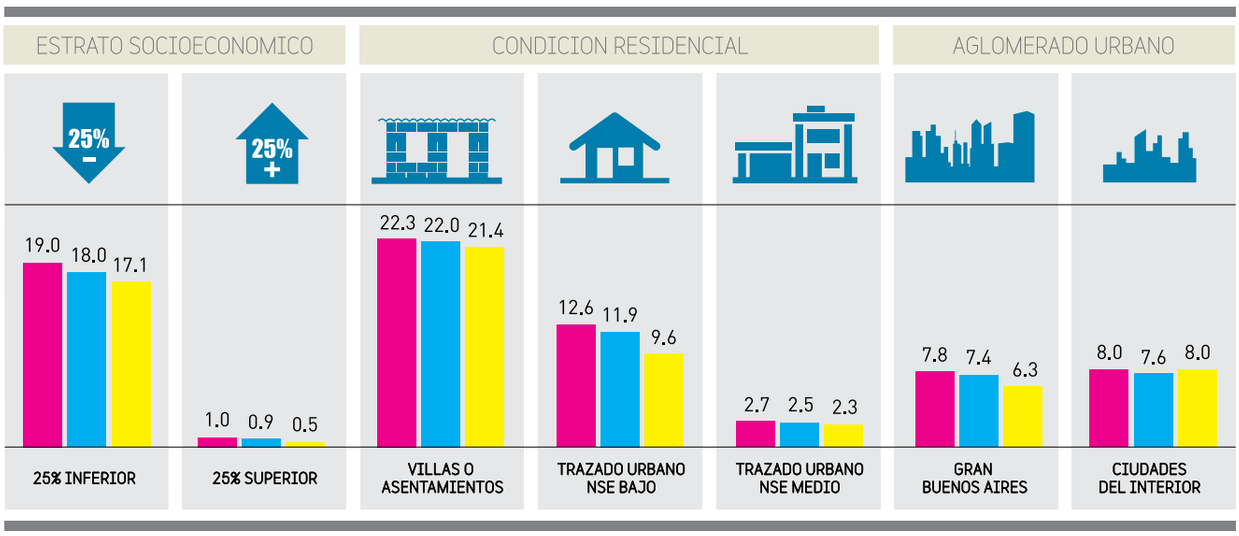
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.1.9

HACINAMIENTO MEDIO SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.









Los esperamos en el corazón de cada ciudad.

magma
management hotelero

www.magmahoteles.com.ar

CONEXIÓN A SERVICIOS DOMICILIARIOS DE RED

En términos genéricos los servicios urbanos son actividades que llevadas adelante por empresas privadas, el Estado o por organizaciones sociales sin fines de lucro, se constituyen en los canales que unifican sistémi- camente a los distintos componentes físicos del espacio urbano. Son, en definitiva, actividades que permiten que la ciudad funcione como tal y, en términos de Pírez (2009), constituyen "una mediación entre las dimensiones territoriales y sociales de la ciudad" (p. 20).

Los servicios urbanos pueden ser clasificados en distintos tipos de acuerdo a diferentes criterios. Un conjunto particular de ellos son los servicios domiciliarios de red, para cuyo acceso se hace necesario que se cumplan dos condiciones fundamentales: en primer lugar la existencia de un soporte físico cañerías, plantas de tratamiento de aguas servidas, cableado, etc. que puede ser provisto por una empresa privada, el Estado o los propios hogares organizados de algún modo comunitario o cooperativo. El déficit en el soporte físico no sólo se limita a su inexistencia absoluta sino que alcanza también a la insuficiencia para abastecer la demanda de manera adecuada, ya sea en cantidad o en calidad.

La segunda condición para el acceso a los servicios de red es que, en un sistema capitalista, tanto para la conexión de un inmueble como para el sostenimiento del suministro en el tiempo, es necesario que las unidades domésticas realicen dos tipos de erogaciones monetarias, en un caso para el "derecho de conexión", lo que se produce una única vez y, en el otro, para el pago periódico de la tarifa, en ambos casos pudiendo estar subsidiados por el Estado en mayor o menor grado. El único servicio domiciliario de red por el que no se paga la utilización es el sistema cloacal. Asimismo, en algunas situaciones a esta erogación monetaria se le agrega una adicional y más onerosa: en el caso de que la infraestructura no atraviese algunas zonas ni tampoco esté planificado que lo haga en lo inmediato, si la población residente quisiera contar con el servicio deberá abonar la extensión de esa red por fuera del pago de la conexión y del posterior suministro.[7]

En los párrafos que siguen se examina el nivel de ac- ceso de los hogares a una serie de servicios domiciliarios de red a través de cuatro variables, a saber: la calidad del suministro de agua corriente y de energía eléctrica, y la usencia de conexión a las redes de cloacas y de gas.



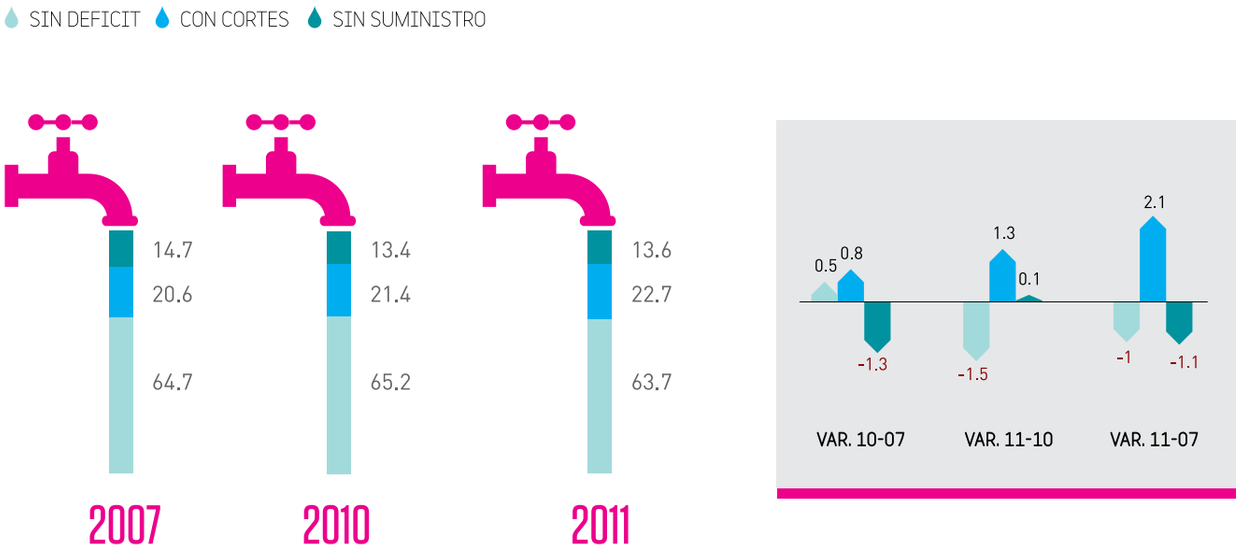
2.2

[7] *En otros términos, el potencial usuario o frentista se tendrá que hacer cargo del financiamiento de la inversión y no así la empresa ni el municipio.*

FIGURA 2.2.1

CALIDAD DE SUMINISTRO DEL AGUA CORRIENTE

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTASINTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO (2010-2016), OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA, UCA.

CALIDAD DEL SUMINISTRO DE AGUA CORRIENTE DE RED

El agua corriente de red es un servicio que incide directamente sobre la calidad de vida de la población. Junto al desarrollo de una infraestructura de saneamiento urbano, la buena provisión de agua tiene un efecto muy importante en lo que concierne a la reducción de las tasas de morbi-mortalidad de la población en general y de grupos específicos en particular (lactantes, niños y ancianos) (OMS /UNICEF, 2000; OMS, 2006). En esta línea, la incidencia de la proble- mática del acceso al agua corriente mejorada impacta de maneras muy diversas en los distintos segmentos sociales, siendo las poblaciones en situación de vulnerabilidad las más afectadas, que si bien en muchos casos cuentan con conexión a la red, distintos trabajos muestran que la calidad del recurso que reciben no se encuentra en óptimas condiciones (Gentes, 2006).

Como se aprecia en la figura 2.2.1, al nivel del total urbano la ausencia de conexión se redujo apenas 1,1 p.p. entre 2007 y 2011, a la vez que se incrementó el porcentaje de hogares con problemas en el suministro (frecuentes cortes y bajas de presión).[8] Esto muestra que al mismo tiempo que se incrementaron los hogares conectados, también se produjo un deterioro en la calidad general de la prestación.

En lo que respecta a los hogares sin suministro, las diferencias según el sexo del jefe del hogar resultan menores: en el último año de la serie el problema afectaba al 12,6% de las unidades domésticas cuyo sostén principal era un varón y al 10,6% en el caso de que dicho rol estuviera ocupado por una mujer (figura 2.2.2). Al mismo tiempo, los problemas de cor- tes y bajas reiteradas de presión se incrementaron ligeramente en ambos casos, principalmente en los hogares con jefas mujeres.

Por su parte, si bien a lo largo de la serie los hoga- res con jefes con empleos precarios o subempleados presentaban un nivel muy superior de ausencia de conexión a la red de agua corriente en comparación con aquellos otros con jefes en situación de pleno em- pleo y con desempleo o inactividad, la reducción más importante del déficit entre 2007 y 2011 se pro-

[8] *Mientras que el primer aspecto está estrechamente vinculado por un lado con la capacidad económica de los hogares para conectarse y para pagar la tarifa y por otro con las inversiones en infraestructura por parte de las empresas o el Estado, la persis- tencia de cortes y bajas de presión está fundamentalmente ligada a la falta de inversiones y a problemas de planificación, regulación y control de las empresas prestatarias por parte del Estado.*

dujo entre los primeros, del 21,1% al 17,5%. En paralelo a la ligera reducción de la ausencia de conexión a la red en cada uno de los tres tipos de hogares, se produjo un incremento en lo que respecta a los problemas con el suministro, fundamentalmente entre las unidades domésticas a cargo de jefes con precariedad laboral o con desempleo o inactividad. Esto lleva a que, en un balance general, estos dos últimos grupos hayan experimentado un incremento del déficit total, lo que se puede apreciar en el tercer gráfico de la figura 2.2.2.

En lo que respecta a la presencia de niños en el hogar, mientras que en aquellos conformados únicamente por adultos la ausencia de conexión se mantuvo estable durante el período analizado (en torno al 9,5%), la mayor reducción se produjo en el caso de las familias con niños (del 20,3% en 2007 al 16,1% en 2011). No obstante, dado que en paralelo se incre- mentaron los problemas de cortes y bajas de presión, el déficit total se mantuvo estable en los hogares con niños y se incrementó ligeramente en los que no había presencia de menores.

La figura 2.2.3 ilustra la carencia de suministro, los problemas en la calidad del mismo y el déficit total según el estrato socioeconómico, la condición residencial y el aglomerado urbano. En lo que hace a la primera de las tres variables, a lo largo de la serie la ausencia de suministro resultaba casi nueve veces más alta en los hogares más pobres que en los del cuartil superior. En todos los casos no se verificaron variacio- nes estadísticamente significativas entre 2007 y 2011. Lo propio sucede con los cortes y bajas de presión, lo que lleva a que el déficit total tampoco experimentara modificaciones a lo largo de los años relevados.

Cuando se analizan los datos según la condición residencial, en las villas y asentamientos precarios todos los indicadores permanecieron prácticamente invariantes a lo largo de la serie (excepto por un ligero incremento de los cortes y bajas de presión en 2010) y lo contrario sucedió en los barrios de estratos bajos dentro de la traza urbana formal, donde sí se verificó una importante reducción de la ausencia de conexión y un simultáneo incremento de los problemas en el suministro. Si bien el resultado es que para este grupo de hogares el déficit total no experimentó variación alguna entre 2007 y 2011, se puede deducirque la incorporación de nuevos usuarios a la red no implicó necesariamente un mejoramiento sustancial de la calidad del suministro.

Por último, como también se desprende de la figura 2.2.3, la ausencia de conexión se focaliza principalmente en la región del Gran Buenos Aires, área metropolitana donde el indicador descendió alrededor de 2 p.p. entre 2007 y 2011, llegando al 19,7%. Sin embargo, al mismo tiempo se produjo un incre- mento de los problemas de cortes y bajas de presión (de 15,5% a 19,3%). En las ciudades del interior del país, donde casi no existe déficit de acceso a la red, también aumentaron los cortes de suministro, au- mentando su incidencia de un 29% a un 31,7%.

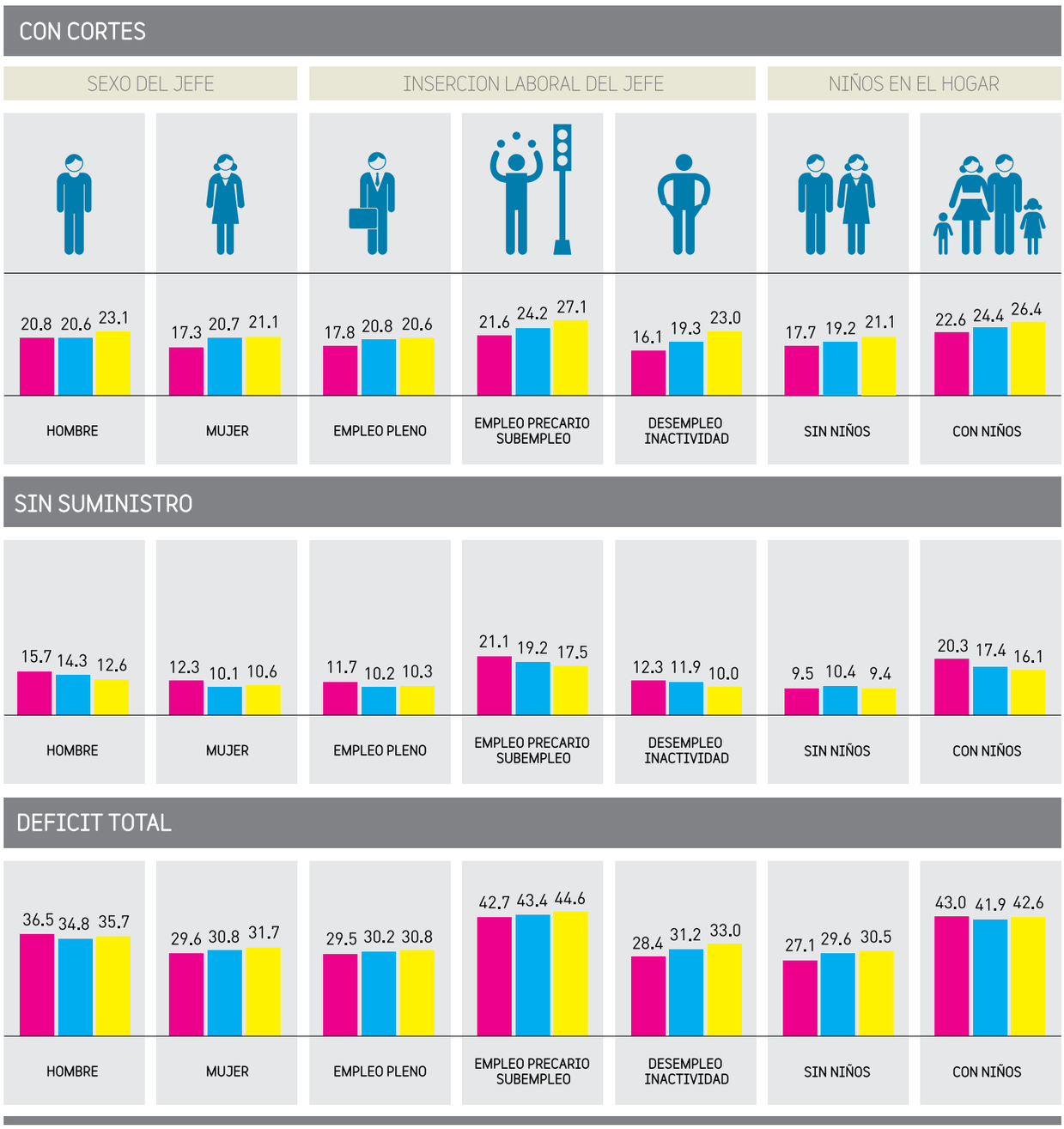
FIGURA 2.2.2

CALIDAD DE SUMINISTRO DE AGUA CORRIENTE SEGUN SEXO E INSERCION LABORAL DEL JEFE Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011





* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

INTERCONTINENTAL®
MENDOZA

RECUERDOS QUE NO SE PUEDEN LLEVAR EN EL EQUIPAJE

BRING BACK MEMORIES NOT JUST SOUVENIRS







Reconocida mundialmente por sus excelentes vinos, la calidez de su gente y sus contrastantes paisajes, Mendoza es el destino perfecto para disfrutar del sol, interactuar con la naturaleza y crear momentos inolvidables. Con 180 habitaciones y suites, el mayor centro de congresos y convenciones del interior del país con 4.500 m², restaurantes y bares de sabor regional con nivel internacional, spa, galería comercial y casino.

Mendoza is worlwide known for its excellence in wines, the warmth of its people and its contrasting landscapes. It is the perfect destination to enjoy the sun, yo interact with nature and to create unforgettable moments. InterContinental Mendoza offers 180 rooms and suites, the biggest convention center outside Buenos Aires, restaurants and bars with international cuisine and local flavor, spa, commercial gallery and casino.

Do you live an InterContinental life?

INTERCONTINENTAL MENDOZA

Blvd. Pérez Cuesta esq. Av. Acceso Este
Mendoza, Argentina
Tel + 54 261 521 8800
info@intercontinentalmendoza.com
www.intercontinentalmendoza.com

SABRE	67947
AMADEUS	MDZICA
WORLDSPAN	MDZHA
GALILEO	33769

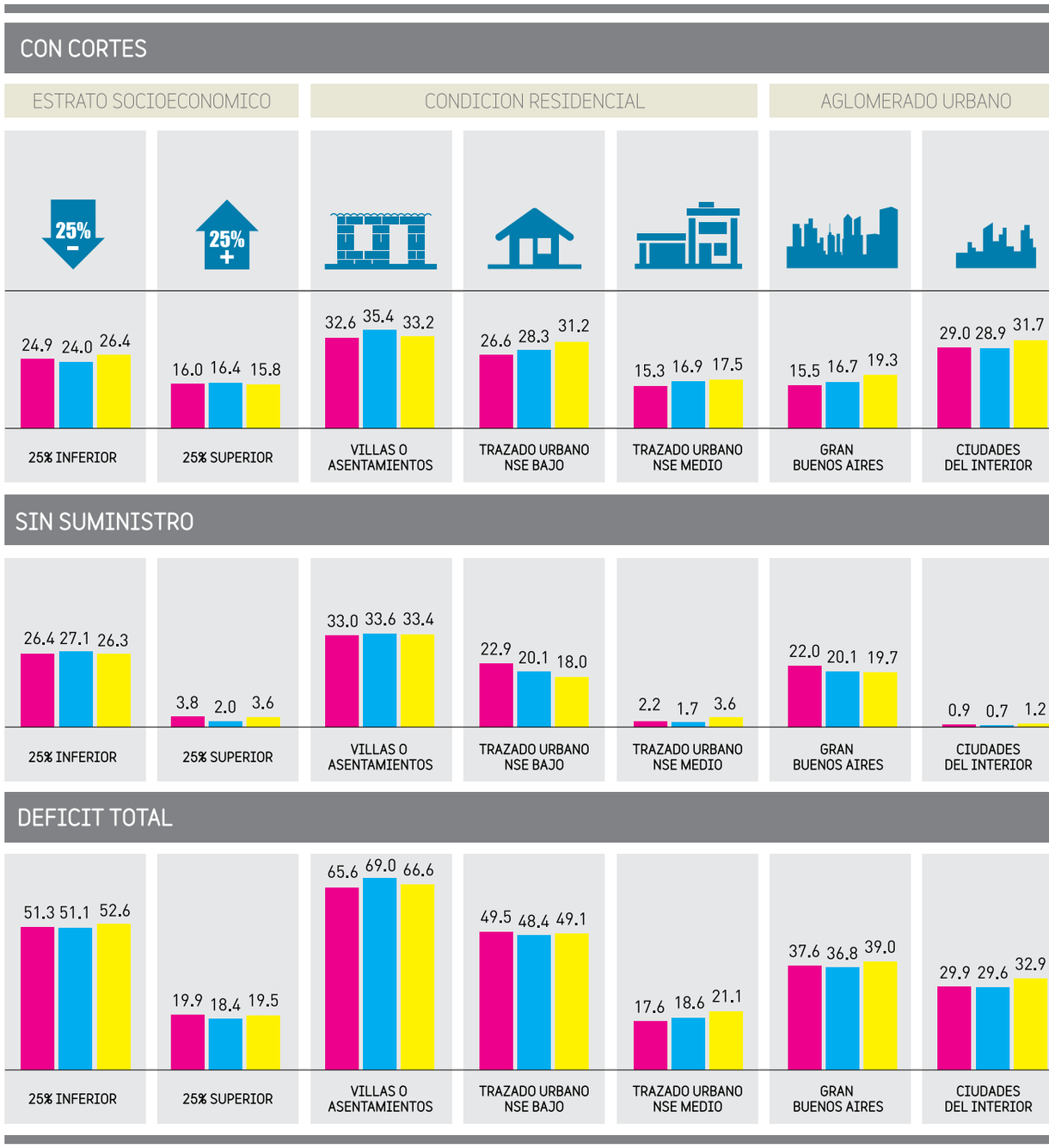
FIGURA 2.2.3

CALIDAD DE SUMINISTRO DE AGUA CORRIENTE SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011





* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

PLACER Y CONFORT: LA FÓRMULA CONTRA TODO ESTRÉS

A minutos de Buenos Aires, viva una experiencia única en contacto con la naturaleza y disfrute una estadía inolvidable

Resort - Spa - Eventos

POLO HOTEL
Resort & Spa







En Open Door, entre Pilar y Luján a sólo 45' de la ciudad de Buenos Aires, con sus 60 hectáreas de verde campo, el Resort de Campo & Polo le ofrece la posibilidad de un turismo contra todo estrés, con un excelente y completo Spa que lo invitan a vivir en contacto con la naturaleza, y disfrutar de la mejor gastronomía nacional e internacional en el exclusivo restaurante La Perdiz.
Las mejores instalaciones para realizar eventos.

Ruta 6 y Río Luján, Open Door, Buenos Aires.
(054) 1533764865/6
(054) 02323-496669

POLOHOTEL

info@poloresort.com · www.poloresort.com

CALIDAD DEL SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Tanto las actividades productivas que realizan las empresas y los particulares como las reproductivas que se llevan acabo en el seno de los hogares dependen por completo del suministro eléctrico, cuya existencia es una condición de posibilidad sine qua non de aquellas, al menos como se conciben en el mundo contemporáneo. Desde hace décadas las áreas urbanas del país cuentan con una tasa de cobertura del servicio casi completa, producto de una política deliberada por parte del Estado argentino que acompañó la expansión del aparato industrial durante la etapa sustitutiva de importaciones y dentro de la cual también se incluyó un cierto nivel de permisividad con respecto a la conexión clandestina para con los hogares más vulnerables y que no estaban en condiciones de hacer frente a las tarifas del servicio práctica que fue continuada en cierto grado por las empresas prestatarias después de las privatizaciones-. Sin embargo, la desinversión de las últimas décadas llevó a que el sistema presente fuertes deficiencias, fenómeno que se pone de manifiesto en la prevalencia de reiterados cortes de luz y en pronunciadas bajas de tensión.[9]

De los datos obtenidos por la EDSA - Bicentenario (2010-2016) se desprende que más de la mitad de los hogares urbanos ha recibido un suministro defectuoso durante los últimos cinco años, déficit que se incrementó ligeramente entre ambos extremos de la serie (del 55,1% al 56,7%) y que se vio acompañado de una reducción del porcentaje de viviendas sin problemas (figura 2.2.4).

Si se suma el reducido porcentaje de unidades do- mésticas que no tiene suministro eléctrico con aque- llas otras en las que se registran problemas de cortes o bajas reiteradas de tensión, se observa que entre 2007 y 2011 el déficit se incrementó alrededor de 3,7 p.p. en los hogares cuya jefatura estaba a cargo de un varón y 1,6 p.p. en donde el principal sostén era una mujer. Asimismo, a lo largo de la serie en este segundo caso el déficit resultaba algo menor que en los hogares con jefes varones (figura 2.2.5).

En lo que respecta a la inserción laboral del principal sostén del hogar, el déficit resulta superior en donde éste se encontraba en situación de empleo precario o de subempleo y tampoco en este caso se registraron variaciones significativas entre ambos extremos de la serie. Por último, los hogares con presencia de niños reportaban mayores problemas con el suministro de energía eléctrica que en donde no había menores y también en este caso los niveles y las brechas permanecieron constantes entre 2007 y 2011.

En lo que respecta a la estratificación socioeconómica de los hogares, si bien el segmento más pobre fue el que a lo largo de la serie experimentó un nivel de déficit más importante, el mayor incremento de los problemas con cortes y bajas de tensión se re gistró en el estrato medio alto, pasando en 2007 del 47,2% de los hogares al 52,9% en 2011 Aunque existe una brecha significativa entre los tres tipos de hogares mediante los que se examina la condición residencial, a lo largo de la serie los problemas con el suministro eléctrico no se modificaron ni en las villas ni en los dos tipos de barrio dentro de la traza urbana formal. En el primer caso el indicador se mantuvo en torno al 76% (en promedio) y en los mejores barrios el suministro defectuoso rondaba el 49%. Por último, el déficit se incrementó ligeramente en las ciudades del interior del país, manteniéndose estable en el área del Gran Buenos Aires.

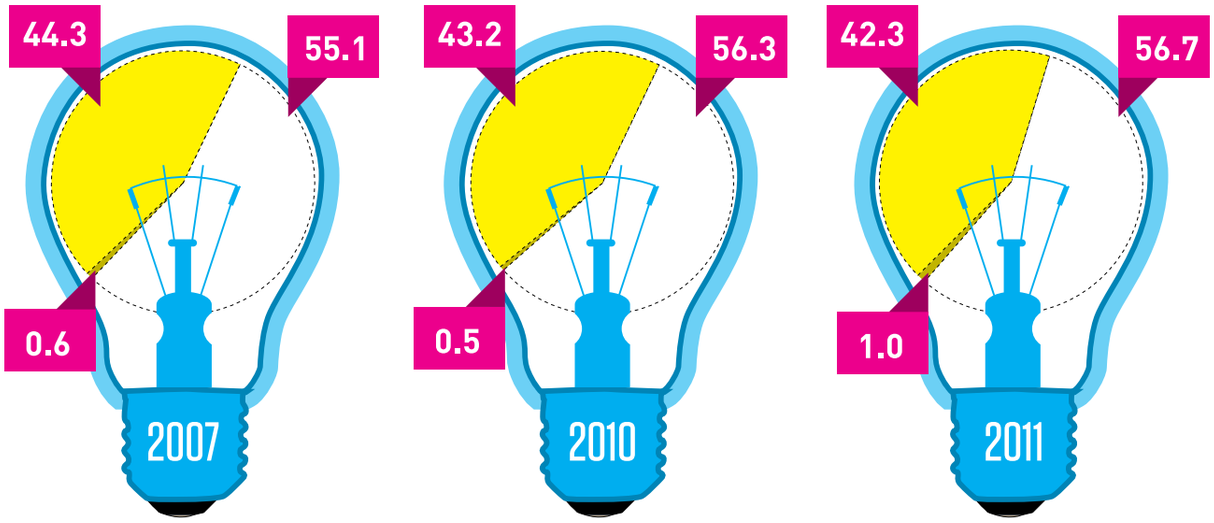


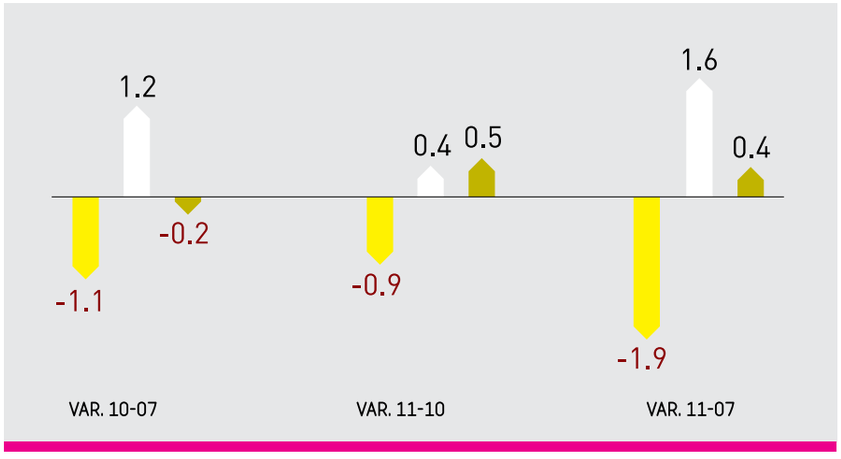
[9] En este sentido, debe recordarse que los problemas con el sumi- nistro pueden rastrearse hasta la década del ochenta en el marco de lo que fue la política de "cortes programados".

FIGURA 2.2.4

CALIDAD DE SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTASINTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES





SIN DEFICIT

CON CORTES

SIN SUMINISTRO

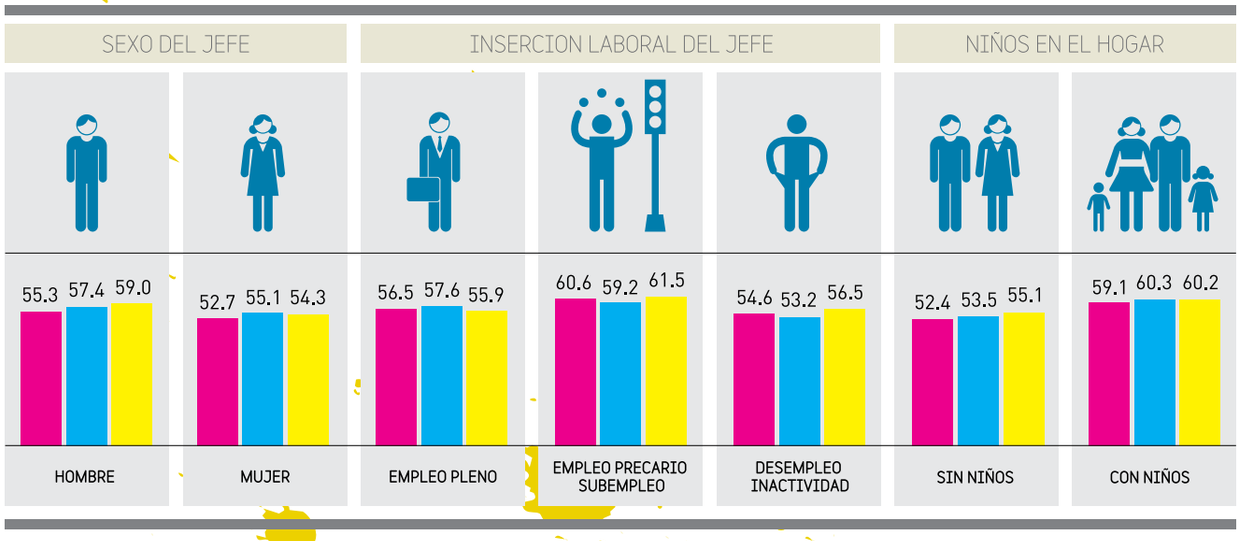
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO (2010-2016), OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA, UCA.

FIGURA 2.2.5

PROBLEMAS CON EL SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFE DEL HOGAR Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



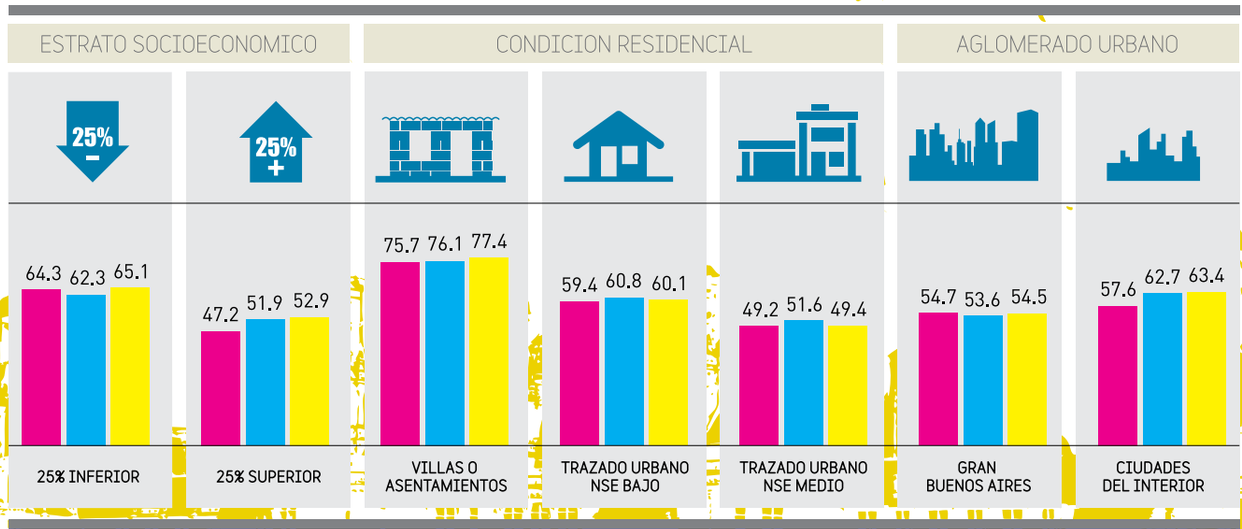
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.2.6

PROBLEMAS CON EL SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

consejo

GANADOR

LAS MEJORES ALTERNATIVAS PARA LA TEMPORADA DE NIEVE 2013







EN EL SERVICIO DE TURISMO DEL CONSEJO

Viamonte 1549 PB - turismo@consejo.org.ar - www.consejo.org.ar

LEGAJO N° 4393/ ESFL - EXPTE.: 1001/84 /AUTORIZ. RES. N° 132/ SECRETARIA DE TURISMO/ PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Servicio de TURISMO

DÉFICIT DE CONEXIÓN A LA RED CLOACAL

Una de las manifestaciones de los déficit estruc- turales en materia de servicios e infraestructura urbana de la Argentina ha sido el lento desarrollo de la red de desagües cloacales y la carencia de conexión domiciliaria a la misma. En el país, la ausencia de este recurso es suplida generalmente por la utilización de cámaras sépticas, en el mejor de los casos, o pozos ciegos en otros, aunque ninguno de estos dos sistemas alternativos tiene el impacto sanitario de la red cloacal (Adaszko, 2010). Se trata, pues, de un servicio urbano de vital significación por las consecuencias sanitarias que conlleva, habida cuenta de que, como especifica la OMS, "interrumpe la transmisión de gran parte de las enfermedades fecales-orales en su origen principal, al prevenir la contaminación del agua por heces humanas" (OMS/UNICEF, 2000: 3).

El bajo nivel de desarrollo general de la red pone al descubierto las falencias en las políticas urbanas del país, donde se priorizó el asentamiento de poblaciones en espacios que brindaban oportunidades en cuanto a la inserción en el mercado de trabajo, pero la consecuente expansión de la mancha urbana no fue acompañada por un desarrollo de la infraestructura de bienes y servicios, acorde a las necesidades y a estándares aceptables para el desarrollo humano.[10]

Por su parte, después del proceso de privatización de los servicios de abastecimiento de agua y de saneamiento, las empresas concesionarias invirtieron fundamentalmente en el primer componente pero no así en el segundo, con lo que la extensión de la red cloacal quedó virtualmente paralizada, situación que comenzó a modificarse a partir de la reestatización de la principal empresa prestataria de la región metropolitana de Buenos Aires.

Los datos de la encuesta permiten apreciar que al nivel del total urbano entre 2007 y 2011 se produjo una reducción del déficit de 3,8 p.p., pasando del 37,8% al 34% de los hogares (figura 2.2.7).

Si bien la mayor reducción en el déficit de conexión a la red cloacal tuvo lugar en los hogares cuya jefatura estaba a cargo de un varón, en 2011 éstos seguían registrando un nivel superior al de los hogares con jefas mujeres (35,7% y 29,6%, respectivamente) (figura 2.2.8). Asimismo, también se produjo una reducción del indicador en los hogares con jefes en situación de precariedad laboral aunque, aun así, en el último año de la serie en este grupo el déficit seguía siendo considerablemente más elevado que en las unidades domésticas con jefes en situación de pleno empleo o en comparación con aquellas otras a cargo de desemplea- dos, sin diferencias estadísticamente significativas entre estos dos tipos de hogares. Por otro lado, como se desprende de la misma figura, a lo largo de toda la serie los hogares con niños evidencian un mayor nivel de ausencia de red cloacal que las unidades domésticas conformadas únicamente por adultos. En 2011, mientras que en el primer grupo el déficit alcanzaba al 41,1%, en el segundo se ubicaba en el 27,4%.

Cuando se examina la ausencia de conexión a la red cloacal según el estrato socioeconómico, la brecha entre los dos cuartiles extremos resulta por demás significativa (figura 2.2.9). Sin embargo, a lo largo de los cinco años analizados en el segmento más pobre de la sociedad se produjo una reducción del déficit de 5,9 p.p., a la vez que en el extremo opuesto de la estratificación, el sector mejor posicionado en términos socioeconómicos no experimentó variación alguna (8,4% de déficit en 2011). En el mismo sentido, las villas y los asentamientos precarios vieron reducida la falta de conexión a la red entre ambos años extremos de la serie, pero, aun así, en 2011 el 68,4% de estos hogares se encontraba en una situación deficitaria. Una reducción similar se produjo en los barrios dentro de la traza urbana formal donde reside población de nivel socioeconómico bajo, a la vez que no se aprecian modificaciones en las zonas mejor ubicadas, donde una de cada diez unidades domésticas no estaba conectada a la red.

Por último, el Gran Buenos Aires constituye el aglomerado urbano en el que esta problemática adquiere mayor intensidad, no obstante observarse una reducción de la misma entre 2007 y 2011 (del 41,9% al 37,6%).[11] En tanto, en las ciudades del interior del país el déficit no se modificó en los últimos cinco años, rondando en promedio el 27% de los hogares.

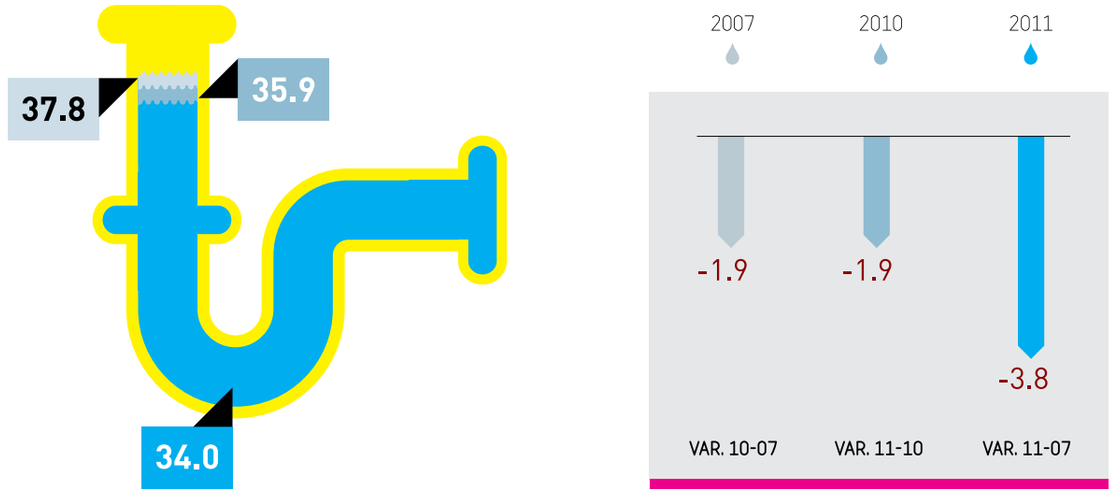
[10] En este sentido, la política de "loteo popular" desplegada a partir de la Ley Nº 14.005 de 1950 y que se extendió durante las tres décadas siguientes hasta la promulgación de la Ley Nº 8.912 en el año 1977, si bien durante décadas favoreció el acceso al suelo urbano de amplios sectores que no hubieran podido hacerlo de otro modo, llevó asimismo a la conformación de un importante volumen de barrios y municipios sin infraestructura básica de servicios urbanos (Fernández Wagner, 2006).

[11] Es preciso hacer la salvedad de que si se excluyera a la Ciudad de Buenos Aires de dicho aglomerado, el déficit sería aún mayor, en virtud de que en el distrito capital del país, la cobertura de cloacas es casi total.

FIGURA 2.2.7

SIN CONEXION A LA RED CLOACAL

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

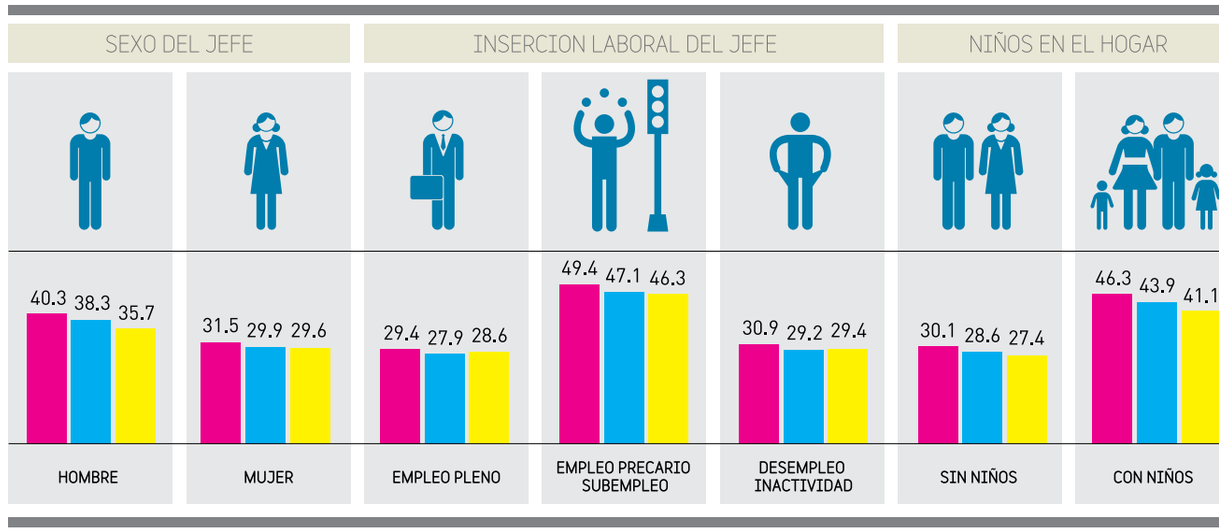


* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.2.8

SIN CONEXION A LA RED CLOACAL SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFE Y NIÑOS EN EL HOGAR

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011
EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



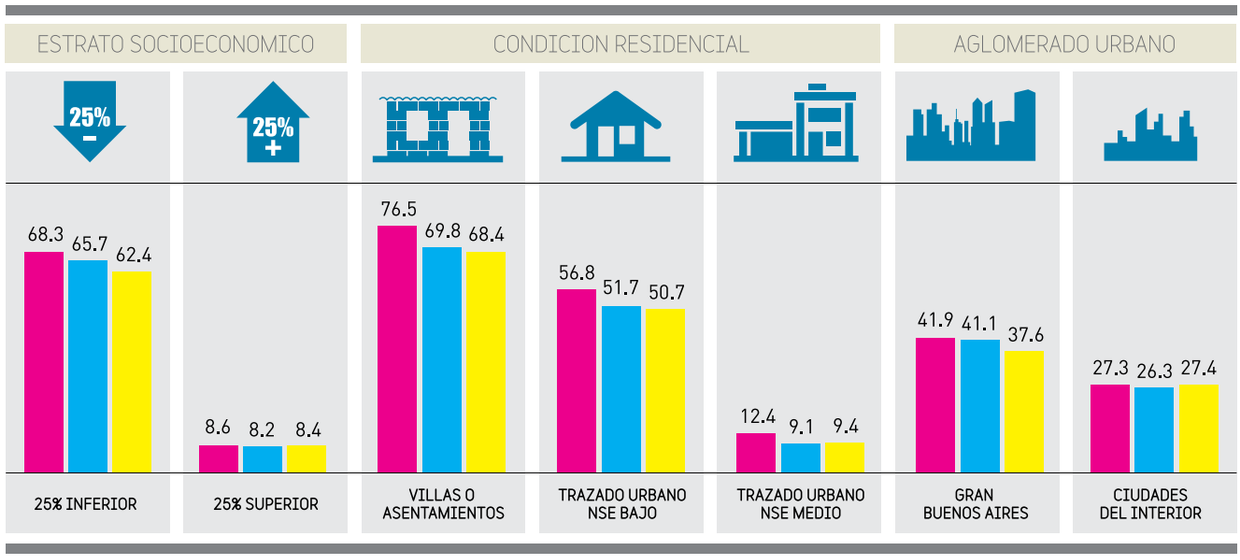
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.2.9

SIN CONEXION A LA RED CLOACAL SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011

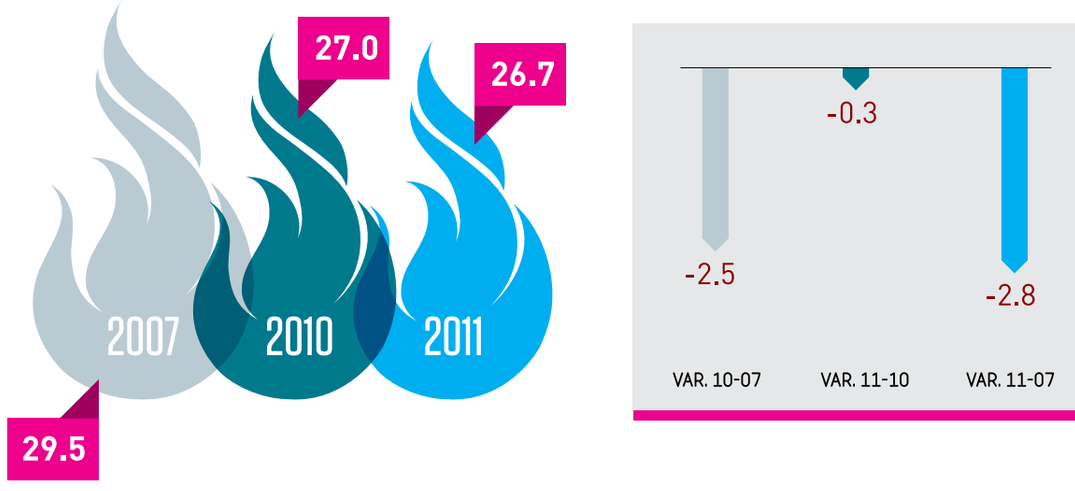


* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.2.10

SIN CONEXION A LA RED DE GAS NATURAL DOMICILIARIO

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

DÉFICIT DE CONEXIÓN A LA RED DE GAS NATURAL DOMICILIARIO

Más allá de la importancia del gas dentro del sistema productivo, ya sea para su uso directo o para la generación eléctrica, en el país este recurso sigue constituyendo la principal fuente energética para la calefacción y la cocina de las viviendas. Sin embargo, a lo largo de la historia urbana del país, dentro del conjunto de los servicios domiciliarios de red éste ha sido uno de los menos extendidos y con menor tasa de co- bertura, con lo que los hogares sin acceso a él se han visto compelidos a abastecerse del hidrocarburo a tra- vés de otros medios como garrafas, balones o tanques con gas comprimido.

La utilización de garrafas en lugar del gas natural a través de la red para la calefacción y la cocina de las viviendas particulares tiene consecuencias sobre la seguridad del propio hogar –en aquellos casos en los que no se produzca un uso correcto-, a la vez que im- pacta negativamente en el presupuesto familiar. En lo que respecta al primer aspecto, mientras que los sectores más vulnerables utilizan las garrafas en con- diciones poco seguras, los sectores socioeconómicos medios y altos que no acceden a la red de gas natural domiciliario generalmente no utilizan garrafas, sino tubos y tanques en condiciones mucho más propicias Los datos de la EDSA - Bicentenario (2010-2016) muestran que entre 2007 y 2011 en las áreas urbanas relevadas el déficit de conexión a la red de gas natural domiciliario se redujo 2,8 p.p., del 29,5% al 26,7% de los hogares (figura 2.2.10).

El mayor déficit se registra en los hogares cuya jefatura está a cargo de un varón, ubicándose en 2011 5 p.p. por encima de aquellos otros con jefas mujeres. Como puede apreciarse en la figura 2.2.11, la principal reducción se produjo entre los primeros. De los datos también se desprende que el indicador se duplica en las unidades domésticas con jefes en condición de precariedad laboral en comparación con los que tenían un sostén con empleo pleno, los que, por su parte, presentaban un déficit más bajo que los hogares con jefes desempleados o inactivos. Aun así, la reducción del indicador entre 2007 y 2011 resultó significativa en las unidades domésticas con jefes en situación de precariedad laboral. Por su parte, en las familias con niños y adolescentes también se duplica el valor del indicador en comparación con los hogares sin presencia de menores. En el primer grupo el déficit de conexión se redujo 5,5 p.p. entre 2007 y 2011 y en el segundo apenas 1,3 p.p. De la figura 2.2.12 se desprende que la brecha entre los hogares pertenecientes a los dos cuartiles socioeconómicos extremos resulta considerable, incluso tomando en cuenta la reducción que experimentó el indicador en el segmento más pobre a lo largo de los cinco años bajo análisis. En 2011 el 55,5% de las unidades domésticas de este último no contaba con conexión a la red de gas frente a tan sólo el 4,1% de aquellas otras pertenecientes al cuartil superior.

En el ámbito de las villas y de los asentamientos precarios la ausencia de conexión a la red resultaba casi total, habida cuenta de que en el último año de la serie se encontraba en dicha situación el 86,1% de los hogares asentados en este tipo de urbanización. Por su parte, no obstante los barrios dentro de la traza formal de estratos bajos presentaban un importante nivel de déficit, fueron las zonas en las que se produjo la mayor reducción del indicador, del 46,8% en 2007 al 42,8% en 2011. Como puede observarse, los barrios de clase media presentaban durante toda la serie un nivel de déficit significativamente más reducido (en torno al 6%), con lo que, nuevamente, es posible apreciar las grandes disparidades al interior de la propia urbanización formal.

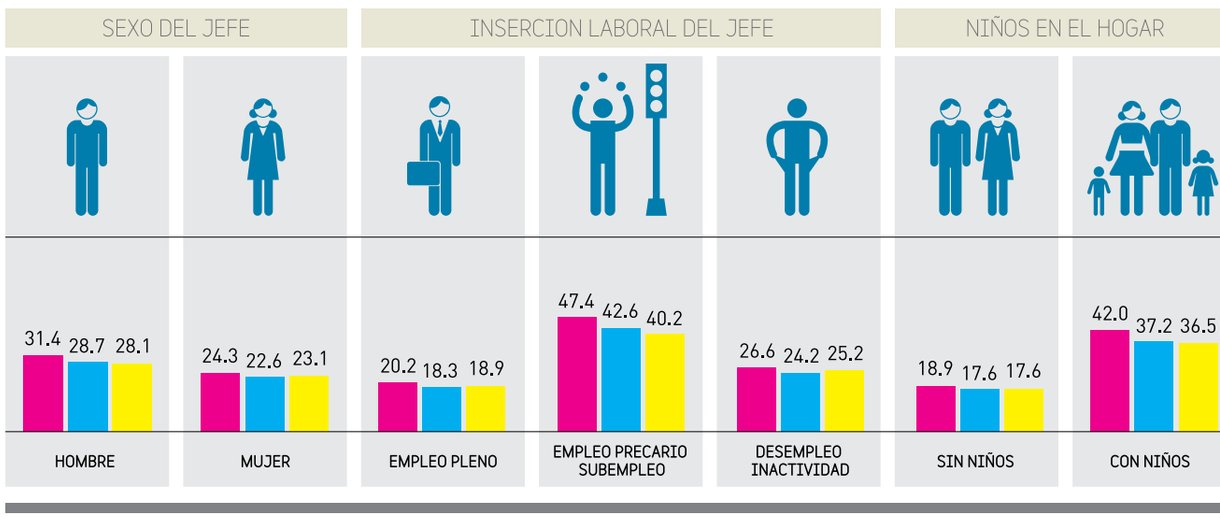
En lo que respecta al aglomerado urbano, el valor del indicador resulta algo mayor en las ciudades del interior del país que en el Gran Buenos Aires. Ambos casos experimentaron una reducción coincidente de 4,6 p.p. entre 2007 y 2011.

FIGURA 2.2.11

SIN CONEXION A LA RED DE GAS NATURAL DOMICILIARIO SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFE Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



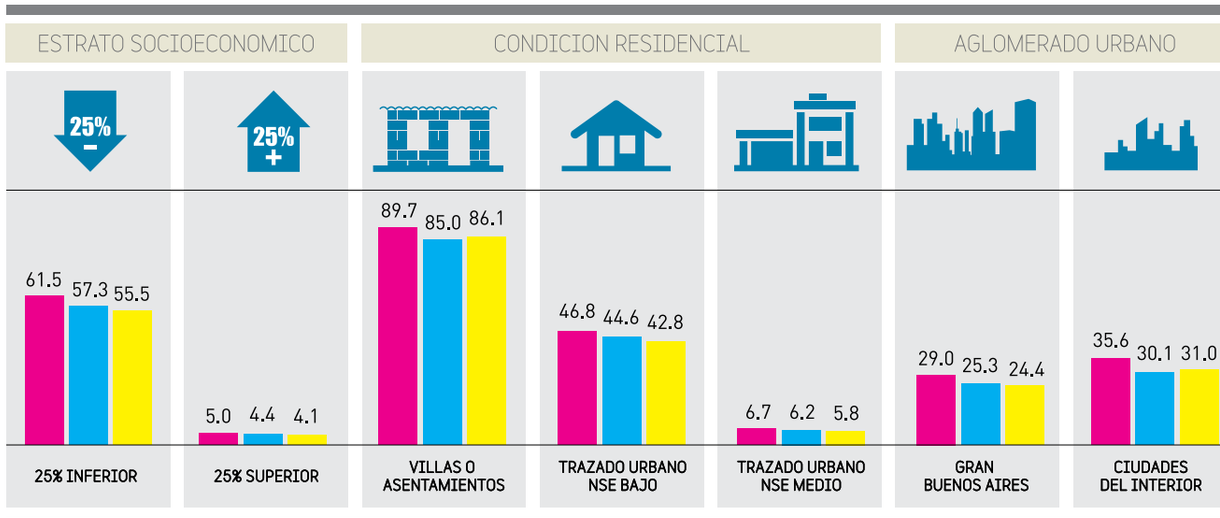
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.2.12

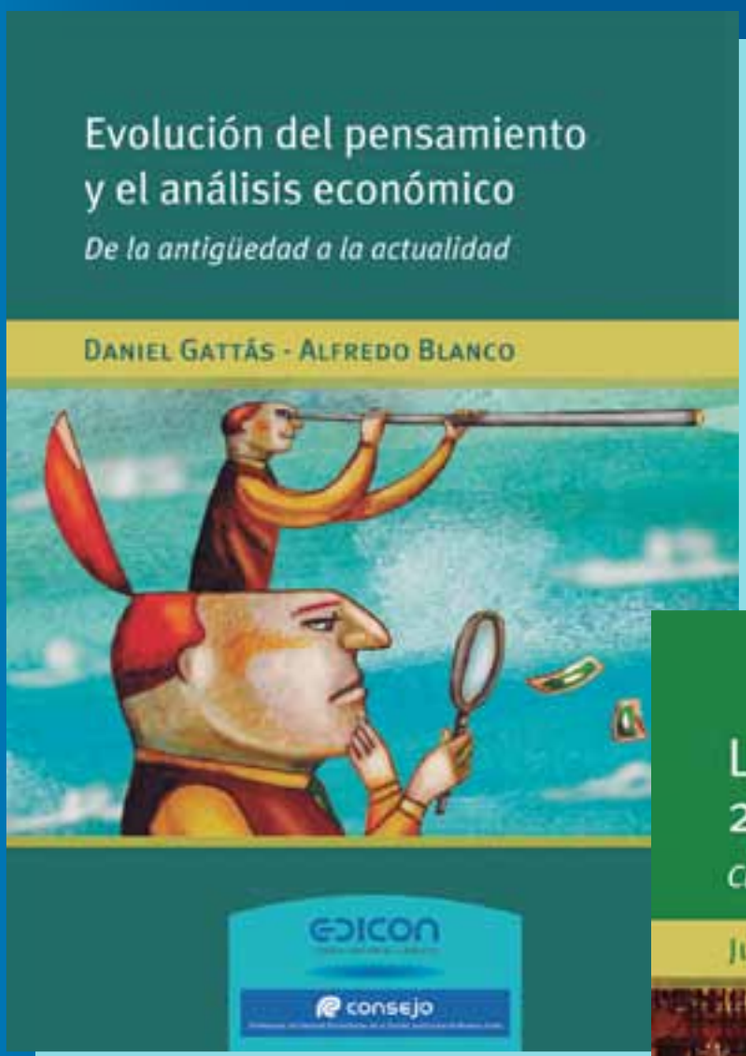
SIN CONEXION A LA RED DE GAS NATURAL DOMICILIARIO SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

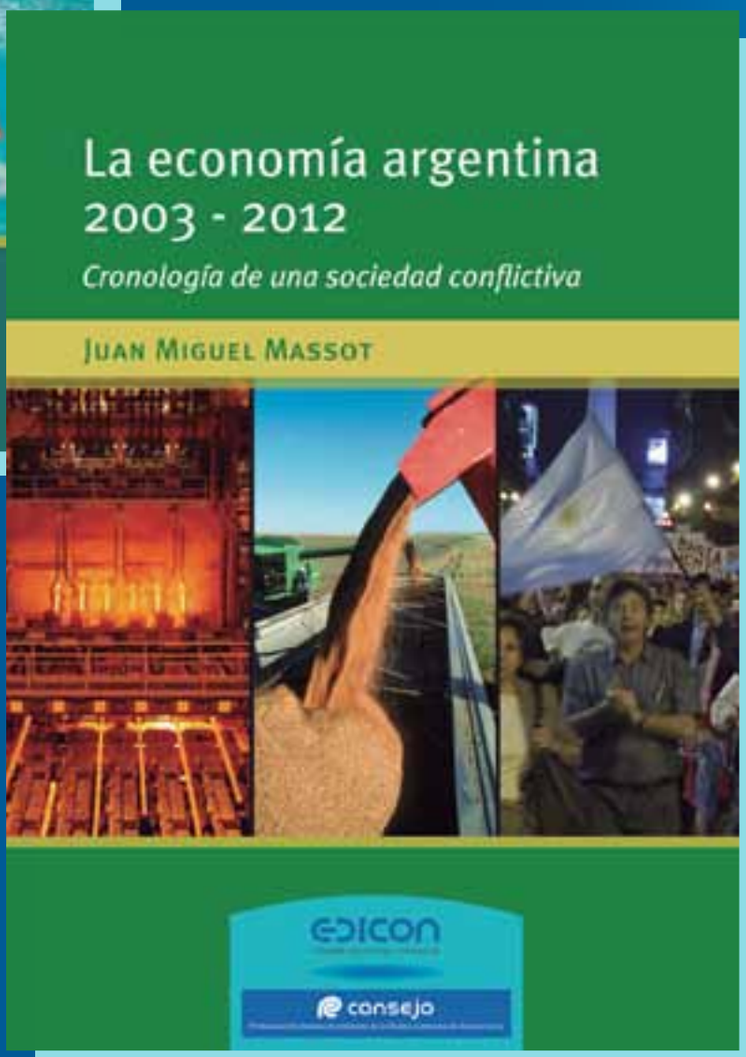


Evolución del pensamiento y el análisis económico

De la Antigüedad a la actualidad

Autores: Daniel Gattás y Alfredo Blanco

220 páginas
Precio Público $ 100.-



La Economía Argentina 2003-2012

Cronología de una sociedad conflictiva

Autor: Juan Miguel Massot

420 páginas
Precio Público $ 125.-

CABA: Librería Osmar Buyatti: Viamonte 1509. Tel: 4371-2512

Córdoba: Quade S.R.L. : Bolivia N° 257.
Tel: 0351- 4605479 / 4681089

Rosario: Librería Ross: Córdoba 1347. Tel: (0341) 4404820

Mendoza: Librería Técnica: Rivadavia 24.
Tel:(0261) 4290471

Salta: Librería del Profesional: Caseros 740 Local 14.
Tel: (0387) 4313967/4211121

Todos los Locales CUSPIDE y YENNY/EL ATENEO

EDICON
FONDO EDITORIAL CONSEJO

consejo
Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CPCECABA: Viamonte 1549 y Sedes. *Tel: 6009-1600*

ACCESO A INFRAESTRUCTURA URBANA BÁSICA

El término infraestructura urbana es sumamente amplio y por momentos se confunde con los servicios que aquella posibilita. Es por ello que se hace preciso distinguir la actividad para la satisfacción de una necesidad (servicio) del soporte físico desplegado en el tividad se lleve a cabo. El suministro de agua corriente, urbanos, pero su provisión sería imposible sin una adecuada infraestructura física: cañerías, cableado, plantas potabilizadoras y de tratamiento de desechos cloacales, entre otras. Asimismo, el transporte de personas y de mercancías también constituye un servicio urbano de vital importancia, pero su prestación no sería factible sin caminos, autopistas y puentes, vías para el ferrocarril, túneles para los subterráneos, o canales dragados para el transporte fluvial. Algo similar sucede con el alumbrado público (servicio), cuya prestación no podría darse sin un soporte físico adecuado (infraestructura), ni con el saneamiento urbano (servicio) que precisa, por ejemplo, de un sistema de alcantarillado, tuberías de drenaje, entre otros (infraestructura).

En este apartado se indaga en el acceso de los ho- gares a un tipo particular de infraestructura urbana básica, a saber, aquella que, siendo pública en su ubicación espacial y universal en su utilización, no exige el pago de una tarifa para su acceso y, por lo tanto, para que éste se produzca no debiera influir la capacidad económica de los hogares sino, fundamentalmente, la planificación y la inversión pública y privada. Para ello se examinan tres indicadores de déficit de infraestructura urbana básica: ausencia de desagües pluviales, calles sin pavimentar y terrenos y calles inundables.

2.3

AUSENCIA DE DESAGÜES PLUVIALES

Complementariamente con el sistema cloacal, la red de desagües pluviales constituye el segundo componente básico del sistema de saneamiento y drenaje urbano, en este caso en lo que se refiere a las aguas no servidas. Su ausencia conlleva importantes consecuencias sanitarias tales como la presencia de aguas estancadas en la superficie, con los efectos epidemiológicos negativos que ello implica, por ejemplo en la diseminación de una variedad de plagas urbanas (BID, 2009; OMS, 2006). Asimismo, más allá del saneamiento propiamente dicho, la ausencia de sumideros, alcantarillado, entre otros, deriva en una serie de dificultades para la vida cotidiana de los hogares como, por ejemplo, problemas para la movilidad en los días de lluvia, anegamiento de calles y terrenos, y en algu- nos casos la pérdida material y económica por el ingreso de agua en las viviendas, lo que podría evitarse de existir un sistema de drenaje pluvial adecuado.

Los datos que se ilustran en la figura 2.3.1 muestran que al nivel del total urbano existe un importante déficit en materia de desarrollo de la red de desagües pluviales. Si bien entre 2007 y 2011 se produjo un descenso de 3,7 p.p. en el nivel del indicador, en el último año de la serie el 31,4% de los hogares seguía sin contar con alcantarillado en su cuadra.

La ausencia de este recurso de infraestructura afectaba en mayor medida a los hogares cuya jefatura estaba a cargo de un varón (figura 2.3.2). En éstos se produjo mujeres (del 28,5% al 27,2%). En lo que respecta a la inserción laboral del principal sostén del hogar, el déficit resultaba considerablemente mayor en aquellos en situación de precariedad o subempleo, aunque para este grupo los datos muestran una reducción de 4,7 p.p. entre 2007 y 2011. En el caso del empleo pleno, durante el último año uno de cada cuatro hogares no contaba con desagües pluviales en su cuadra.

Por otro lado, el déficit resulta considerablemente más elevado en las familias con niños que en aquellas conformadas únicamente por mayores, siendo que en 2011 el indicador en los primeros se ubicaba 13,2 p.p. por encima de los segundos. Como se puede apreciar en la misma figura, la principal reducción se produjo en los hogares con niños.

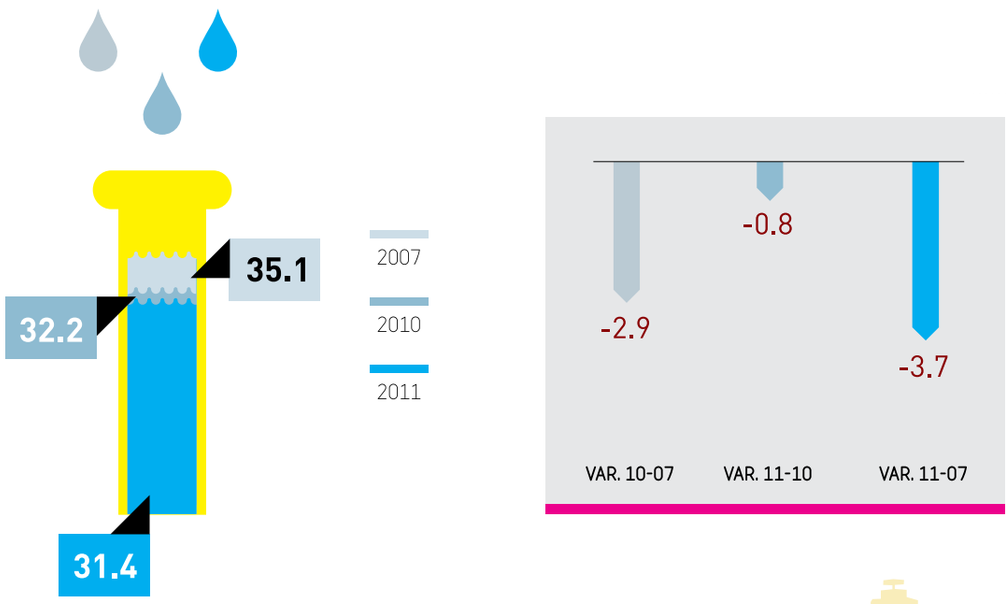
Cuando se examinan los niveles y la evolución del indicador según el estrato social al que pertenecen los hogares, se aprecia una reducción de casi 6 p.p. en los segmentos más pobres, pero aun así en el ultimo año de la serie éstos tenían 6,4 veces más chances de no contar con desagües pluviales que los hogares del estrato medio alto (54,2% y 8,5%, respectivamente) (figura 2.3.3).

En lo que hace a la condición residencial, si bien es esperable el alto nivel de déficit en las villas (71,2% en 2007 y 65,4% en 2011), se destaca la significativa di- ferencia al interior de la traza urbana formal entre los barrios de estratos bajos y los de sectores medios. En ambos casos la variación a lo largo de la serie es mínima, pero mientras que en 2011 el indicador se ubicaba en 45,4% en el primer tipo de barrio, en el segundo alcanzaba a tan sólo el 10,8%. Por último, el porcentaje de hogares sin desagües pluviales en su cuadra era similar en el conjunto del Gran Buenos Aires y en las ciudades del interior del país, llegando a estar también próximos los valores en ambos extremos de la serie temporal, disminuyendo alrededor de 4 p.p (en promedio).

FIGURA 2.3.1

DEFICIT DE DESAGUES PLUVIALES EN LA CUADRA

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



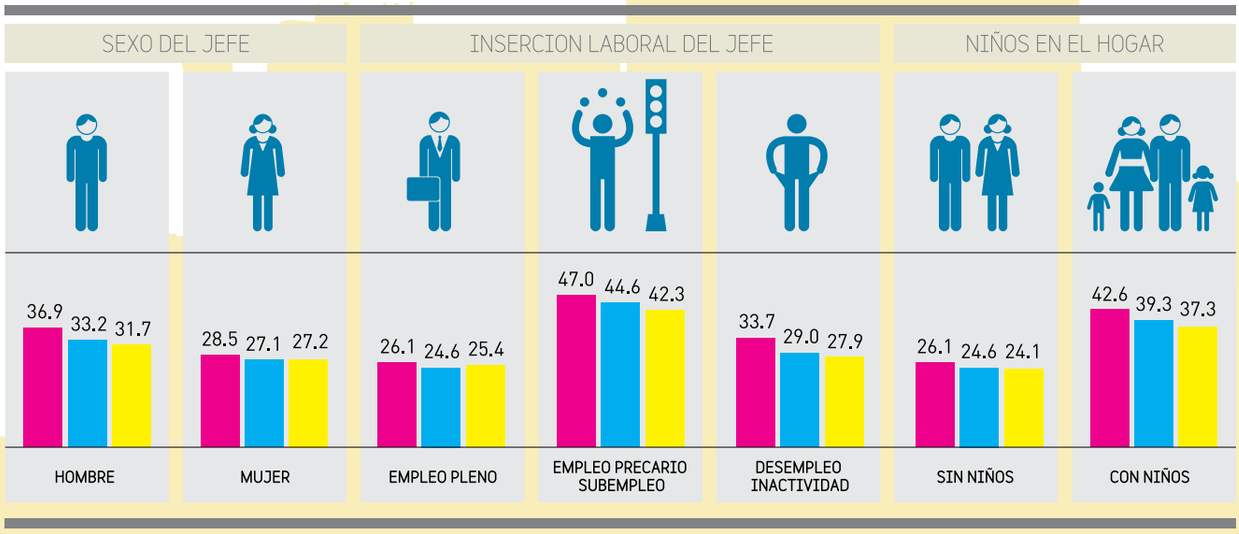
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.3.2

DEFICITS DE DESAGUES PLUVIALES EN LA CUADRA SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFE Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



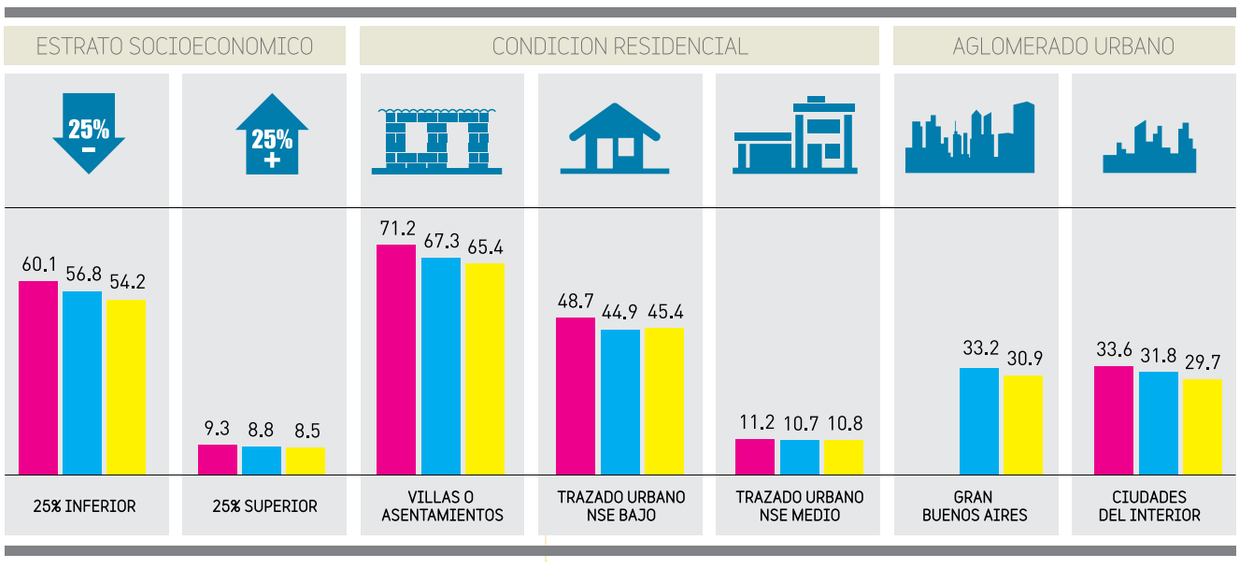
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.3.3

DEFICIT DE DESAGUES PLUVIALES EN LA CUADRA SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011

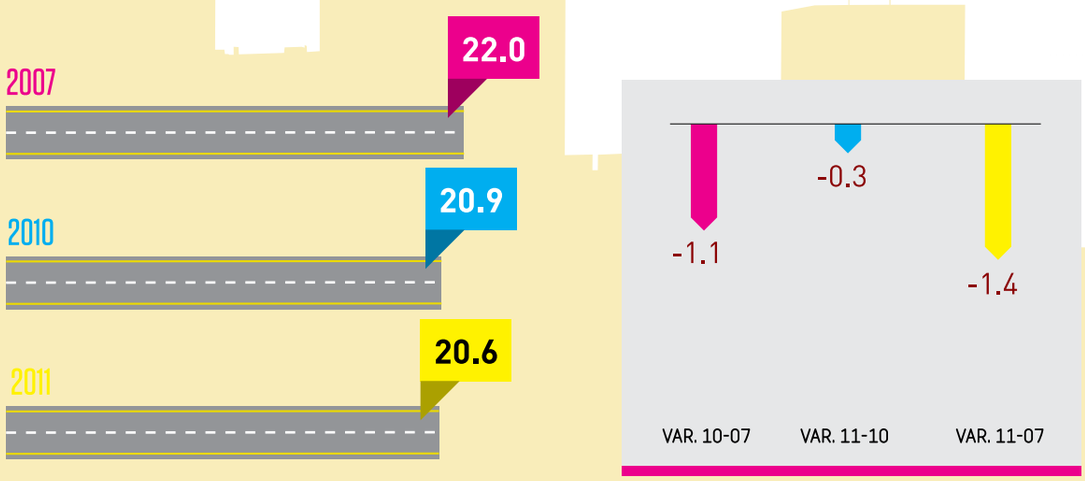


* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.3.4

CALLES SIN PAVIMENTAR

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

CALLES SIN PAVIMENTAR

La inexistencia de vías pavimentadas o con falta de mantenimiento impacta en aspectos que van desde el nivel micro de la vida cotidiana como el anegamiento de calles cuando se producen precipitaciones, problemas de higiene, dificultades para que los trabajadores se trasladen a sus empleos, entre otros, hasta otros aspectos que involucran a la propia planificación urbana como la dificultad o imposibilidad de extender cierto tipo de redes (como la de desagües pluviales) que requiere un suelo previamente pavimentado.

En la Argentina, una de las manifestaciones y consecuencias del atraso en la inversión en infraestructura vial ha sido la persistencia de calles sin pavimentar incluso en zonas donde la traza urbana formal existe desde hace décadas-, así como la de rutas que o no han sido pavimentadas en absoluto o tienen un importante nivel de deterioro. En todos los casos, los factores que incidieron sobre este fenómeno han sido la errática y discontinua política de inversión en infraestructura vial por parte de las distintas instancias jurisdiccionales nacionales, provinciales y municipales y en muchos casos la presencia de irregularida des administrativas, uno de cuyos ejemplos ha sido el registro de calles pavimentadas donde no las había.[12]

Los datos del estudio permiten concluir que el porcentaje de hogares sin pavimento en su cuadra es considerablemente elevado y no experimentó una variación significativa durante los últimos cinco años (apenas 1,4 p.p.) (figura 2.3.4). Los hogares cuya jefatura estaba a cargo de un varón presentaban un mayor nivel de déficit que aquellos otros donde el principal sostén era una mujer, pero mientras que en los primeros se evidencia una leve reducción del déficit entre 2007 y 2011, esto no fue así para las unidades domésticas con jefatura femenina. En 2011 el indicador se ubicaba en el 21,7% de los primeros y en el 16,6% de los segundos (figura 2.3.5).

En lo que respecta a la inserción laboral del jefe, las unidades domésticas donde aquel se encontraba en una situación de empleo pleno son las que presentaban el menor nivel de déficit, mas no mostraron variación alguna a lo largo de los cinco años en análisis. Lo contario sucede con los hogares en los que el principal sostén se encontraba laboralmente precarizado o subempleado. Por otro lado, el déficit era mucho más importante en los hogares con niños, en donde uno de cada cuatro no contaba con pavimento al frente de su vivienda durante el último año de la serie.

La ausencia de calles pavimentadas resulta muy ele- vada en el estrato más pobre, el que en 2011 casi octuplicaba el valor del indicador del estrato medio alto (38,7% y 4,9% respectivamente) (figura 2.3.6). Por su parte, en las villas y asentamientos precarios el déficit prácticamente no se vio modificado a lo largo de la serie con más de la mitad de los hogares sin pavimento en su cuadra. Si bien en este caso es de esperar un alto nivel de déficit, se destaca el hecho de que alrededor de uno de cada tres hogares ubicados en barrios de estratos bajos dentro de la traza urbana formal tampoco contaba con pavimento al frente de su vivienda. Esto contrasta con el bajo nivel que asume el indicador en los mejores barrios (5,7% en 2011). En lo que respecta al aglomerado urbano, el Gran Buenos Aires presenta mayores niveles de déficit a lo largo de la serie pero, a diferencia de las ciudades del interior, registró una ligera reducción de 2,5 p.p. entre 2007 y 2011 (de 23% a 21,1%).



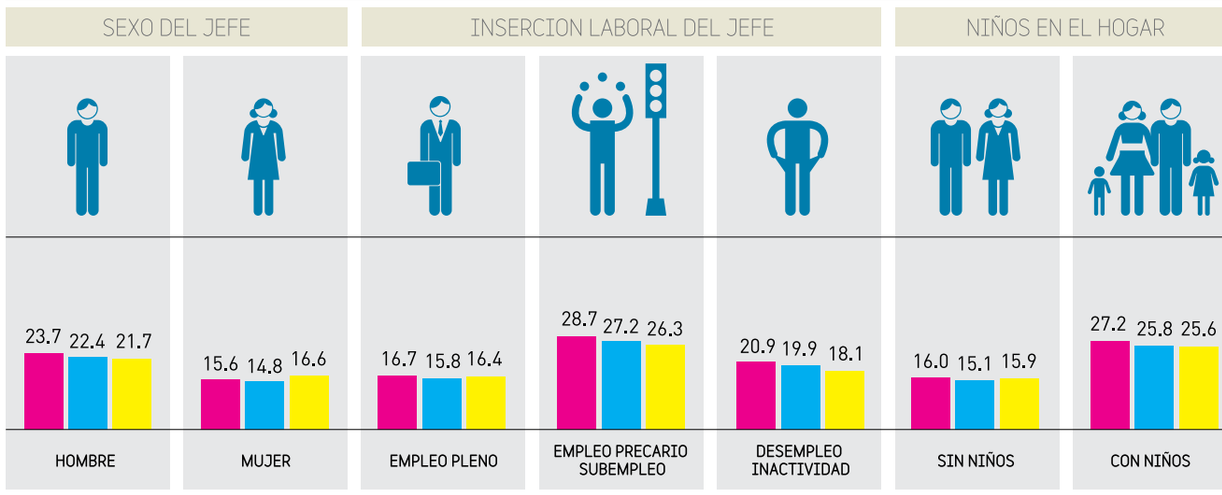
[12] En una primera impresión, un recorrido a lo largo del territorio nacional y al interior de cada una de las ciudades permite apreciar que existen fuertes desbalances en lo que hace a la pavimentación y al mantenimiento de calles, avenidas y rutas, en todas las jurisdic- ciones político administrativas. Por ejemplo, mientras que en ciertas zonas de las ciudades se mantienen o reparan anualmente algunas calles o avenidas utilizando pavimento de alta calidad y estructuras de hormigón armado, en otras áreas la inversión es mínima o nula.

FIGURA 2.3.5

CALLES SIN PAVIMENTAR SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFE Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



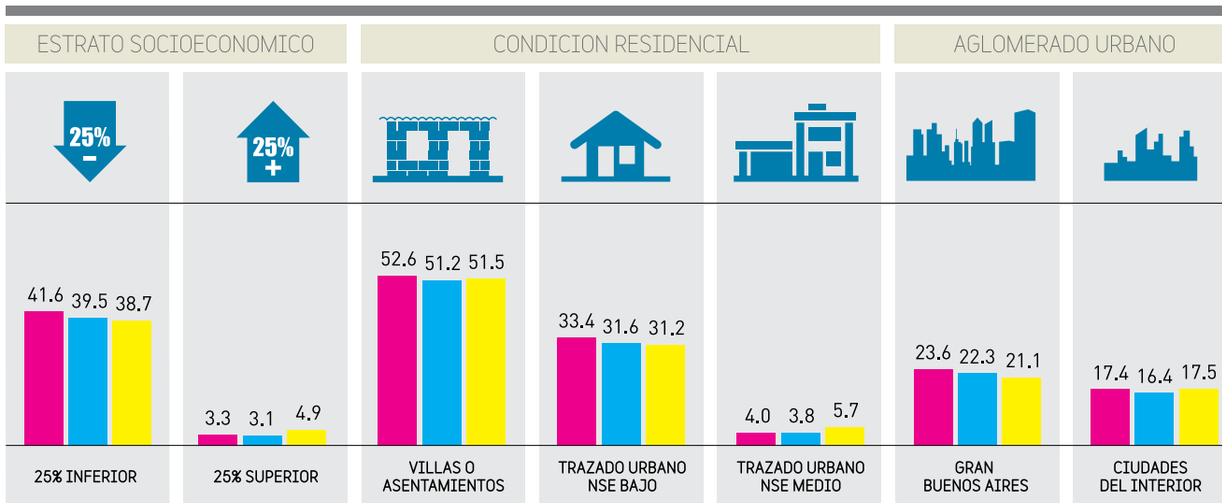
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.3.6

CALLES SIN PAVIMENTAR SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

TERRENOS Y CALLES INUNDABLES

Como se indicó en los apartados precedentes, la ausencia de desagües pluviales y de pavimento conlleva una serie de perjuicios como el anegamiento de calles y avenidas, así como pérdidas materiales, entre otros. Sin embargo, no sólo la ausencia de pavimento y desagües puede producir este tipo de inconvenientes sino también su falta de mantenimiento. Drenajes y alcantarillas taponados por carencia o déficit en la limpieza, un sistema de desagües pluviales deteriorado o con menor capacidad de absorción de la que sería ne- cesaria, pavimento roto o en malas condiciones, entre otros ejemplos, también derivan en la presencia de terrenos y calles inundables.

En este apartado se examina la presencia de este tipo de problemática, la que es utilizada como un indicador de las falencias en el mantenimiento de la infraestructura urbana básica. Los datos de la EDSA - Bicentenario (2010-2016) muestran que a lo largo del período analizado alrededor del 30% de los hogares reportó tener en sus inmediaciones terrenos y calles inundables, con una ligera reducción de 2,9 p.p. entre 2007 y 2011 (figura 2.3.7).

Las diferencias no resultan estadísticamente significativas según el sexo del jefe del hogar, a pesar de que en 2011 aquellos donde el principal sostén era una mujer mostraban una ventaja con respecto al otro grupo (figura 2.3.8). En lo que respecta a la inserción laboral del jefe, las unidades domésticas donde éste se encontraba en situación de precariedad laboral o subempleo evidenciaban un mayor nivel de déficit en comparación con los otros dos tipos de hogar, los que no presentaban diferencias estadísticamente significativas entre sí. En esta línea, tanto el grupo más afectado como los hogares con jefes en situación de pleno empleo fueron los que experimentaron la mayor reducción absoluta del déficit. También en este indicador los hogares con niños muestran niveles más altos a lo largo de los cinco años bajo análisis, habida cuenta de que en 2011 esta problemática alcanzaba al 24,7% de aquellos conformados sólo por adultos y al 30,7% en donde había presencia de menores.

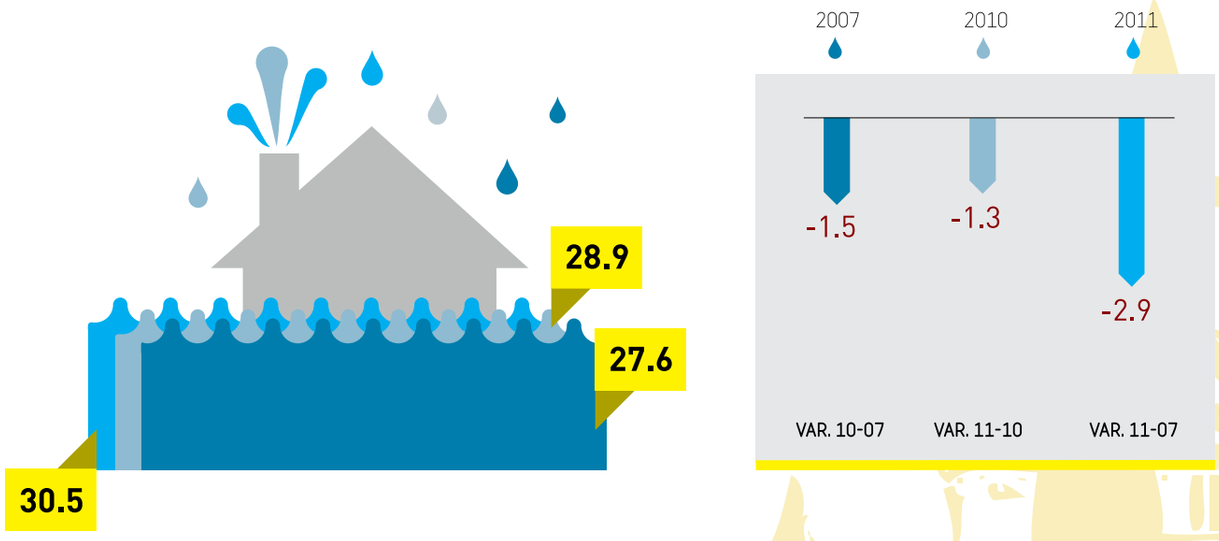
Como se desprende de la figura 2.3.9, si bien entre 2007 y 2011 la presencia de terrenos y calles inundables en las inmediaciones de las viviendas afectaba en mayor medida a los hogares del estrato más pobre, el fenómeno también alcanzaba a una de cada cinco familias del estrato medio alto, con una ligera reducción en ambos casos.

En lo que respecta a la condición residencial, no obstante en las villas y asentamientos se verifica un retroceso de 5,2 p.p. en el valor del indicador, en 2011 la problemática seguía afectando a más de la mitad de este tipo de hogares. En paralelo, tanto en los barrios de estratos bajos como medios dentro de la traza urbana formal también se produjo un descenso del indicador. En este sentido, en el último año de la serie un hogar radicado en una villa o asentamiento precario contaba con 2,9 veces más chances de tener en sus inmediaciones terrenos y calles inundables que otro ubicado en las mejores zonas urbanizadas. Por último, mientras que en las ciudades del interior del país la problemática se mantuvo estable a lo largo de los cinco años en análisis, en el Gran Buenos Aires registró un descenso de 3,3 p.p., equiparándose el nivel de déficit en 2011 en ambos tipos de aglomerados.

FIGURA 2.3.7

TERRENOS Y CALLES INUNDABLES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011
EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

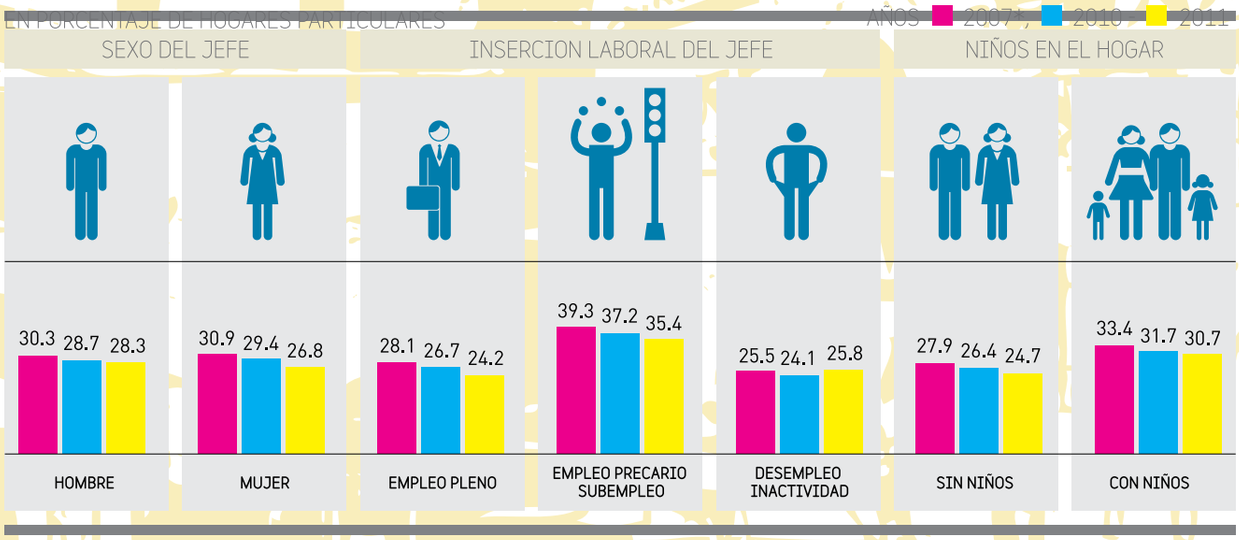


* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.3.8

TERRENOS Y CALLES INUNDABLES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFE Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES — AÑOS 2007*, 2010, 2011



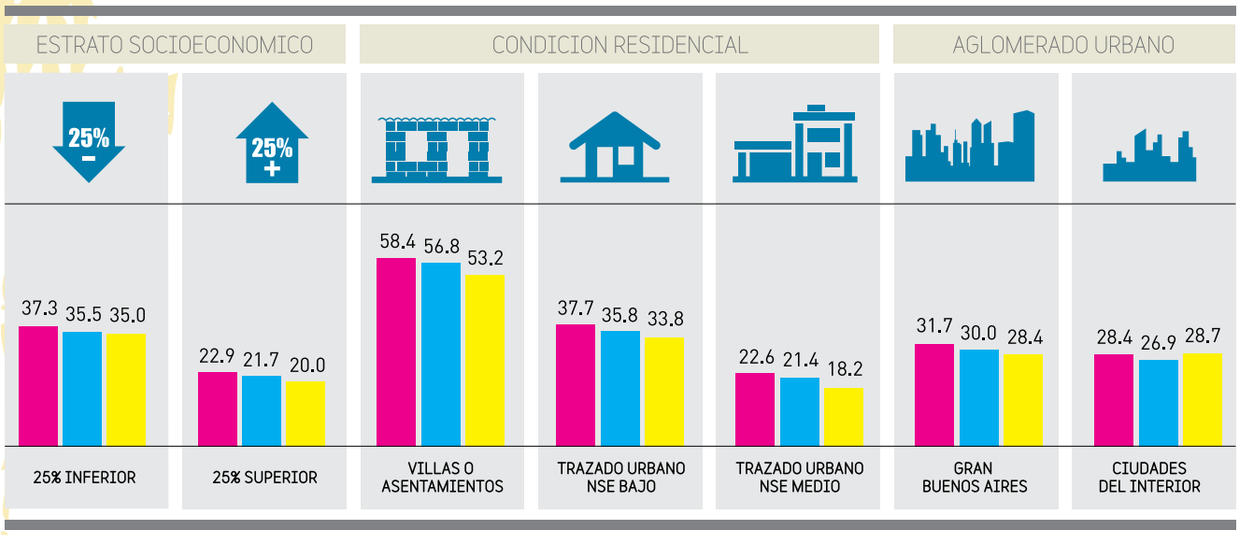
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.3.9

TERRENOS Y CALLES INUNDABLES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

CONDICIONES MEDIO AMBIENTALES SALUDABLES

El concepto de medio ambiente resulta por demás amplio y poco preciso. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente (Estocolmo, 1972) lo definió como el conjunto de componentes físicos, químicos, biológicos y sociales capaces de causar efectos directos o indirectos, en un plazo corto o largo, sobre los seres vivos y las actividades humanas. Por su parte, en el ámbito local, la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación también lo define de modo genérico como "[…] el entorno vital; el conjunto de factores físicos, biológicos, sociales y culturales que interactúan entre sí de manera sistémica", y agrega que "[...] no debe considerarse pues, [tan sólo] como el medio envolvente del hombre […]" (Glosario ambiental, SADSN).[13]

En este marco, se define a la degradación medio ambiental como el conjunto de procesos que, directa o indirectamente, deterioran o transforman negativamente a dicho sistema, comprometiendo el desarrollo de la vida presente o futura (sustentabilidad). Si bien la contaminación (emanación de gases, vertido de líquidos o eliminación de sólidos que dañan al medio ambiente, ya sea de forma inmediata o acumulativa, transitoria o definitiva) constituye uno de los componentes de la degradación del medio ambiente, no la agota en absoluto[14].

En este apartado se examinan tres indicadores de degradación medio ambiental: presencia de basurales, cercanía a fábricas e industrias contaminantes y exposición a fuentes y espejos de agua contaminada, en todos los casos en las inmediaciones de las viviendas.

2.1.4

[13] En una primera impresión, un recorrido a lo largo del territorio nacional y al interior de cada una de las ciudades permite apreciar que existen fuertes desbalances en lo que hace a la pavimentación y al mantenimiento de calles, avenidas y rutas, en todas las jurisdic- ciones político administrativas. Por ejemplo, mientras que en ciertas zonas de las ciudades se mantienen o reparan anualmente algunas calles o avenidas utilizando pavimento de alta calidad y estructuras de hormigón armado, en otras áreas la inversión es mínima o nula.

[14] Como se infiere de lo anotado, dejamos por fuera a la contami- nación acústica y visual, ya que por el momento preferimos limi- tarnos a una definición "tradicional".

PRESENCIA DE BASURALES

Uno de los factores estrechamente relacionados con el equilibrio ambiental de una ciudad es la capacidad que ésta tiene de gestionar y controlar los residuos sólidos que produce. En esto convergen diferentes agentes y aspectos tales como la regularidad y el tratamiento de los desechos sólidos, la disposición de contenedores en las áreas en las que sean necesarios, la educación, la cultura y las prácticas de los ciudadanos en lo que hace al cuidado del medio ambiente, entre otros. También en este respecto, el rol del Estado con su capacidad regulatoria y sus entes de control resulta fundamental a la hora de indagar en los factores determinantes de la proliferación de basurales.[15]

La prevalencia de basurales conlleva consecuencias epidemiológicas que afectan gravemente las posibilidades de desarrollo de una vida saludable por parte de la población y fundamentalmente de los niños, quienes se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad ante la presencia de cualquier vector patogénico en el entorno. Basurales en las inmediaciones de una vivienda implican mayores riesgos de plagas, enfermedades y contaminación del suelo y el consiguiente drenado a otras capas de la tierra, degradando asimismo el agua y el suelo.

Los datos relevados indican que durante el quinquenio examinado se produjo un ligero incremento en el porcentaje de hogares con basurales en las inmediaciones de sus viviendas, pues pasó al 19,2% en 2011 (figura 2.4.1).

Tanto en los hogares con jefes varones o mujeres el déficit se incrementó ligeramente entre 2007 y 2011. Aun así, a lo largo de toda la serie los primeros muestran un valor más elevado que las segundas (figura 2.4.2). En lo que respecta a la inserción laboral del jefe, el mayor déficit se aprecia en los hogares donde aquel contaba con un empleo precario, siendo que en 2011 el 23,2% de los mismos refería encontrarse próximo a algún basural. También en este respecto, el indicador sólo se retrajo ligeramente en el caso de los hogares cuyo principal sostén económico se encontraba en situación de empleo pleno. Por otro lado, esta problemática ambiental afectaba en mayor medida a los hogares con niños que a aquellos otros conformados únicamente por adultos. En el último año de la serie, el mayor déficit se aprecia en los hogares donde aquel contaba con un empleo precario, siendo que en 2011 el 23,2% de los mismos refería encontrarse próximo a algún basural. También en este respecto, el indicador sólo se retrajo ligeramente en el caso de los hogares cuyo principal sostén económico se encontraba en situación de empleo pleno. Por otro lado, esta problemática ambiental afectaba en mayor medida a los hogares con niños que a aquellos otros conformados únicamente por adultos. En el último año de la serie, mientras que el 17,3% de estos últimos refería tener algún basural próximo a su vivienda, en los hogares con niños el indicador ascendía hasta el 22,9%.

Los datos permiten apreciar asimismo importantes diferencias según el estrato social de pertenencia del hogar (figura 2.4.3). Mientras que en los del cuartil socioeconómico superior la presencia de basurales afectaba a alrededor del 8% a lo largo de toda la serie, en los más pobres el indicador ascendía desde el 27,4% en 2007 hasta el 28,9% en 2011.

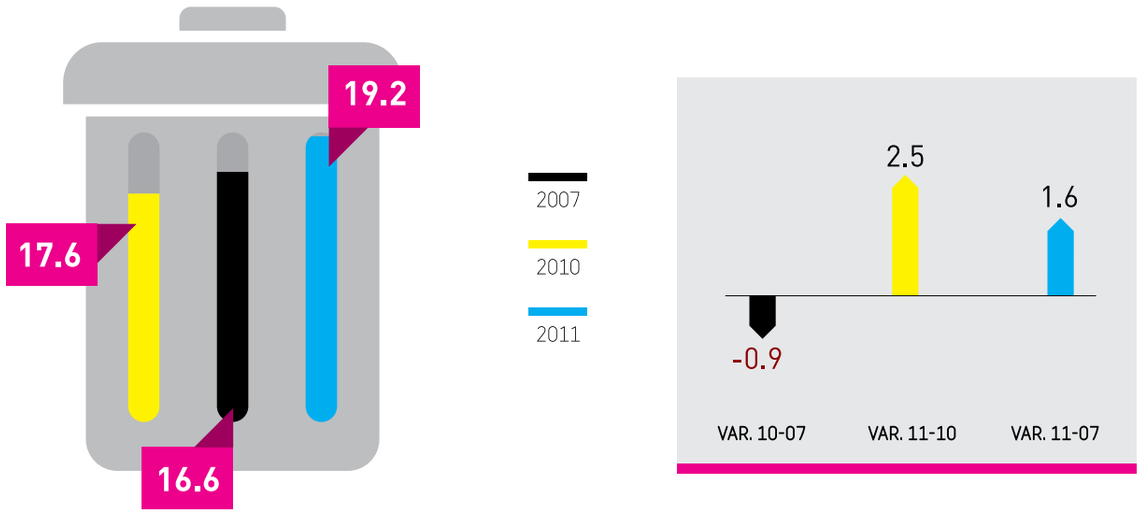
En el mismo sentido, se incrementaba el valor del indicador en el contexto de las villas y de los asentamientos precarios, del 56,7% al 59,2%, mientras que por el contrario se reducía en los mejores barrios de la urbanización formal, del 9,5% al 7,6%. Por su parte, y tal como se desprende de la misma figura, las áreas de estratos bajos dentro de la traza urbana formal también vieron empeorada su situación entre ambos años extremos de la serie. Por último, en lo que respecta al aglomerado urbano, mientras que en las ciudades del interior del país el indicador se mantuvo estable varios puntos porcentuales por encima del Gran Buenos Aires, en este último la presencia de basurales se incrementó 4,1 p.p. (de 14,3% a 18,4%).

[15] *En este contexto también se suman a la problemática de la proliferación de basurales no controlados, las disputas inter jurisdiccionales por los espacios para depositar la basura y el desarrollo de rellenos sanitarios.*

FIGURA 2.4.1

BASURALES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



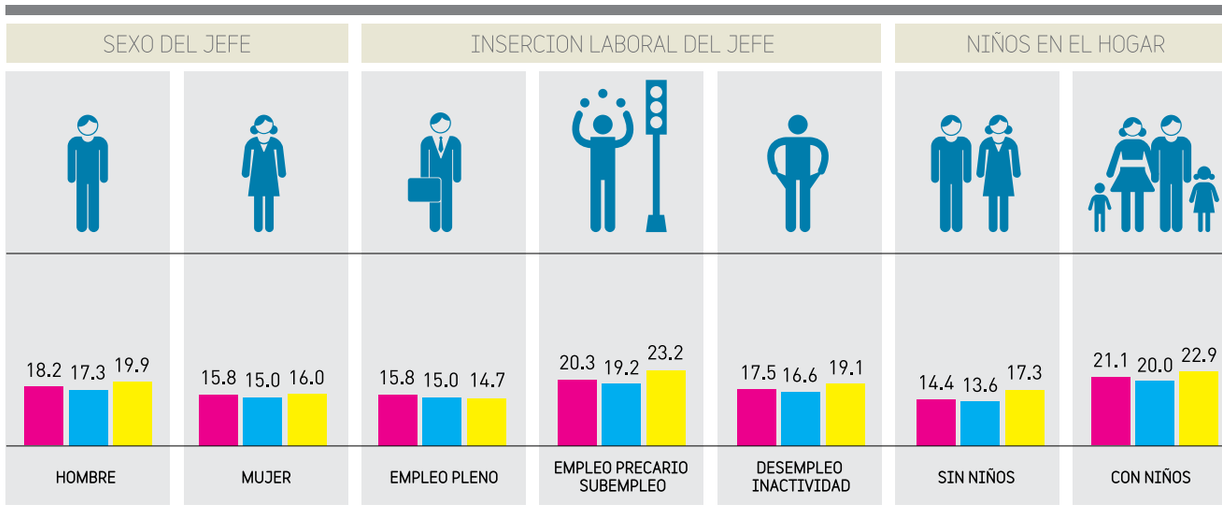
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.4.2

BASURALES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFE Y NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



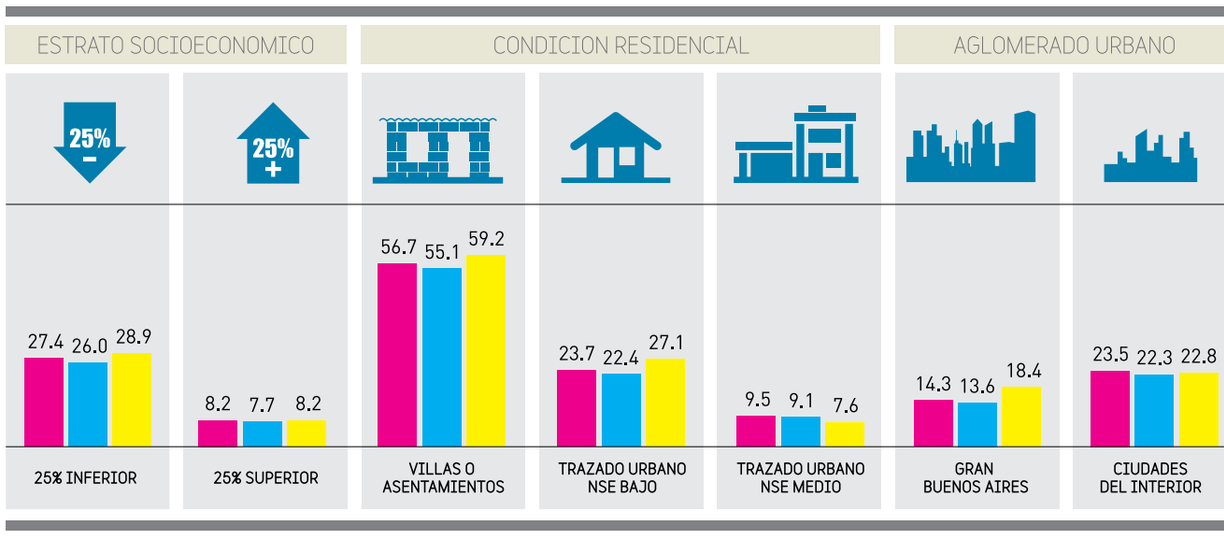
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.4.3

BASURALES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011

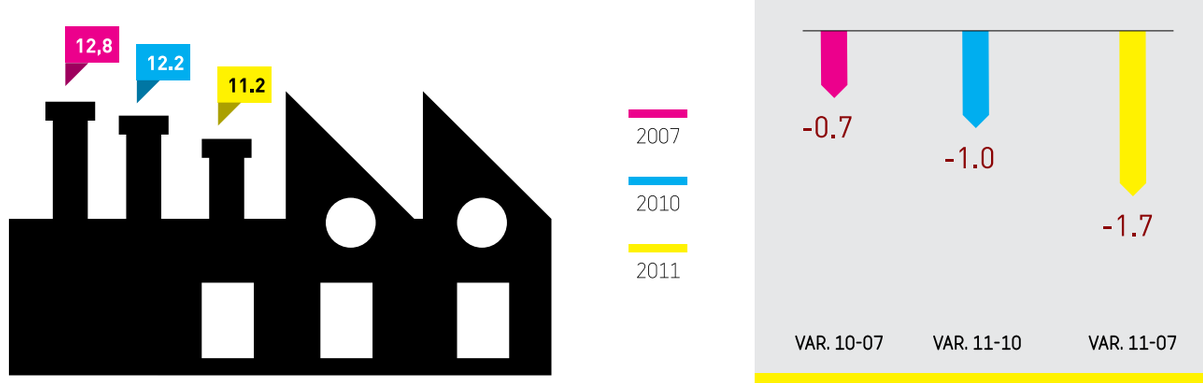


* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.4.4

INDUSTRIAS Y FABRICAS CONTAMINANTES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

CONSEJO PROFESIONAL DE CIENCIAS ECONÓMICAS CABA

PROFESIONALIDAD CERTIFICADA

Esta empresa hace cumplir la ley

CUMPLIR LA LEY SIEMPRE TRAE BENEFICIOS

CONOZCA EL PROYECTO DEL CONSEJO QUE LE PERMITIRÁ A SU EMPRESA:

- Dar beneficios exclusivos a sus profesionales en Ciencias Económicas (Contadores Públicos, Lic. en Administración, Lic. en Economía y Actuarios).
- Dar beneficios a todos sus empleados.
- Hacer cumplir la Ley nacional 20.488.

Sin que esto signifique un gasto adicional para su empresa

BENEFICIOS

MEGATLÓN • SPORT CLUB • SUBSIDIOS • CAPACITACIÓN • TURISMO Y MUCHO MÁS.

consejo

www.consejo.org.ar

INDUSTRIAS Y FÁBRICAS CONTAMINANTES

La contaminación ambiental por parte de las plantas industriales tiene efectos nocivos sobre el medio ambiente físico y sobre la salud de las personas y del resto de las especies vivas, como por ejemplo en el caso de la contaminación del suelo y del agua con mercurio, plomo o desechos sólidos, o del aire con gases tóxicos. Cuando se hace referencia al término "industrias contaminantes" se está significando fundamentalmente a aquellas que vierten residuos derivados del proceso productivo: sólidos (basura y desperdicios), líquidos (agentes químicos en el suelo o en el agua) y gaseosos (humo o gases tóxicos en el aire). En el país, el grado de regulación y control estatal sobre las emanaciones de las plantas industriales es muy heterogéneo dependiendo de la jurisdicción que se trate (Adaszko, 2011).

En este respecto, desde la perspectiva de este estudio no interesa si un hogar se encuentra próximo a una fábrica o industria, sino si ésta desarrolla prácticas contaminantes o degradantes del medio ambiente, aspecto que sí tiene consecuencias nocivas sobre la salud de la población.

Los datos relevados por la EDSA - Bicentenario (2010-2016) muestran que al nivel del total urbano, a lo largo de la serie uno de cada diez hogares se encontraba en esta situación, con una reducción menor entre 2007 y 2011 (figura 2.4.4).

Como se muestra en la figura 2.4.5, el retroceso del indicador se produjo en algunas categorías específicas: fundamentalmente en los hogares con jefas mujeres, en aquellos cuyo sostén principal se encontraba en situación de empleo pleno o en condición de desempleo o inactividad. En estos casos el retroceso del indicador rondó los 3 p.p. Por el contrario, se destaca un ligero incremento en los hogares cuyo principal sostén económico se hallaba en situación de subempleo o precariedad laboral. Mientras que el nivel del déficit resultaba similar entre las categorías que conforman cada una de las dos variables recién descriptas, esto no sucede cuando se compa- ran los hogares sin y con niños. En estos últimos el déficit era mayor en todos los años analizados. Así, en 2011, mientras que esta problemática ambiental afectaba al 9% de los hogares sin presencia de menores, en donde sí los había el indicador se ubicaba en torno al 13,5%.

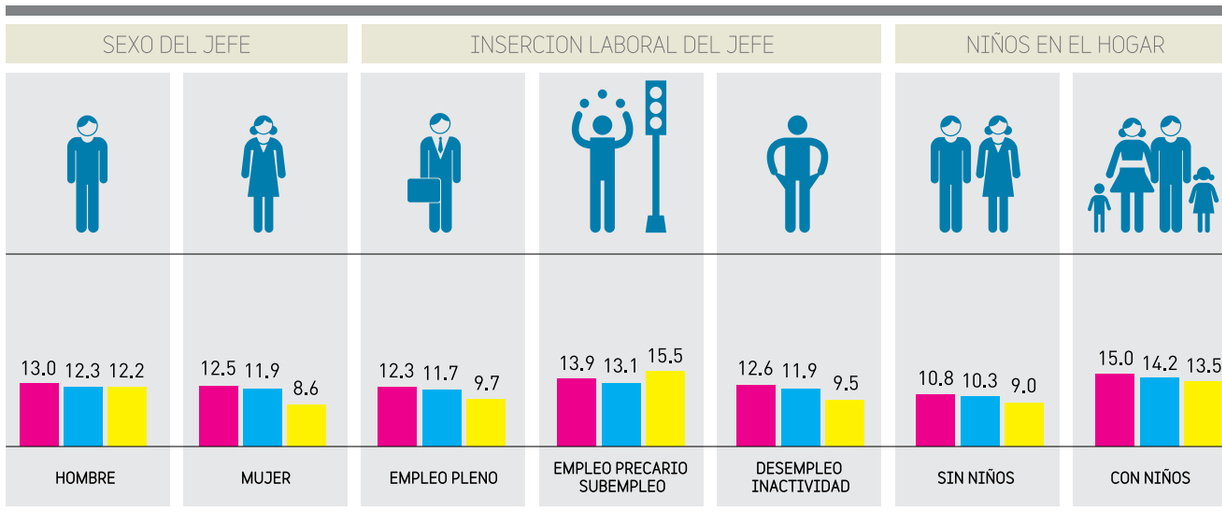
En lo que respecta a la estratificación social, la presencia de industrias y fábricas contaminantes en las proximidades de las viviendas de la población más pobre duplicaba los valores del estrato medio alto (figura 2.4.6). En el último año de la serie la problemática alcanzaba al 15,1% de los primeros y al 6,1% de los segundos. La gráfica permite apreciar asimismo la fuerte vinculación entre este tipo de problemática ambiental y la condición residencial de los hogares. Así, a lo largo de la serie un hogar radicado en una villa o un asentamiento precario tenía entre 3 y 4 veces más chances de encontrarse próximo a una industria o fábrica contaminante que otro ubicado en un barrio de clase media profesional (23,9% y 6,4% respectivamente). En lo que hace al aglomerado urbano, si bien tanto en el Gran Buenos Aires como en las ciudades del interior el déficit se redujo ligeramente entre 2007 y 2011, en el primero de los dos aglomerados el indicador se mantuvo siempre más alto que en el segundo (de 14,2% a 12% en el Gran Buenos Aires y de 10,3% a 9,7% en las ciudades del interior).

FIGURA 2.4.5

INDUSTRIAS Y FABRICAS CONTAMINANTES EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFEY NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



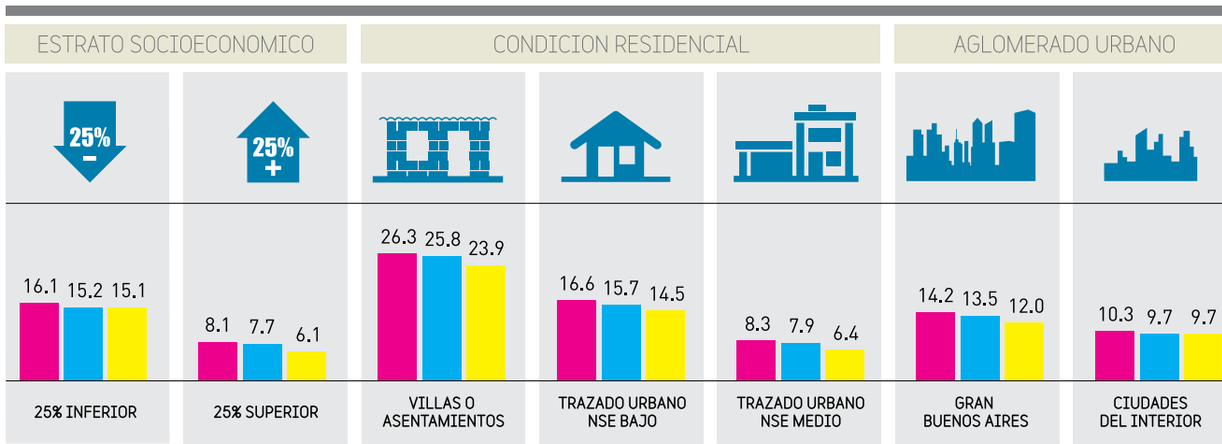
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.4.6

INDUSTRIAS Y FABRICAS CONTAMINANTES EN LAS INMEDICACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FUENTES Y ESPEJOS DE AGUA CONTAMINADA

A pesar de ser el agua un recurso indispensable para la vida, su contaminación constituye un serio problema ambiental que degrada el ecosistema y, por tanto, conlleva efectos nocivos para la salud. La contaminación del agua es, en definitiva, todo proceso que opera nocivamente sobre sus cualidades naturales, tornándola no apta para su consumo por parte de las especies animales, entre ellas la humana.

El uso indiscriminado y espacialmente no controlado de plaguicidas y fertilizantes, el vertido de sustancias tóxicas por parte de las industrias o de detergentes en el caso de los hogares, el tratamiento inadecuado de los desechos sólidos o líquidos, son algunos de los ejemplos de las prácticas degradantes de la naturaleza llevadas a cabo por la propia población, prácticas que han conducido a que en determinadas áreas -en muchos casos en concentre agua contaminada no apta para la vida, ya sea en la superficie o en las napas freáticas. En el país la contaminación del agua constituye uno de los principa- les problemas ambientales (SIDS, 2009) y fundamentalmente es el resultado del vertido de las aguas residuales domésticas y de productos químicos por parte de las industrias a los ríos y lagos, así como del traspaso de excretas desde los pozos ciegos y los sistemas cloacales deteriorados a las napas de agua subterránea.

De acuerdo con las líneas precedentes, en este apar- tado se examina la presencia de fuentes y espejos de agua contaminada en las inmediaciones de las viviendas, tanto a nivel subterráneo como en la superficie. Los datos de la EDSA - Bicentenario (2010-2016) muestran que la prevalencia de este tipo de problemática ambiental es relativamente elevada en el espacio urbano argentino y que a lo largo de la serie analizada se produjo una ligera reducción del 17% al 14,9% (figura 2.4.7).

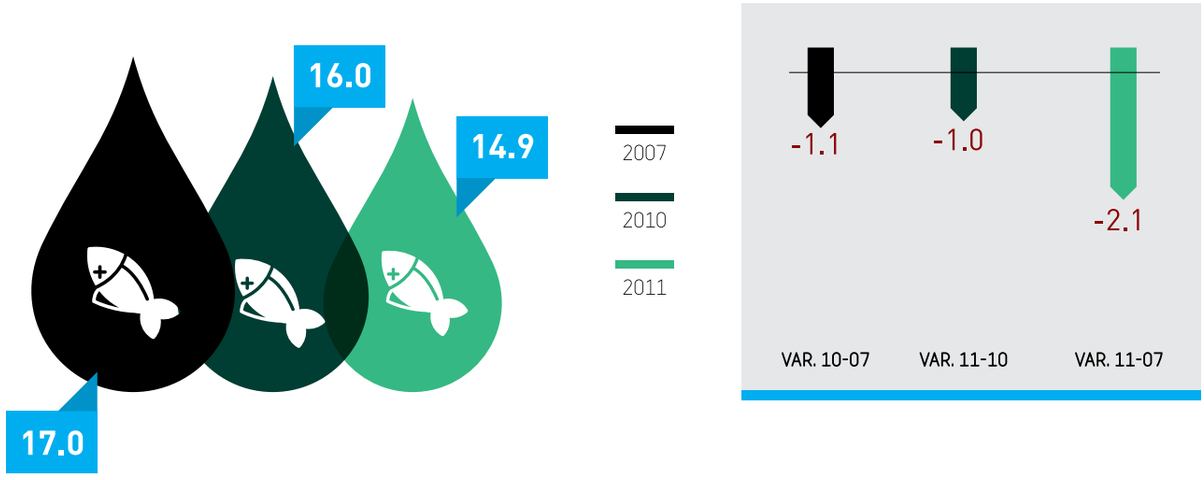
El retroceso de esta problemática no tuvo la misma intensidad en todas las categorías sociales analizadas. Mientras que en los hogares con jefes varones el indicador se retrajo 3,6 p.p., en las unidades domésticas donde el principal sostén económico era una mujer se incrementó ligeramente entre ambos extremos de la serie (figura 2.4.8). No obstante, durante 2011 en los hogares con jefas mujeres el déficit seguía siendo menor que en el otro tipo de hogares. Por su parte, cuando se analiza la incidencia del indicador según la inserción laboral del jefe, si bien en los tres tipos de hogar se produjo una reducción de la problemática, durante el último año en aquellos con jefes en situación de empleo precario o subempleo el valor del indicador casi duplicaba al de los otros dos grupos, los que no mostraban diferencias estadísticamente significativas entre sí. Los datos permiten apreciar también que eran los hogares con niños los que se veían más afectados por la cercanía de fuentes y espejos de agua contaminada. En 2011 el 17,9% de este tipo de hogares se encontraba en esta situación frente al 12,2% de aquellos otros en los que no vivían menores de edad.

En lo que respecta a la estratificación social, el valor del indicador casi se cuadruplica entre los hogares más pobres y los del estrato medio alto. En el primer caso el retroceso de esta problemática ambiental fue más importante que en el segundo. Por su parte, tal como se ilustra en la figura 2.4.9, mientras que en 2011 el 40,2% de los hogares asentados en villas y asenta- mientos se encontraba próximo a fuentes y espejos de agua contaminada, en los barrios dentro de la traza urbana formal de nivel socioeconómico bajo el indicador se ubicaba en el 22,4% y en las mejores zonas sólo alcanzaba al 5,3%. Por último, a lo largo de los cinco años analizados la problemática ambiental afectaba a una mayor proporción de hogares del aglomerado Gran Buenos Aires que al de las ciudades del interior del país. A fines de 2011 esta diferencia se ubicaba en torno a los 10 p.p. (18,7% y 8%, respectivamente).

FIGURA 2.4.7

FUENTES Y ESPEJOS DE AGUA CONTAMINADA EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA

TOTALES Y VARIACIONES ABSOLUTAS INTERANUALES. AÑOS 2007*, 2010 - 2011 | EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES



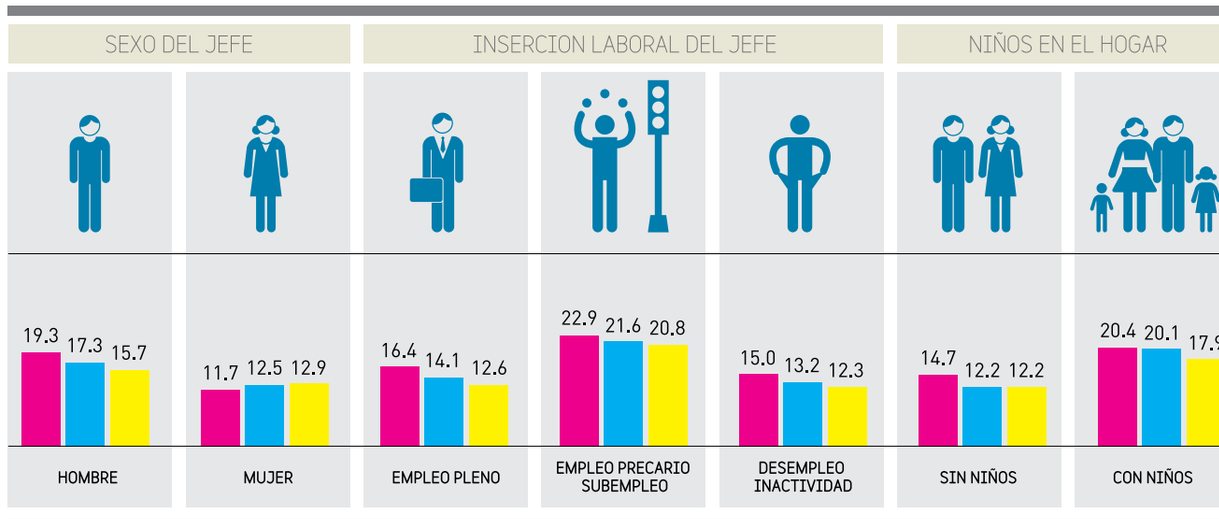
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.4.8

FUENTES Y ESPEJOS DE AGUA CONTAMINADA EN LAS INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN SEXO, INSERCION LABORAL DEL JEFEY NIÑOS EN EL HOGAR

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



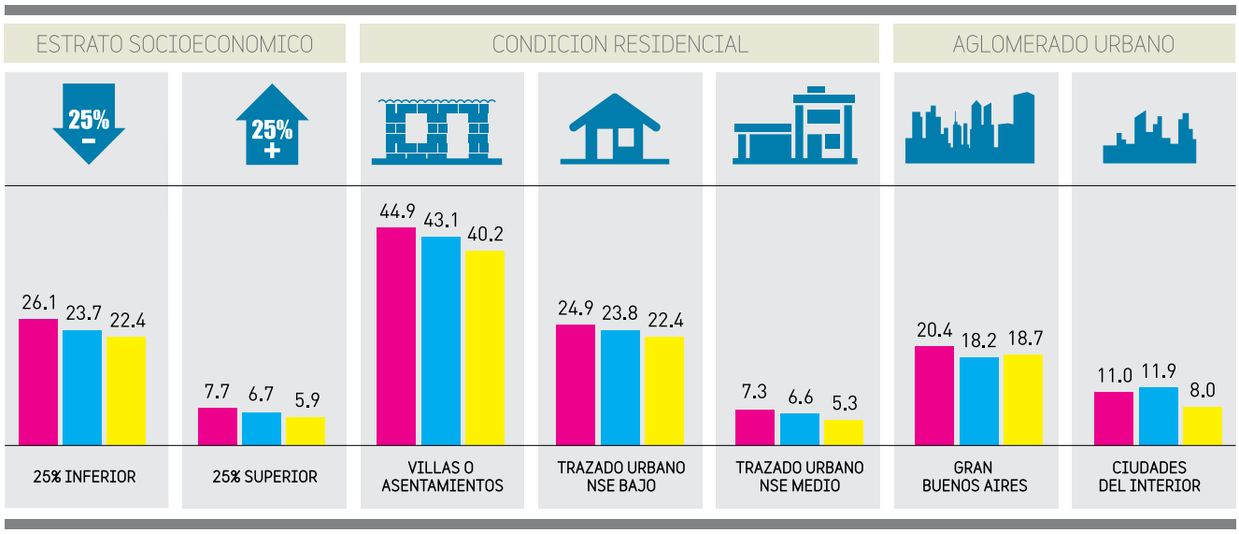
* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

FIGURA 2.4.9

FUENTES DE AGUA CONTAMINADA EN INMEDIACIONES DE LA VIVIENDA SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO, CONDICION RESIDENCIAL Y AGLOMERADO URBANO

EN PORCENTAJE DE HOGARES PARTICULARES

AÑOS 2007*, 2010 - 2011



* LOS DATOS DE ESTE AÑO ESTÁN AJUSTADOS POR COEFICIENTES DE EMPALME PARA SU COMPARACIÓN CON LA SERIE 2010-2011.
FUENTE: EDSA-BICENTENARIO, OBSERVATORIO DE LA DEUDA SOCIAL ARGENTINA. UCA.

RESUMEN DE RESULTADOS

Dado que a partir del año 2003 el país atravesó im- portantes mejoras en lo que hace a sus indicadores macroeconómicos y en la situación económica de los hogares, es de esperar que aquellas se traduzcan en análogas mejoras en lo que hace a las posibilidades de acceso a una vivienda digna. Entre 2007 y 2011 alrededor del 70,5% de los hogares urbanos eran propietarios de la vivienda que habitaban, produciéndose en el mismo lapso una ligera reducción de la tenencia irregular (12,7% de los hogares en 2011) y un consecuente incremento de la proporción de unidades domésticas en situación de alquiler (17%). A lo largo de la serie los hogares más afectados por la tenencia irregular fueron aquellos cuyo principal sostén económico era un varón o se encontraba en situación de empleo precario. Asimismo, en 2011 la problemática alcanzaba al 24,8% de las familias del estrato más pobre y al 56,8% de aquellas que habitaban villas y asentamientos precarios. La tenencia irregular resultaba asimismo ligeramente mayor en las ciudades del interior del país en comparación con el área metropolitana del Gran Buenos Aires.

A lo largo del período bajo análisis el 12% de los hogares (en promedio) habitaba viviendas precarias, siendo los más afectados aquellos cuyo principal sostén económico contaba con un trabajo precario o se encontraba subempleado (19% en 2011) y las familias con niños (15,5% en el último año de la se- rie). A su vez, se produjo una reducción de la pro- porción de hogares pobres habitando viviendas pre- carias (del 28,6% al 25,6%) pero no así de aquellos que residían en villas o asentamientos con la misma problemática (42% en promedio a lo largo del período). Se destaca asimismo, que dentro de la traza urbana formal también existe un porcentaje de hogares afrontando la misma problemática habitacional, sin modificaciones sustantivas a lo largo de la serie. En lo que respecta al aglomerado urbano, no se aprecian diferencias importantes entre el Gran Buenos Aires y las ciudades del interior del país.

La situación de hacinamiento (3 o más personas por cuarto habitable) experimentó una leve reducción entre 2007 y 2011, ubicándose en el 6,9% de los hogares durante este último año. La problemá- tica afectaba en mayor medida a las unidades do- mésticas cuyo principal sostén era un varón o que contaba con un empleo precario. La presencia de niños y adolescentes es decisiva a la hogar de evaluar si un hogar se encuentra o no hacinado (en 2011 en aquellas familias con niños el indicador se ubicaba en el 13,6%). Asimismo, la problemática afectaba fundamentalmente a los hogares pobres y a los que residían en urbanizaciones informales con una incidencia del 17,1% y del 21,4% respectivamente. Al interior de la traza urbana formal también experimentaban hacinamiento los hogares habitando barrios de estratos bajos. En lo que hace al aglomerado urbano, la principal reducción entre 2007 y 2011 se produjo en el Gran Buenos Aires.

En lo que respecta a los servicios domiciliarios de red, entre 2007 y 2011 se experimentó una ligera reduc- ción de la ausencia de conexión a la red de agua corriente, del 14,7% al 13,6% de los hogares urbanos, pero paralelamente se produjo un incremento de los problemas vinculados con la calidad del suministro del servicio (frecuencia de cortes y bajas de presión). Esta reducción de la falta de conexión y el incremento en los problemas se verificaron en gran parte de las categorías sociales analizadas. En 2011 el 26,3% de los sectores más pobres y el 33,4% de aquellos que residían en villas o asentamientos no se encontraban conectados a la red. En ambos casos no se produjo una reducción del indicador a lo largo de los cinco años en análisis, lo que sí se dio en los barrios de es- tratos bajos dentro de la traza urbana formal. Finalmente, la falta de conexión al agua de red se focaliza fundamentalmente en el área del Gran Buenos Aires y no así en las ciudades del interior del país.

2.5

Dado que el país presenta un nivel de conexión a la energía eléctrica casi total, el principal problema en este respecto está vinculado con la calidad del servicio. Entre 2007 y 2011 se produjo un leve incremento en el porcentaje de hogares con problemas de cortes o bajas reiteradas de tensión (del 55,1% al 56,7%). Si bien se observan diferencias entre, por ejemplo, los hogares del estrato más pobre y los sec- tores de clase media, o las villas y asentamientos y los barrios dentro de la traza urbana formal, se des- taca el hecho de que la problemática en la calidad del servicio se encuentra generalizada, mostrando en algunos casos un incremento, como en los hogares del estrato medio alto (que pasaron del 47,2% en 2007 al 52,9% en 2011) o en las ciudades del interior del país (del 57,6% al 63,4%).

Constituyendo una deuda histórica de la urbanización argentina, el déficit de conexión a la red cloacal experimentó una reducción a lo largo de los cinco años analizados, del 37,8% al 34% de los hogares. La mejora se produjo principalmente en las unidades domésticas con jefes varones o en situación de empleo precario y familias con niños. No obstante se produjo una reducción de la brecha con respecto a los hogares con jefas mujeres o en situación de empleo pleno, o con respecto a aquellos otros compuestos solamente por adultos, en todos los casos en 2011 el indicador seguía siendo muy elevado para los primeros. A similares conclusiones se arriba cuando se examina la falta de conexión a las cloacas según la estratificación socioeconómica y la condición residencial. Aunque los grupos más vulnerables vieron reducido el déficit, en el último año de la serie la problemática afectaba al 62,4% de los hogares del estrato más pobre y al 68,4% de los que habitaban villas y asentamientos precarios. Asimismo, si bien el valor del indicador resulta más importante en el Gran Buenos Aires que en las ciudades del interior del país, en éstas también se aprecia un déficit elevado.

La ausencia de conexión a la red de gas natural domiciliario se retrajo del 29,5% al 26,7% entre 2007 y 2011. A lo largo del período bajo análisis el déficit afectaba en mayor medida a los hogares con jefes varones y a aquellos donde éste contaba con un empleo precario o estaba subempleado. En este último caso se aprecia la mayor reducción del indicador (del 43,5% al 40,2%). También en lo que hace a este servicio domiciliario de red, los hogares con niños se encontraban afectados en mayor grado que aquellos otros compuestos sólo por adultos. Las diferencias resultan muy importantes de acuerdo al estrato socioeconómico de pertenencia y a la condición residencial. En este último caso, en 2011 carecía de conexión a la red de gas natural el 86,1% de los hogares radicados en villas o asentamientos y el 42,8% de aquellos que habitaban en barrios de estratos bajos dentro de la traza urbana formal. Por último, el déficit se revelaba más importante en las ciudades del interior del país que en el Gran Buenos Aires.

En lo que respecta a la infraestructura urbana básica, la falta de desarrollo de la red de desagües pluviales es muy evidente a lo largo de toda la geografía nacional. Si bien se produjo una reducción del déficit, en 2011 el 31,4% de los hogares no contaba con alcantarillado en su cuadra. La ausencia de este tipo de recurso afectaba en mayor medida a las unidades domésticas con jefes varones o en situación de empleo precario y a las familias con niños. En todos los casos se produjo una reducción del indicador a lo largo de los cinco años, pero incluso así en 2011 la incidencia del problema en estos hogares seguía resultando superior a la de aquellos otros con jefas mujeres, o en situación de empleo pleno o sin presencia de menores. Asimismo, en el último año de la serie la ausencia de desagües pluviales en la cuadra afectaba al 54,2% de los hogares más pobres y al 65,4% de los que residían en villas y asentamientos. Por su parte, en los barrios de estratos bajos dentro de la traza urbana formal también se registraba un alto nivel de déficit (45,4% en 2011). Los valores del indicador resultaban similares en el Gran Buenos Aires y en las ciudades del interior del país.

Entre 2007 y 2011 la prevalencia de calles sin pavimentar en la cuadra de las viviendas apenas retrocedió 1,4 p.p., ubicándose en el 20,6% hacia el final de la serie. Los hogares con jefes varones, con empleos precarios o con niños eran los más afectados por el déficit, con una ligera reducción en todos los casos pero sin que ésta resultara sustantiva. Por su parte, la falta de calles pavimentadas alcanzaba al 38,7% de los hogares más pobres y al 51,5% de aquellos que residían en villas o en asentamientos precarios. También en este caso se observa una importante diferencia al interior de la traza urbana formal, habida cuenta de que la problemática afectaba al 31,2% de las unidades domésticas ubicadas en los barrios de estratos bajos. Por último, a lo largo de la serie el indicador resultó más elevado en el área metropolitana del Gran Buenos Aires que en las ciudades del interior del país.

Entre 2007 y 2011 también se produjo un descenso del porcentaje de hogares en cuyas inmediaciones había presencia de terrenos y calles inundables (27,6% en el último año analizado). No se aprecian diferencias significativas según el sexo del jefe del hogar pero sí en lo que hace a la situación laboral del mismo, siendo los más afectados aquellos que trabajaban en empleos precarios o estaban subempleados. Asimismo, los mayores niveles de déficit se registraban en los hogares con niños, los más pobres y los que habitaban villas y asentamientos precarios. Incluso así, en todos estos casos también se produjo una ligera disminución del déficit entre 2007 y 2011. En lo que respecta al aglomerado urbano, la mayor reducción se observa en el Gran Buenos Aires.

Dentro de la dimensión medio ambiental, hacia el final de la serie se produjo un leve incremento de los hogares que reportaban tener basurales en sus inmediaciones (del 17,6% al 19,2%). Las unidades domésticas más afectadas por esta problemática eran aquellas con jefes varones, en situación de empleo precario o en las familias con niños, en donde el déficit alcanzaba en 2011 al 22,9%. La prevalencia de basurales en las inmediaciones está fuertemente asociada al nivel socioeconómico y a la condición re- sidencial de los hogares. En el último año de la serie entre los estratos más bajos el indicador se ubicaba en el 28,9% y en las villas y asentamientos, en el 59,2%. En tanto, en las ciudades del interior del país esta problemática ambiental revelaba una mayor magnitud que en el Gran Buenos Aires.

A diferencia de lo que sucedía con los basurales, en el caso de la presencia de industrias y fábricas contaminantes en las inmediaciones de las viviendas sí se verificó una reducción entre 2007 y 2011, alcanzando al 11,2% de los hogares en el último año de la serie. Los retrocesos más significativos se produjeron en los hogares con jefas mujeres y en aquellos donde el principal sostén contaba con un empleo pleno. Por el contrario, el indicador se incrementó ligeramente en las unidades domésticas donde aquel se encontraba en una situación de precariedad laboral. Tanto en los hogares con niños como en aquellos conformados únicamente por adultos el indicador se retrajo, pero aun así siguió mostrando niveles más elevados en donde había presencia de menores. Por su parte, si bien en los segmentos más pobres y en los que habitaban villas y asentamientos disminuyó el porcentaje de hogares con industrias y fábricas contaminantes en las inmediaciones, la brecha con respecto a los hogares mejor posicionados no varió de manera significativa. Por último, a lo largo de la serie el área del Gran Buenos Aires se encontraba más afectado por esta problemática que las ciudades del interior del país.

La presencia de agua contaminada tanto en la superficie como en las napas subterráneas se redujo levemente entre 2007 y 2011, del 17% al 14,9% de los hogares. Los más afectados eran aquellos con jefes varones o que se encontraban en una situación laboral precaria, o en las familias con niños. En todos estos casos se produjo una leve reducción del déficit a lo largo de la serie. Asimismo, en 2011 la problemática afectaba al 22,4% de los hogares más pobres y al 40,2% de aquellos que residían en villas o asentamientos precarios. También en lo que hace a este indicador se observan importantes diferencias al interior de la traza urbana formal. En las zonas más pobres de ésta, el porcentaje de hogares en cuyas inmediaciones había presencia de agua contaminada alcanzaba al 22,4% en 2011. Por último, a lo largo de toda la serie el área metropolitana del Gran Buenos Aires registraba mayores niveles de déficit en esta materia que las ciudades del interior del país.

El abordaje de la pobreza a través del enfoque directo de las Necesidades Básicas Insatisfechas y el indirecto del ingreso, permite concluir que si bien du- rante 2011 un porcentaje de hogares urbanos se ubicaba bajo la línea de la pobreza (13,7%), las carencias estructurales captadas por el método NBI eran aún mayores (22,6% si se suman las modalidades severas y no severas de este indicador). Más todavía, mien- tras que tan sólo el 6,4% del total hogares era pobre por ingresos y no tenía problemas de privaciones en sus condiciones materiales, no ocurría lo mismo con la pobreza por NBI, donde el 15,2% de las unidades domésticas resultaba pobre por este método y no por su nivel de ingreso.

Las villas y los asentamientos precarios constituyen espacios de condensación de gran parte de las problemáticas del hábitat en lo que hace a la vivienda, los servicios domiciliarios de red, la infraestructura urbana básica y las condiciones medio ambientales. Este tipo de urbanización está conformada, a su vez, por una población que tiene ciertos rasgos distinti- vos pero que no es por completo homogénea. A su vez, los barrios de estratos bajos dentro de la traza urbana formal presentan cierta heterogeneidad en los recursos de hábitat y de subpoblaciones, aunque predominan características asociadas a la pobreza o a la vulnerabilidad, como la precariedad laboral y el bajo nivel educativo. Por el contrario, en lo que respecta a los barrios de estratos medios, éstos tienen acceso a las mejores condiciones de hábitat (vivienda, servicios domiciliarios de red, infraestructura urbana básica y condiciones medio ambientales) y son habitados fundamentalmente por los segmentos socioeconómicos medio altos.

El peso que tienen las variables asociadas directa o indirectamente a la dimensión socioeconómica resulta fundamental para explicar el mayor o menor acceso a la vivienda digna, los servicios urbanos de red, la infraestructura urbana básica y las condiciones medio ambientales saludables. Esto responde a la importancia que tiene dicha dimensión tanto en lo que hace a la localización espacial de la población como en el acceso al suelo, la vivienda y el hábitat, en un contexto social en el que éstos se hallan fuertemente mercantilizados y donde la participación del estado es acotada. Asimismo, cuando se compara la situación en los distintos aglomerados, la magnitud de los déficit acumulados por el Conurbano Bonaerense lleva a que un hogar radicado en éste tenga menos chances de acceder a recursos de hábitat de calidad que en otros espacios, incluso teniendo un nivel socioeconómico elevado.

BIBLIOGRAFÍA

Adaszko D. (2011a). Las condiciones habitacionales y de acceso a bienes y servicios urbanos en la Argentina 2010. Urbanización y desigualdad estructural. En Salvia, A. (editor), Barómetro de la Deuda Social Argentina del Bicentenario. Serie del Bicentenario (2010-2016) / Año I. Buenos Aires: Observatorio de la Deuda Social Argentina /UCA, pp. 37 – 87.

Adaszko, D. (2010). Hábitat, salud y situación económica de los hogares. En ODSA, Barómetro de la Deuda Social Argentina, no. 6. La Deuda Social Argentina frente al Bicentenario. Progresos Destacados y Desigualdades Estructurales del Desarrollo Humano y Social en la Argentina Urbana 2004-2009. Buenos Aires: Observatorio de la Deuda Social Argentina / UCA, pp: 53 – 134.

Arriagada Luco, C. (2003). Información y herramientas sociodemográficas para analizar y atender el déficit de habitabilidad. Serie población y desarrollo No. 45. CELADE / ECLAC.

Banco Interamericano de Desarrollo (2009). Construir ciudades. Mejoramiento de barrios y calidad de vida urbana. Eduardo Rojas editor. Washington D.C.: Fondo de Cultura Económica.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005). Foro Social de las Américas – Quito, Julio 2004, Foro Mundial Urbano – Barcelona, Octubre 2004, Foro Social Mundial – Porto Alegre, Enero 2005, Revisión previa a Barcelona, Septiembre. Recuperado de http://www.lapetus.uchile.cl/lapetus/archivos/1239291239Carta_mundial_derecho_ciudad.pdf.

Chapin, S. (1963). Algunos problemas de la vivienda en relación con la higiene. En Merton, R. K. Sociología de la vivienda. Buenos Aires: Hombre y Sociedad.

Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas (1991). Folleto informativo No.16/Rev. 1. Recuperado de: http://www2.ohchr.org/spanish/about/publications/docs/fs16_sp.htm.

Fernández Wagner, R. (2006). Interrogantes sobre la sustentabilidad de la política habitacional argentina. Conferencia en el Seminario Iberoamericano de ciencia y tecnología para el hábitat popular. 29, 30 y 1 de diciembre: Córdoba.

Gentes, I. (2006). Estado de arte y lecciones de la gestión y valoración de cuencas hidrográficas para la gestión atmosférica en grandes urbes de América Latina. Naciones Unidas. División de desarrollo sostenible y asentamientos humanos. Santiago de Chile: CEPAL.

INDEC (2003). Hábitat y vivienda por medio de los datos censales. Calidad de los materiales de la vivienda. Serie hábitat y vivienda, N 13. Buenos Aires: INDEC.

Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente (1972). Estocolmo. Recuperado de: http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/874/15.pdf

Jiménez, L (1994). Diagnóstico de la situación habitacional 1991. En Fernández Wagner, R. Curso de postgrado hábitat y vivienda. Mar del Plata.

Organización Mundial de la Salud (2006), Guías para la calidad del agua potable. Recuperado de http://www.who.int/water_sanitation_health/dwq/guidelines/es/

Organización Mundial de la Salud (2010). La planificación urbana es esencial para la salud pública. Comunicado de prensa. Recuperado de http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2010/urban_health_20100407/es/index.h.tml

Organización Mundial para la Salud / Fondo de Naciones Unidas para la Infancia (2000). Informe sobre la evolución mundial del abastecimiento de agua y saneamiento en 2000. EEUU: OMS, UNICEF.

Pírez, P (2009) La privatización de la expansión metropolitana. En Pírez, P (ed) Buenos Aires, la formación del presente. Quito: Olacchi.

Salvia, Adaszko, Donza, et al., (2011b), Barómetro de la Deuda Social Argentina del Bicentenario, Serie del Bicentenario, Año 1. Estado de situación del desarrollo humano y social. Buenos Aires: Observatorio de la Deuda Social/UCA.

Schweitzer, A. (1996). Situación de la vivienda en América Latina y el Caribe. La producción de la vivienda en América Latina y el Caribe. CEPAL / Gobierno de los Países Bajos. Santiago de Chile: CEPAL.

Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (1999). Glosario ambiental. Recuperado de: http://www.ambiente.gov.ar/?aplicacion=glosario&IdSeccion=55.

simeco NOVEL
Plan Joven

MAS PRESTACIONES – MENOS COSTOS

MEJORA TU COBERTURA SIN CAMBIAR DE MEDICO

Si tenés menos de 40 años, en SIMECO, queremos cuidarte de aquí en adelante.

Contamos con la mejor relación costo / beneficio, con un amplio equipo de centros de atención y profesionales de excelencia.

Además, si tu médico aún hoy no pertenece a SIMECO, podés presentarlo para que integre nuestro listado de profesionales.

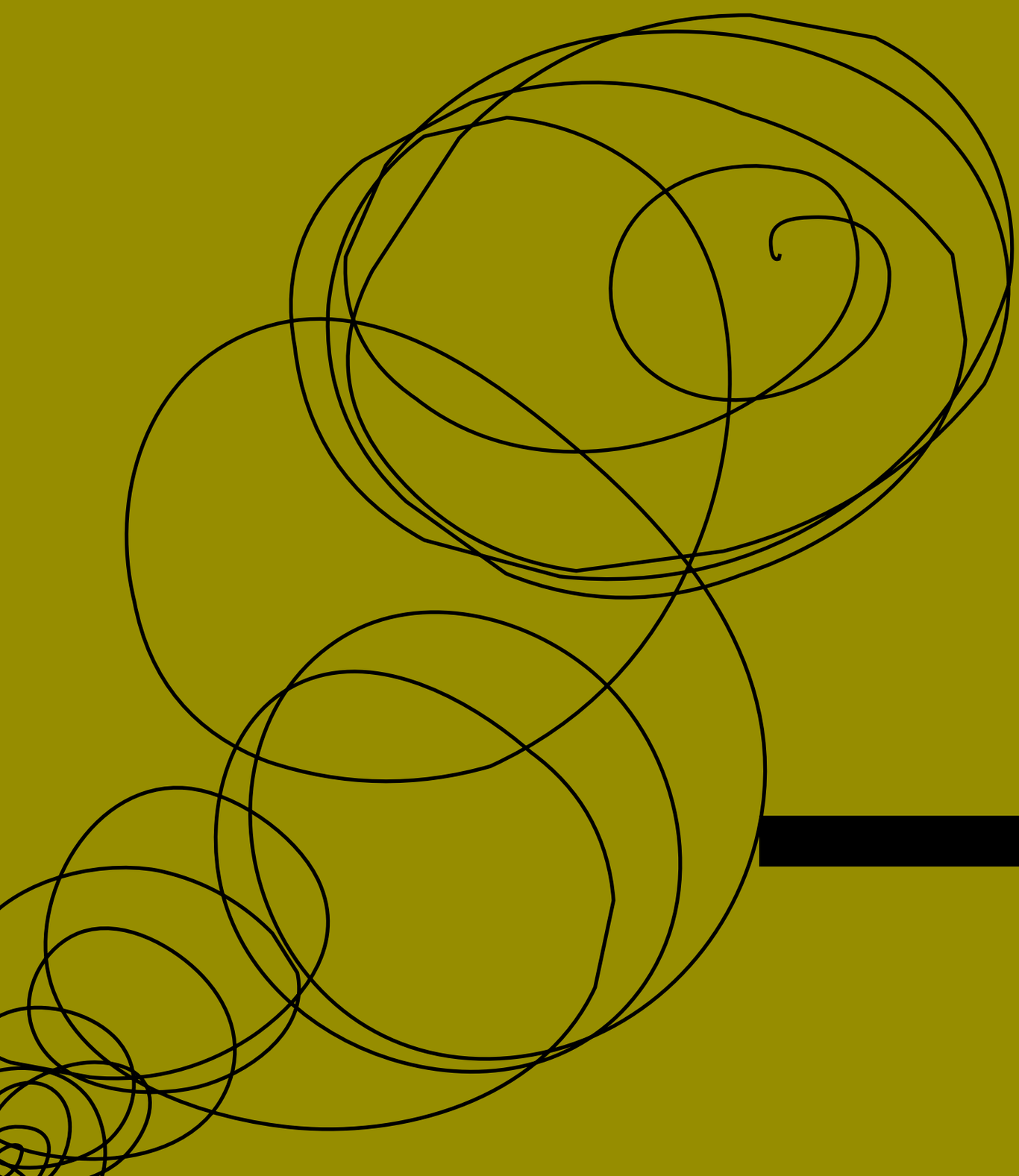
Si trabajás en relación de dependencia o sos monotributista, también podés asociarte a SIMECO aprovechando la derivación de aportes de Ley.

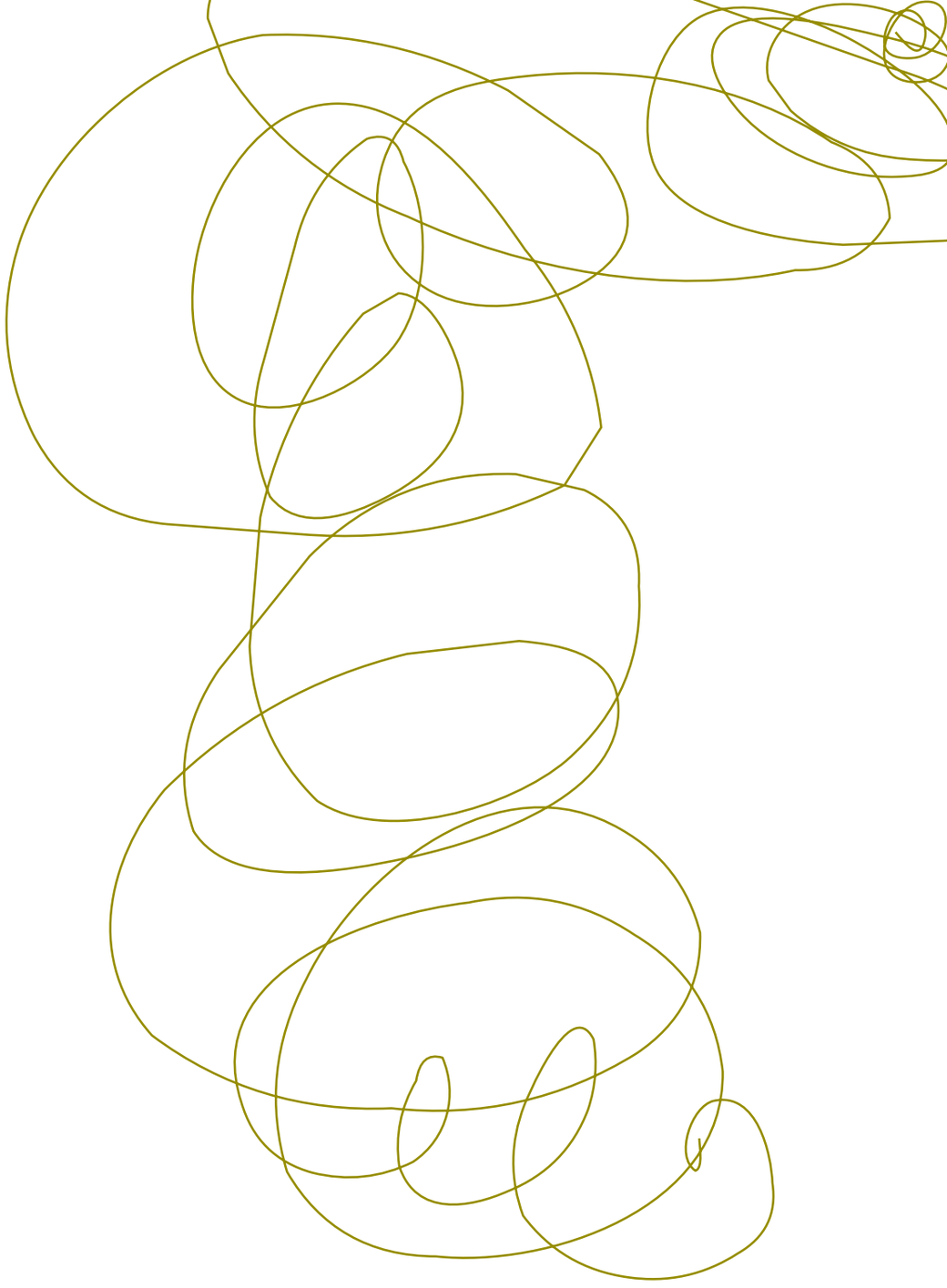
6009-1600

Consejo Salud

consejo
Profesional de Ciencias Económicas
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

INTEGRACIÓN FÍSICA Y COOPERACIÓN REGIONAL:





LA EXPERIENCIA RECIENTE DE AMÉRICA DEL SUR

Ricardo Carciofi[1] y Juan Martin[2]

[1]Director del Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe del Banco Interamericano de Desarrollo (BID-INTAL). Secretario del Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

[2]Ex-Director del Instituto de Planificación Económica y Social (ILPES), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Experto en temas de integración física suramericana.

Introducción



Desde hace más de una década los gobiernos de América del Sur vienen trabajando con intensidad creciente en estrechar sus lazos y consolidar su integración regional. La tarea ha adquirido una expresión más cabal y manifiesta desde la creación de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), que suma un nuevo eslabón a procesos más consolidados, tal el caso del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) o la experiencia de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Los desarrollos que culminaron en la conformación de la UNASUR son, sobre todo, una muestra viva de los esfuerzos por la convergencia política en América del Sur. En este sentido, es un claro ejemplo de cómo es posible conjugar, sobre la base del diálogo y de la persuasión, visiones plurales no sólo respecto de los contrastes entre los países de la región, sino también en relación con las modalidades y estilos de inserción en el mundo[3].

A pesar de estos importantes consensos, el balance de la integración económica todavía aparece como insuficiente ante un contexto global de nuevas oportunidades y desafíos. En efecto, los esquemas de integración vigentes parecen cumplir un papel secundario en decisiones empresariales concernientes a la localización o el aprovechamiento de eslabones productivos. La profundización del proceso no ha ocupado un lugar prioritario en las agendas políticas y, con frecuencia, apenas logró trascender el ámbito de los anuncios. En este cuadro, no debería sorprender una acentuación de la diversidad de opciones respecto de cómo integrarse a la economía mundial.

[3] Desde luego, hay conocidas diferencias estructurales entre los países, así como otras más abiertamente políticas que sustentan la pluralidad de posiciones. Entre las primeras, existen notables contrastes de tamaño, de estructura productiva y exportadora y de ventajas competitivas, de orientación a los distintos mercados de destino y de grado de complementación o sustitución con los principales productos agrícolas de las economías desarrolladas que mantienen elevados niveles de subsidio a la exportación y/o de apoyo interno a sus productores. Las diferencias políticas, a su vez, se relacionan con el papel que cada país puede y aspira a desempeñar en la economía mundial y regional, la fortaleza de su economía e instituciones y, por ende, el poder negociador y la estructura de alianzas que cada país privilegia, todo lo cual termina reflejándose en la estrategia comercial que persigue y en los rasgos de las negociaciones comerciales que emprende.



BEBER CON MODERACION. PROHIBIDA SU VENTA A MENORES DE 18 AÑOS.

En consecuencia, no puede soslayarse una cierta tensión entre las lógicas política y económica de la integración de América del Sur. La primera obliga a construirla a partir del reconocimiento de realidades diversas, mientras que la segunda enfatiza la necesidad de convergencia hacia el desarrollo de nuevos esquemas para aumentar el atractivo de un mercado regional ampliado. El manejo adecuado de esta tensión entre política y economía es crítico para reforzar la complementariedad entre las modalidades de inserción en la economía mundial y los esquemas de integración regional. Ello contribuiría no sólo a fortalecer el acceso a los principales mercados con productos que requieren un uso intensivo de recursos naturales y mano de obra, sino también a fomentar el desarrollo de actividades de uso más intensivo de tecnología y conocimiento, incluida la agregación de valor a productos derivados de los recursos naturales. Pero para incrementar la presencia en cadenas de valor internacionales, además de los requisitos de competitividad e innovación, es necesario contar con mercados amplios y unificados, apoyados en una sólida integración física, en la convergencia de normas, disciplinas y regulaciones y, en la seguridad jurídica que facilite las decisiones a largo plazo y las alianzas internacionales.

Precisamente para progresar en estos últimos temas, la UNASUR incursiona en varios planos como son políticas sociales, defensa, energía y salud, entre otros. La ambición del proceso está reflejada en el Tratado Constitutivo del bloque[4] y es pertinente para los analistas preguntarse cuál es la factibilidad de alcanzar tales metas y la capacidad de traducirlas en resultados tangibles.

Aunque es quizás menos conocido para quienes no están estrechamente relacionados con los procesos de acercamiento regional, la integración física es una de las dimensiones que ha cobrado particular interés en los países de la UNASUR. En rigor, la labor en este frente se remonta a la Cumbre de Brasilia del 2000, donde se reúnen por primera vez la totalidad de los mandatarios de la región[5]. En este evento se suscriben compromisos que reflejan consenso para avanzar en la integración económica, comercial y progresar en la conectividad regional. En los acuerdos dichas dimensiones son consideradas como instrumentos para materializar una vocación de aunar esfuerzos en una tarea común con dividendos para todos los países de la región.

[4] Véase el Tratado Constitutivo de UNASUR en http://www.iirsa.org/.

[5] La Declaración de Brasilia se puede consultar en http://www.iirsa.org/.

El propósito de este trabajo es analizar la experiencia reciente de América del Sur para avanzar en su integración física, dimensionar la magnitud del desafío y reseñar los logros obtenidos hasta el presente. Además de esta introducción, los contenidos se presentan en las tres secciones siguientes. La primera examina los fundamentos de este esfuerzo, destacando principalmente la trascendencia del mismo como ingrediente de la estrategia de desarrollo. La segunda sección se concentra en el proceso construido para definir y ejecutar una agenda de trabajo ante la multiplicidad de dimensiones del tema y la presencia de intereses diversos y asimétricos de parte de los países. En la tercera sección se presentan los resultados más importantes que han sido alcanzados a la fecha y los desafíos que deberían encararse. El trabajo se completa con algunas reflexiones finales.



B Integración física de América del Sur: motivaciones y pilares analíticos de una decisión

La integración de América Latina es rica en historia e iniciativas las que han sido discutidas desde diversos ángulos e investigadas por analistas de las disciplinas más diversas. En esta larga serie, hay una iniciativa reciente y relativamente novedosa: la constitución en 2010 de un bloque regional que comprende a los 12 países de América del Sur.

Esta decisión, cuya materialización jurídica es la suscripción y entrada en vigencia del Tratado de la UNASUR, revela una decisión fundamental de los países que supone una doble convicción[6]. Por un lado, la región se define como un bloque con identidad propia y, por otro lado y de manera simultánea, hay una vocación y compromiso expreso de impulsar un proceso de integración profunda. Esto es un esfuerzo para trascender el plano comercial y la reducción de aranceles, incorporando otras dimensiones de la integración como, por ejemplo, la conectividad física regional. Los postulados de la UNASUR si bien firmes en tal sentido, están inscriptos también dentro de un concepto de regionalismo abierto y geometría variable. De hecho, los países que componen el bloque persiguen al mismo tiempo alianzas estratégicas y comerciales con otros países de América Latina y también del resto del mundo.

En apoyo de la lógica en la que reposa esta definición fundacional pueden citarse algunos elementos que están presentes en la ya mencionada Declaración de Brasilia: América del Sur ha logrado superar las tensiones internas y es una región de paz; aunque no exenta de obstáculos, la integración ha hecho avances a través del MERCOSUR y de la Comunidad Andina, la red de acuerdos comerciales ha profundizado la apertura comercial entre los miembros y existe un volumen de inversiones y comercio significativo en el interior de la región[7].

Sin embargo, también es necesario contrabalancear esta lectura lineal. En primer lugar, tanto el MERCOSUR como la CAN son procesos de integración donde han habido marchas y contramarchas. Las razones son múltiples: debilidades institucionales; imperfecciones en el esquema básico de funcionamiento del arancel externo y la política comercial que no han cristalizado en la constitución de un territorio aduanero único, carencias y obstáculos para la coordinación macroeconómica dentro del bloque, y desacuerdos marcados sobre la agenda comercial externa, entre otros. Estas dificultades sumadas a las características estructurales de los países, especialmente su rasgo dominante como economías basadas en recursos naturales, explican el bajo grado de comercio al interior del bloque. Esta realidad económica se plasma en el diseño de la infraestructura y del sistema logístico. Los esfuerzos han estado concentrados principalmente en hacer viables los flujos de transporte del comercio con el resto del mundo. Esto ha resultado en dotaciones considerablemente más débiles para el movimiento de cargas en el interior del espacio regional. Un dato expresivo de esta realidad es la ineficiencia con la que operan los pasos de frontera[8].

Ahora bien, cabe preguntarse cómo compara América del Sur con otras regiones del mundo. Los datos siguientes ayudan a ganar perspectiva acerca de la magnitud relativa de la región en algunas dimensiones críticas respecto de otros bloques.

[6] Véase el Tratado Constitutivo de UNASUR. Op. Cit.
http://www.iirsa.org/.

[7] Véase Declaración de Brasilia. Op. Cit.

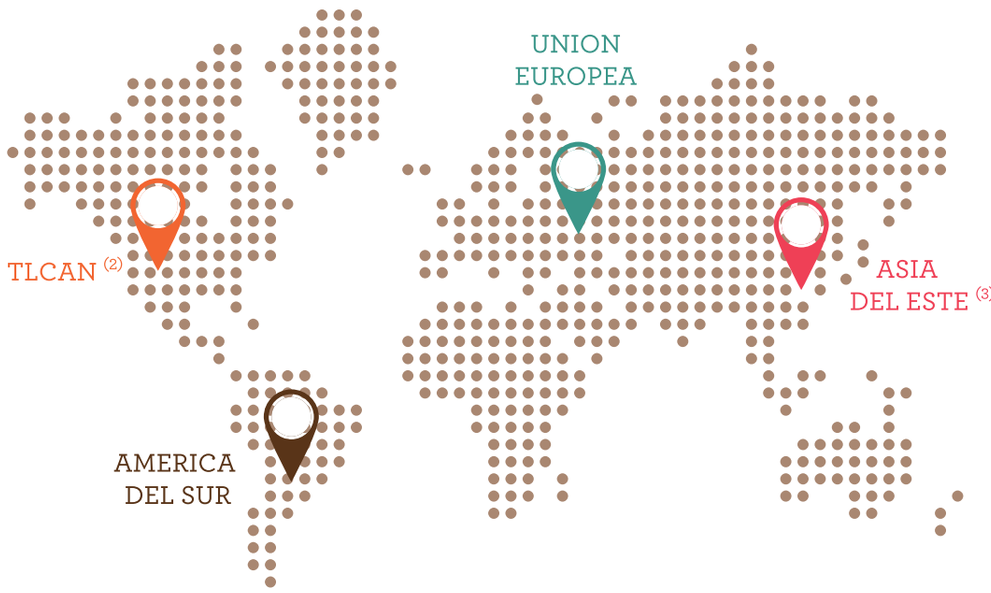
[8] Véase el estudio de IIRSA sobre pasos de frontera en América del Sur "Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica".



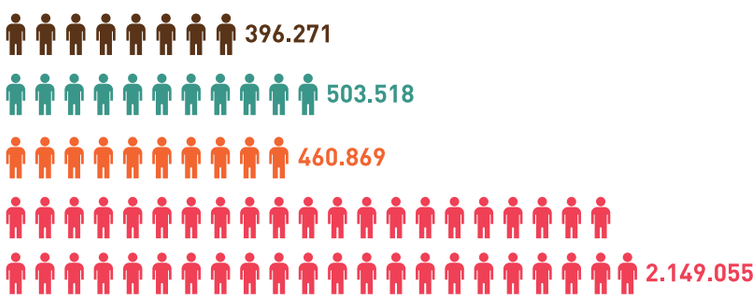
BEBER CON MODERACION. PROHIBIDA SU VENTA A MENORES DE 18 AÑOS.

CUADRO 01

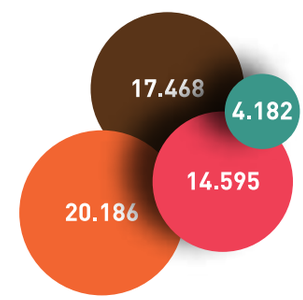
DATOS BASICOS DE AMERICA DEL SUR Y DE OTROS BLOQUES REGIONALES



POBLACION (EN MILES DE HABITANTES)



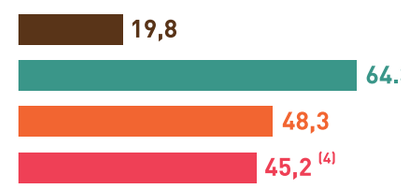
SUPERFICIE (EN MILES DE KM)



PBI (EN MILES DE MILLONES DE US$ A PRECIOS CORRIENTES)



COMERCIO INTRAREGIONAL (1) (EN % DEL COMERCIO TOTAL)



(1) Porcentajes del comercio total de cada región para el año 2011. Fuentes: América del Sur: COMTRADE; Unión Europea: UESTATS; TLCAN: UNCTADStat; ASEAN: COMTRADE. **(2)** Tratado de Libre comercio de América del Norte (EEUU, Canadá, México) NAFTA en inglés. **(3)** Incluye: ASEAN (10) (Brunei, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia, Vietnam), más (3) (China, Japón y República de Corea) más (2)(Hong Kong SAR y Provincia China de Taiwán). **(4)** Incluye: ASEAN (6) (Camboya, Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia, Vietnam), más Japón, República de Corea, China y Hong Kong SAR.

FUENTE: CIA FACT SHEEET, WORLD BANK Y WWW.ASEAN.ORG

En el concierto mundial América del Sur es una región de moderada densidad económica, distante de los principales polos globales y con economías insuficientemente integradas. Como puede apreciarse en el cuadro 1, es relativamente pequeña cuando se la compara con los grandes polos de Asia, Europa y Norteamérica. Esto es así, no sólo en relación con el poderío productivo y de mercado de esos polos, sino también respecto del grado de integración comercial y productiva que muestran en su interior, especialmente en el caso de la Unión Europea.

En efecto, el producto global de cada uno de los tres mayores polos mundiales (Norteamérica, Unión Europea y Asia del Este que son muy parecidos entre sí) es más de cuatro veces el de América del Sur. A su vez, el comercio intrarregional en Europa es tradicionalmente muy elevado (alrededor de dos tercios del total), mientras que en Norteamérica aumentó de manera importante hasta alcanzar casi la mitad del comercio total. En el caso de Asia del Este, el sostenido aumento de los flujos comerciales al interior del bloque refleja los elevados grados de integración productiva que se han venido desarrollando en esa región. Aunque menor, la proporción del comercio total suramericano que tiene lugar dentro de la región es significativo (alrededor de un quinto del total), pero también es cierto que no ha experimentado mayores cambios después de alcanzar un nivel similar en 1995. Esto significa que todavía existe un considerable potencial de crecimiento de los flujos comerciales entre los países de la región, sobre todo si se verifican progresos en la integración productiva de sus países.

Un segundo aspecto que vale destacar en estas comparaciones es la extensión territorial relativa y la densidad poblacional, que son variables críticas en relación con las redes físicas distribuidas sobre el territorio de los distintos tipos de infraestructura. En este caso, es interesante contrastar Suramérica y Asia del Este. Para ilustrar esta comparación, vale destacar que Brasil tiene una extensión territorial algo menor que la de China (8,6 y 9,6 millones de kilómetros cuadrados respectivamente) y la de Argentina es también un poco menor que la de India (2,7 y 2,9 millones de kilómetros cuadrados). Sin embargo, los dos países asiáticos son los más poblados del planeta (China 1,3 e India 1,2 mil millones de habitantes). En consecuencia, el contraste en materia de densidad poblacional es abrumador (Argentina, 15 habitantes por kilómetro cuadrado; Brasil, 24; China, 139; e India, 395). Una comparación más global se puede constatar entre Suramérica y Asia del Este (definida como ASEAN+3+2). En este caso la extensión territorial de América del Sur (17,8 millones de kilómetros cuadrados) supera ampliamente a la superficie de Asia del Este (14,6 millones de kilómetros cuadrados). En este sentido, desarrollar la infraestructura física en América del Sur demanda un esfuerzo considerablemente mayor al de provisionarla para Asia del Este. Vale señalar, además, las tremendas diferencias en materia de viabilidad de costos, dado los menores niveles de integración productiva y las diferencias en la densidad poblacional en una y otra región. En el cuadro 2 se presentan algunos indicadores de infraestructura vial para América del Sur.



CUADRO 02

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE AMERICA DEL SUR

DENSIDAD DE POBLACION 2010 (PERSONAS POR KM2)

CARRETERAS PAVIMENTADAS (% DEL TOTAL DE CARRETERAS)

DENSIDAD DE CARRETERAS (KM DE CARRETERAS POR 100 KM2 DE TIERRA)

ARGENTINA (2003)

14.8
8
30%

PARAGUAY (2008)

16.2
8
50.8%*

BOLIVIA (2009)

9.2
7
7.9%

PERU (2009)

22.7
10
13.9%*

BRASIL (2004)

23
21
5.5%*

SURINAM (2003)

3.4
3
26.2%

CHILE (2009)

23
10
22.4%

URUGUAY (2004)

19.2
44
9.9%

COLOMBIA (2009)

41.7
15
14.4%*

VENEZUELA, RB (2001)

32.7
11
33.6%

ECUADOR (2007)

58.2
17
14.8%

GUYANA (2001)

3.8
4
7.4%

*DATOS DE BRASIL, AÑO 2000; COLOMBIA, AÑO 1999; PARAGUAY, AÑO 2001; PERÚ 2006.

FUENTE: DENSIDAD DE CARRETERAS (KM DE CARRETERAS POR 100 KM2 DE TIERRA): WORLD DEVELOPMENT INDICATORS . BANCO MUNDIAL. HTTP://DATA.WORLDBANK.ORG/DATA-CATALOG/WORLD-DEVELOPMENT-INDICATORS. DENSIDAD DE POBLACIÓN (PERSONAS POR KM2): WORLD DEVELOPMENT INDICATORS. BANCO MUNDIAL. 2010 HTTP://DATA.WORLDBANK.ORG/DATA-CATALOG/WORLD-DEVELOPMENT-INDICATORS. CARRETERAS, PAVIMENTADAS (% DEL TOTAL DE CARRETERAS): INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA DEL BANCO MUNDIAL. HTTP://DATA.WORLDBANK.ORG/INDICATOR/IS.ROD.PAVE.ZS

UN FRANCES EN LA PATAGONIA.



BODEGAS Y VIÑEDOS

INFINITUS

PATAGONIA - RIO NEGRO

BEBER CON MODERACION. PROHIBIDA SU VENTA A MENORES DE 18 AÑOS.

El contraste con las mismas variables en el caso de Asia del Este es particularmente notable y sirve para ilustrar la aseveración anterior acerca de la magnitud relativa de los esfuerzos requeridos (véase el cuadro 3).

CUADRO 03

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE ASIA DEL ESTE

DENSIDAD DE POBLACION 2010 (PERSONAS POR KM2)

CARRETERAS PAVIMENTADAS (% DEL TOTAL DE CARRETERAS)

DENSIDAD DE CARRETERAS (KM DE CARRETERAS POR 100 KM2 DE TIERRA)

BRUNEI DARUSSALAM (2007)
69.1
51
81.1%

FILIPINAS (2003)
310.9
67
9.9%

CAMBOYA (2004)
78.1
21
6.3%

SINGAPUR (2009)
7150.3
473
100%

INDONESIA (2009)
125.9
23
56.9%

TAILANDIA (2006)
134.7
35
98.5%

LAOS (2009)
26.2
17
N/D

VIETNAM (2007)
262.6
48
47.6%

MALASIA (2004)
85.9
30
81.3%

CHINA (2008)
139.4
40
53.5%

MYANMAR (2011)
89.2
22.3
21.8%

REPUBLICA DE COREA (2009)
494.6
105
79.3%

JAPON (2009)
337.2
320
80.1%

PCIA. CHINA DE TAIWAN (2009)
642.4
115.3
98.9%

HONG KONG SAR (2009)
6782.9
188.0
100%

FUENTE: CIA FACT SHEETS, WORLD BANK Y WWW.ASEAN.ORG
DENSIDAD DE CARRETERAS (KM DE CARRETERAS POR 100 KM2 DE TIERRA): WORLD DEVELOPMENT INDICATORS . BANCO MUNDIAL. HTTP://DATA.WORLDBANK.ORG/DATA-CATALOG/WORLD-DEVELOPMENT-INDICATORS. DENSIDAD DE POBLACIÓN (PERSONAS POR KM2): WORLD DEVELOPMENT INDICATORS. BANCO MUNDIAL. 2010 HTTP://DATA.WORLDBANK.ORG/DATA-CATALOG/WORLD-DEVELOPMENT-INDICATORS. CARRETERAS, PAVIMENTADAS (% DEL TOTAL DE CARRETERAS): INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA DEL BANCO MUNDIAL. HTTP://DATA.WORLDBANK.ORG/INDICATOR/IS.ROD.PAVE.ZS



En tercer lugar, el análisis morfológico del territorio de América del Sur deja atrás la ilusión de un espacio continuo ya que, por el contrario, muestra un territorio difícil de articular. Numerosas y formidables barreras (cordilleras, selvas, pantanos y caudalosos ríos) generan varios enclaves discontinuos o islas en las que se han concentrado históricamente las actividades productivas y los asentamientos humanos.

- La plataforma caribeña, conformada por el territorio costero del Caribe colombiano y la mayor parte del territorio de Venezuela, Guyana, Surinam y la Guayana Francesa.
- La cornisa andina que es la falda occidental de la Cordillera de los Andes, desde el istmo de Panamá, pasando por amplios territorios de Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia llegando hasta el sur de Chile.
- La plataforma atlántica que abarca desde el nordeste brasileño hasta el sur de Argentina, incorporando a Paraguay, Uruguay, algunos departamentos de Bolivia y la pampa argentina hasta la cordillera andina.
- El enclave amazónico central, conformado por el área de ocupación en torno a la ciudad de Manaos con interconexiones fluviales hacia el sur por el río Madeira y hacia el este por el río Amazonas.
- El enclave amazónico del sur que comprende el territorio delimitado por la cordillera andina por el oeste y el sur, la selva amazónica por el norte y el Pantanal por el este, abarcando varios departamentos de Bolivia y Perú.

En cuarto lugar, cabe destacar los patrones previos de articulación del territorio de América del Sur. En efecto, existe una larga tradición de intercambio comercial y conectividad física dentro de algunos de estos espacios que comenzó mucho antes de la llegada de los conquistadores españoles y portugueses principalmente, pero también holandeses e ingleses. Las complejas tramas de conexión física de la región andina se remontan a miles de años[9]. Por ejemplo, el intercambio entre la costa del Pacífico y la cordillera andina dio sustento a varias civilizaciones cuyos logros en las artes, la agricultura y la tecnología de alimentos fueron extraordinarios. El desarrollo de estas civilizaciones no hubiese sido posible sin la conectividad física entre sierra y costa[10]. A su vez, la infraestructura caminera construida de norte a sur en el faldeo occidental de la Cordillera de los Andes permitió la expansión y el intercambio entre zonas de climas diversos y producciones complementarias, al igual que lo hicieron varias vías navegables en otros espacios.

La naturaleza del comercio con los imperios europeos por más de 300 años condujo a una ocupación costera del territorio en varios de esos enclaves, pero con escaso desarrollo de la conectividad hacia el interior de los países. Por el contrario, la expansión de la infraestructura ha sido fundamental para el cambio económico a partir del siglo XIX. Desde la expansión de los ferrocarriles como bien ilustra el caso argentino (y después los casos de Chile y Bolivia) hasta el trazado de redes carreteras a través de las regiones centrales de Brasil que alteró de manera significativa la ocupación del territorio, el perfil productivo y la dinámica exportadora de ese país. Otro ejemplo es el caso de Colombia cuando se sustituyó la conectividad a lo largo del río Magdalena, por otra basada en el ferrocarril y una incipiente red vial que revolucionó los patrones de ocupación del territorio de manera permanente.

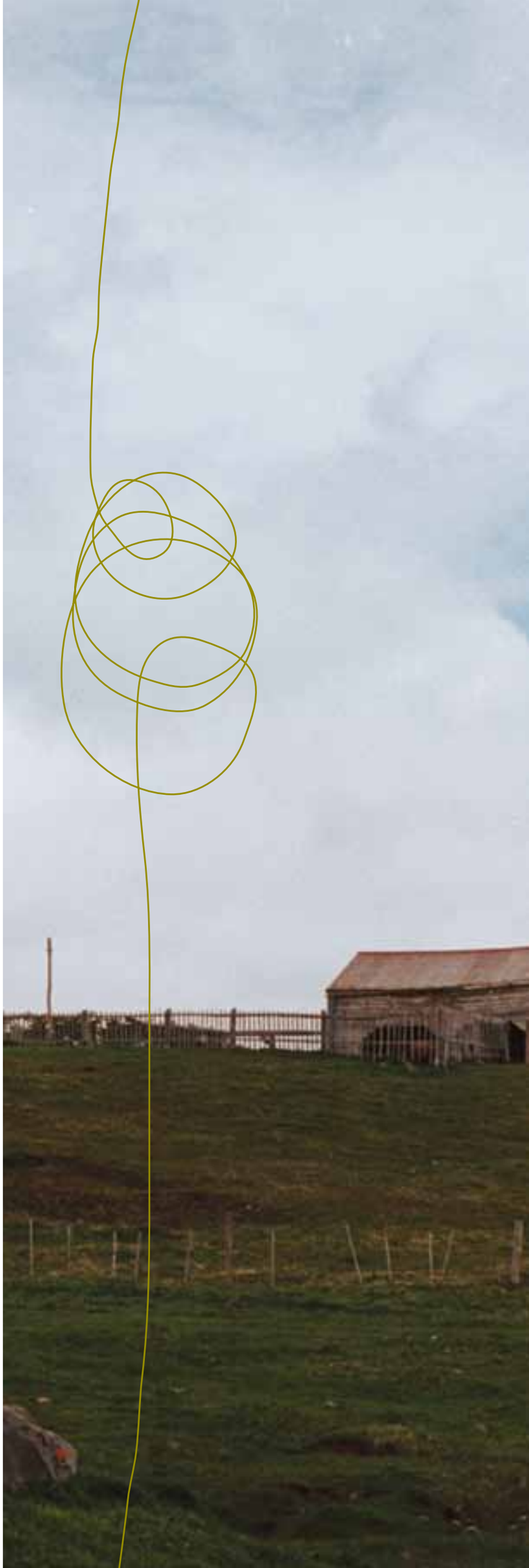
[9] Veáse el libro de DIAMOND, Jared. Guns, Germs and Steel: The Fates of Human Societies.New York: W.W. Norton & Company. March 1997.

[10] BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID), Construyendo un nuevo continente: un enfoque regional para fortalecer la infraestructura suramericana. Buenos Aires: IIRSA. Octubre de 2006.

En quinto lugar, cabe mencionar que los avances recientes hacia una visión regional de la integración física favorecen una mejor inserción en los mercados extrarregionales y, al mismo tiempo, permiten ampliar el comercio intrazonal y la integración productiva, fortaleciendo las conectividades y reduciendo los costos de la fricción territorial. Progresivamente, personas, bienes, capital y conocimiento comienzan a moverse en un espacio de fronteras cada vez más permeables, si es que otras condiciones así lo permiten. No obstante, en varios casos estas nuevas conectividades deben atravesar zonas vírgenes desde un punto de vista cultural-antropológico y medioambiental. Esto implica tremendos desafíos: por un lado, intervenir apropiadamente territorios que han pertenecido por siglos a comunidades aborígenes aisladas en muchos casos y, por otro, producir e inducir nuevos patrones de usos del suelo que eviten la producción de efectos irreversibles sobre diversas áreas ecológicas y los servicios ambientales provistos por algunas de ellas. Por estos motivos, es fundamental que estas nuevas conectividades se inserten en visiones de intervención territorial que incorporen el fomento al desarrollo productivo y logístico, el desarrollo social y local, así como la preservación y sostenibilidad del medio natural.

En suma, a la hora de llevar a la práctica decisiones para impulsar la mejor conectividad física, deben tomarse nota de los desafíos del propio espacio interno de América del Sur: la variedad climática, la dificultad de la geografía, la existencia de una rica biodiversidad que debe ser puesta a buen resguardo, la variedad de recursos naturales, la baja densidad poblacional relativa, la concentración en grandes núcleos urbanos mayormente próximos a las costas y contrapuestos a espacios abiertos escasamente ocupados, entre otros. A esto se suma el hecho de que los países están caracterizados por una estructura productiva y una organización del territorio tradicionalmente orientadas hacia el comercio con el resto del mundo y que se está revirtiendo trabajosamente de manera paulatina. Aun así, la integración regional tiene múltiples limitaciones. Quizás las de mayor orden y reconocidas tradicionalmente en la literatura sobre el tema sean las significativas asimetrías entre países, resultantes en parte de los elementos citados más arriba (geografía, disponibilidad de recursos naturales y otros), así como aquellas que devienen del proceso histórico de desarrollo de cada país. Enfrentar las asimetrías, especialmente cuando alcanzan la magnitud que se constata en América del Sur, requiere de herramientas de compensación y de una movilización de recursos a gran escala que solo es viable en presencia de acuerdos políticos y compromisos duraderos entre los miembros del bloque.

Partiendo entonces de la voluntad integracionista y reconociendo las limitaciones anteriores, resulta pertinente pregun-





tarse cuáles son las razones que permiten sostener la conveniencia de una mayor y mejor conectividad física en América del Sur. Una respuesta breve a la pregunta anterior es la necesidad de impulsar el desarrollo de la región en su conjunto.

Los elementos que sustentan esta afirmación son principalmente dos. El primero es un dato comprobado a través de numerosas mediciones y fuentes: los costos de transporte, y más en general los costos logísticos, representan un obstáculo de mayor peso que los aranceles[11]. El segundo, íntimamente ligado al anterior, es el reconocimiento de que los sistemas logísticos y su eficiencia tienen la capacidad de cambiar la geografía económica y la localización de las actividades productivas y, por ende, impactan sobre la generación de empleo e ingresos[12]. De ahí que al operar sobre el diseño de tales sistemas, principalmente en la infraestructura de transporte, deben tenerse en cuenta los efectos a corto y largo plazo sobre la organización del territorio y la localización de las actividades productivas.

Este último elemento deriva de uno de los postulados básicos de la así llamada "Nueva Geografía Económica"[13]. El concepto es que en presencia de economías de escala en la producción y de economías de aglomeración en el territorio, la mayoría de las empresas tenderá a concentrar su producción en un solo punto (planta), cuya localización será próxima a sus mercados de consumo. Esto es así en virtud de la existencia de costos logísticos y de transporte. De igual manera, si tales costos descienden de manera apreciable la localización puede decidirse con arreglo a otras consideraciones y no solo basarse en la proximidad geográfica al mercado.

El proceso descrito adquiere una mayor importancia en el contexto de una estrategia de integración que ha logrado establecer las bases para la libre circulación regional de bienes y servicios y donde existen condiciones de igual trato para la inversión proveniente de los miembros del bloque. En relación con lo anterior, la integración tiene como consecuencia ampliar el espacio económico y, por tanto, abre la posibilidad de un redespliegue de las actividades productivas en el territorio. Obviamente, para que esto sea así, cabe asegurar el postulado señalado más arriba: la necesidad de contar con sistemas logísticos apropiados (infraestructura de calidad y servicios de transporte), así como disponer de mecanismos eficientes de facilitación del comercio (controles aduaneros, gestión del comercio exterior y otros).

---

[11] MESQUITA MOREIRA, Mauricio; VOLPE MARTINICUS, Christian; BLYDE, Juan S., Destrabando las Arterias: El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe, noviembre de 2011.

[12] Para un diagnóstico sobre el sistema logístico y la infraestructura del transporte de carga en los países de América Latina, véase: BARBERO, José A. .La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. BID: Washington D.C.. 2010.

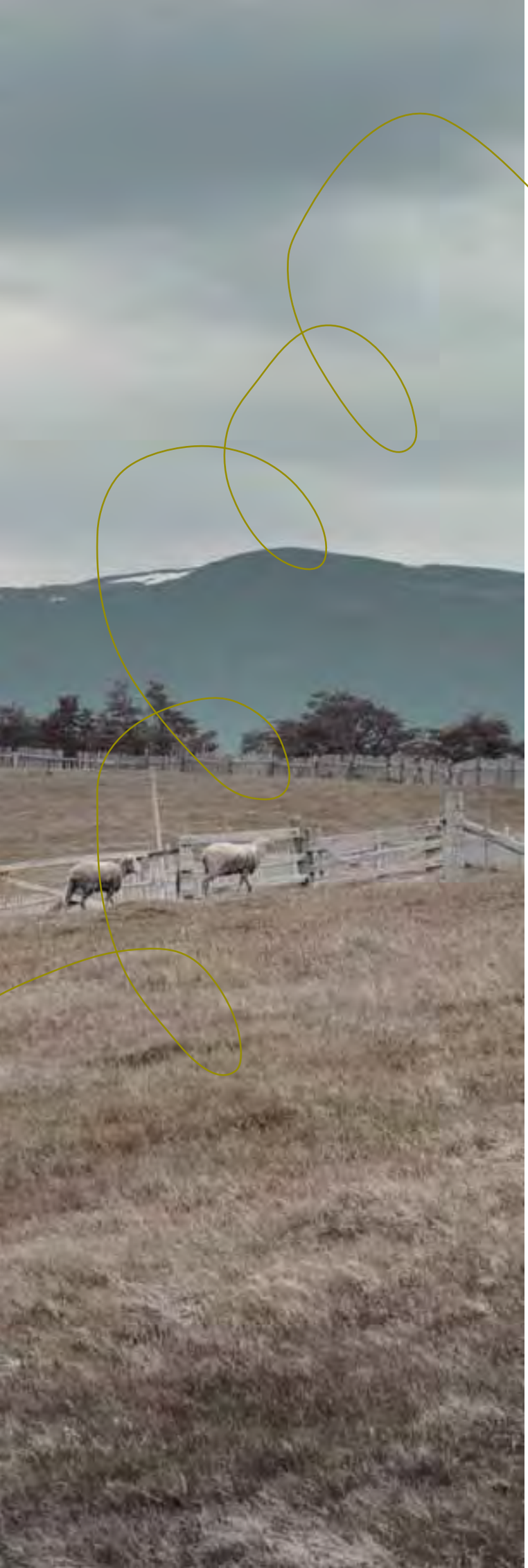
[13] KRUGMAN, Paul. Geography and Trade. MIT Press Books, The MIT Press, edition 1, volume 1, 1992. KRUGMAN, Paul. Development, Geography, and Economic Theory. MIT Press Books, The MIT Press, edition 1, volume 1, 1997. FUJITA, Masahisa & KRUGMAN, Paul & VENABLES Anthony J.. The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade, MIT Press Books, The MIT Press, edition 1, volume 1, 2001. VENABLES, Anthony J, 1998. "The Assessment: Trade and Location". Oxford Review of Economic Policy, Oxford University Press, vol. 14(2), pages 1-6, Summer.1998

De lo anterior surge un concepto crucial. Una experiencia como la que han emprendido los países de América del Sur en materia de integración física, no es una agenda exclusiva de proyectos y obras de infraestructura y de optimización logística. Más bien es una tarea que cobra sentido cuando están presentes todos los elementos que se dan cita en procesos de integración profunda. Es decir, que abarca desde los aspectos comerciales, económicos y sociales hasta los consensos y compromisos esenciales que le dan sustento. La vigencia de los objetivos y el convencimiento acerca de la viabilidad del proceso por parte de los países miembros es clave para la dinámica y los resultados. De otro modo, la experiencia se torna irrelevante. Esto no desconoce que la velocidad y las herramientas puestas en juego en cada uno de estos aspectos son muy diferentes, sea en materia de recursos económicos o políticos involucrados en las correspondientes decisiones.

La discusión anterior ha presentado brevemente lo que podríamos designar como la visión estratégica y los fundamentos analíticos que justifican la integración física como un ingrediente del proceso de integración. A la vez que permite comprender cómo se articulan las distintas piezas que subyacen a los acuerdos de esta naturaleza. Asimismo, dicha explicación sirve también para hacer explícita la ambición del proyecto y cuán exigente es su construcción.

El hecho que haya claridad en cuanto a las premisas y los objetivos no asegura que el proceso se ponga en movimiento automáticamente. Esta





afirmación es más enfática en el caso de la integración física en comparación con capítulos más habituales en la formación de acuerdos preferenciales entre países. El caso más típico es la política comercial. Esencialmente ésta consiste en el otorgamiento de preferencias y reducciones arancelarias. Las negociaciones en la materia pueden ser arduas, pero el camino es conocido y, a la postre, también lo es su puesta en práctica. Algo más complejo es la nueva generación de acuerdos comerciales (inscritos en lo que ha dado en llamarse OMC plus) que incluyen nuevas materias de negociación como compras gubernamentales, propiedad intelectual, estándares laborales y ambientales y otros. Estos nuevos acuerdos son más complejos no solo en la etapa de la definición de las concesiones mutuas, sino muy especialmente en la puesta en práctica de los compromisos acordados.

En materia de integración física el terreno es aún más novedoso, al menos para esta región del mundo. Es cierto que en América Latina han habido proyectos de inversión binacionales (los casos de las represas de Itaipú y Yacyretá son ejemplos relevantes) y algunas iniciativas sectoriales, como la integración gasífera de Bolivia y Brasil y de Argentina y Chile. Sin embargo, no existen precedentes de un planteo integral de naturaleza regional como el que han venido persiguiendo los países de América del Sur desde la Cumbre de Brasilia a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y el nuevo impulso recibido en el marco de la UNASUR[14]. En otros términos, la pregunta a dilucidar es cómo se ha identificado y llevado a la práctica una agenda de trabajo que permita acordar y alcanzar resultados de la magnitud definida más arriba. Esta es la cuestión que se aborda en la sección siguiente.

[14] Sobre la experiencia de IIRSA durante los primeros diez años, puede consultarse: INICIATIVA PARA LA INTEGRACION REGIONAL SURAMERICANA IIRSA. 10 Años después: sus logros y desafíos. BID-INTAL: Buenos Aires. 2011

La construcción de la agenda: de la visión a la acción.

En la sección anterior, se ha argumentado que hay fundamentos analíticos sólidos para sostener la importancia de la mejora de la conectividad regional como un elemento más del proceso de integración. La importancia de esta dimensión crece de manera proporcional al dinamismo de este último, sea en sus dimensiones políticas, económicas y sociales, así como en relación con la solidez de los acuerdos que sostienen al proceso.

Como se ha señalado, una dificultad singular es traducir esta comprensión básica, ubicada en el terreno conceptual, a la realidad de los hechos y producir resultados con dividendos para el conjunto de los países. Es más, un atributo de esta tarea es que debe llevarse a cabo en ausencia de instituciones regionales (comunitarias) propias de un proceso de integración profunda, con limitaciones a su financiamiento y con niveles de comercio e inversión al interior de la región relativamente bajos.

En la experiencia de América del Sur, esta traducción del planteo a la acción se apoyó en tres elementos básicos que fueron motivo de consenso entre los países: primero, la conveniencia de concebir el espacio regional como una realidad geoeconómicamente integrada; segundo, la consideración del territorio como centro de atención; y tercero, la identificación de ejes de integración y desarrollo, como dimensión operacional de la agenda de trabajo. Algunos comentarios respecto de cada uno de ellos.

En relación con el primero, es elocuente la definición adoptada tempranamente en el proceso: "Las fronteras suramericanas deben dejar de constituir un elemento de aislamiento y separación para tornarse en un eslabón de unión para la circulación de bienes y personas, conformándose así un espacio privilegiado de cooperación"[15]. Posteriormente en una declaración oficial de los Ministros de Infraestructura de América del Sur se lee: "América del Sur es concebida como un espacio geoeconómico plenamente integrado, para lo cual es necesario reducir las barreras internas al comercio y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación y operación que sustentan las actividades productivas de escala regional"[16]. El compromiso que traducen estas declaraciones expresan en lenguaje de entendimiento gubernamental lo señalado más arriba: la región es un espacio de cooperación, las fronteras deben concebirse como un eslabón de enlace en un territorio que adquiere la escala de América del Sur, la ampliación del espacio regional así generado es clave para la proyección de las actividades productivas, también concebidas en la misma escala. Ambas expresiones resultan de importancia por su contenido intrínseco y el significado político de las mismas, pero además adquieren mayor relieve si se las ubica en el contexto de la historia de la región. Efectivamente, no hay antecedentes similares para el caso de América del Sur.

No obstante, y más allá de los propósitos declarados, el concepto de espacio geoeconómico integrado no es equivalente a la eliminación de las barreras internas y, mucho menos, a las de orden físico. Como se sabe, la experiencia de los procesos de integración en la región han tenido considerables dificultades para construir el espacio de libre circulación de bienes y el capítulo de servicios es aún más restrictivo[17]. En el MERCOSUR, con más de dos décadas de trayectoria, aún rigen aranceles internos para los productos provenientes del exterior y, aún para los bienes que constituyen el núcleo del comercio al interior del bloque, se aplican periódicamente medidas restrictivas[18]. Desde el punto de vista de las decisiones económicas relativas a la localización de las actividades productivas son relevantes dos elementos: uno, la ausencia de barreras y obstáculos al comercio y, otro, la reducción de los costos logísticos asociados a la mejora de la infraestructura y la facilitación comercial. De otra manera, las decisiones de localización estarán mayoritariamente guiadas por la proximidad a los mercados, acentuando la concentración de la actividad económica en los polos tradicionales. Esto no sólo conspira contra el objetivo mismo del proceso, sino que también reduce los beneficios asociados a la creación de empleo e ingresos en las zonas y regiones más postergadas. En síntesis, resulta de poca o escasa utilidad el progreso en una dimensión, la logística y la conectividad, sino están presentes los otros ingredientes.

En cuanto al segundo de los elementos anotados, el territorio como centro de atención, se observa un planteamiento novedoso. Si se repasa la experiencia histórica de la región, los esfuerzos de conectividad física se mantuvieron de manera preponderante en el plano bilateral acotados a zonas pre-definidas y restringidas a pasos fronterizos. Aquí la definición es distinta: el interés es todo el territorio de América del Sur, lo cual significa el desafío de construir un proyecto para 18 millones de kilómetros cuadrados. Ya no se trata de fronteras entre países limítrofes y limitado a unos pocos puntos, sino que el objetivo persigue una mirada comprensiva. Nuevamente, si bien el planteo abstracto y analítico tiene un enorme atractivo, la pregunta es cómo avanzar en tal tarea, habida cuenta de las distintas realidades nacionales y las limitaciones institucionales del proceso.

El foco territorial supone además una respuesta implícita a otro dilema. En América del Sur, han existido formas de cooperación en materia de infraestructura física vinculadas con estrategias sectoriales: ferrocarriles, energía en sus distintas modalidades, transporte vial, comunicaciones. La opción por el territorio significa abandonar el prisma sectorial para incorporar el espacio geográfico como dimensión donde están presentes todos estos elementos. Si bien el abordaje es interesante precisamente porque resulta comprensivo y ofrece el atractivo de acercarse más estrechamente a la población y a los actores locales, presenta la dificultad práctica de cómo resultar efectivo a la hora de la búsqueda de resultados. La propia lógica institucional y organizativa de los gobiernos es en parte un obstáculo, toda vez que la misma está vertebrada mediante responsabilidades políticas y técnicas que responden a la matriz sectorial. Aún dentro de las agencias públicas que tienen como función la planificación y ejecución de la infraestructura, la lógica es sectorial. Luego, el trabajo a nivel territorial, requiere superar estos escollos y, más aún, coordinar acciones de distintos niveles de gobierno para el caso en que exista cierto grado de descentralización de funciones.

El tercero de los elementos citados son los Ejes de Integración y Desarrollo. Como se afirmó, el enfoque adoptado se diferencia del abordaje sectorial para el desarrollo de la infraestructura. También se dejaron de lado caminos alternativos como son las redes o polos de desarrollo, ambos instrumentos frecuentes de la planificación regional. En su lugar, la labor en América del Sur se apoyó en la detección de EID. El concepto tiene un parentesco con los "corredores de transporte" en el sentido que los flujos de carga y comercio son una dimensión clave para la identificación. Sin embargo, la noción de EID es más amplia: el eje es el área de influencia de un corredor donde se suman acciones complementarias de manera de potenciar los impactos económicos, sociales y de desarrollo sostenible asociados a la infraestructura. En el mapa 1 se presentan los Ejes de Integración y Desarrollo que en América del Sur acordaron sus gobiernos.

[15] IIRSA. Comunicado de Brasilia, acápite 36, página 7, 2000.

[16] IIRSA. III Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva, Anexo 3, acápite 17, página 4, 2002.

[17] Veáse BID-INTAL. Informe MERCOSUR N17, capítulo III. Serie Informes Subregionales de Integración. INTAL: Buenos Aires. 2013.

[18] Para una revisión de las políticas comerciales intra-bloque, veáse: Informe MERCOSUR N17, capítulo III. Ibídem.

El desarrollo práctico de estos enfoques, sin embargo, ha despertado algunas críticas. Así, varios de los esfuerzos iniciales asociados a IIRSA, y en general a la implantación de infraestructura, han merecido críticas del lado de organizaciones ambientales y de algunas comunidades locales. Más aún, en el terreno estrictamente económico, algunos actores han sostenido que las acciones impulsadas en este marco entrañaban el riesgo de consolidar la "primarización" de economías caracterizadas por la abundancia de recursos naturales. La coincidencia de estos esfuerzos con un ciclo alcista en los precios de las "commodities" ha reforzado esta apreciación. Sin embargo, el concepto de EID es precisamente el opuesto, y en el plano regional la labor se enfocó con la perspectiva de desarrollo sostenible y tomando en consideración los impactos sobre las poblaciones locales[19]. En general, se trata de dar impulso a proyectos y modalidades de infraestructura que produzcan impactos positivos en su área de influencia.

[19] En cuanto a la exigencia de estándares en los estudios de impacto ambiental de los proyectos primó el criterio de lo establecido en las respectivas legislaciones nacionales. No obstante ello, se desarrollaron metodologías específicas para la Evaluación Estratégica del Impacto Ambiental y Social de los proyectos. Veáse: ESPINOZA, Guillermo. Metodología EASE. Aspectos conceptuales y resultados de su aplicación. El caso del Grupo 2 de proyectos del Eje del Sur de IIRSA. Nota Técnica IDB-TN-536. Buenos Aires: INTAL. Mayo de 2013.

MAPA 01

AMERICA DEL SUR
EJES DE INTEGRACION Y DESARROLLO



- Eje del Amazonas
- Eje Andino
- Eje de Capricornio
- Eje del Escudo Guayanés
- Eje de la hidrovía Paraguay-Paraná
- Eje interoceánico Central
- Eje MERCOSUR Chile
- Eje Perú-Brasil-Bolivia
- Eje del Sur
- Eje Andino del Sur

FUENTE: IIRSA 10 AÑOS DESPUÉS: SUS LOGROS Y SUS DESAFÍOS. 2010 WWW.IIRSA.ORG/LIBRO_10_ANOS.ASP.

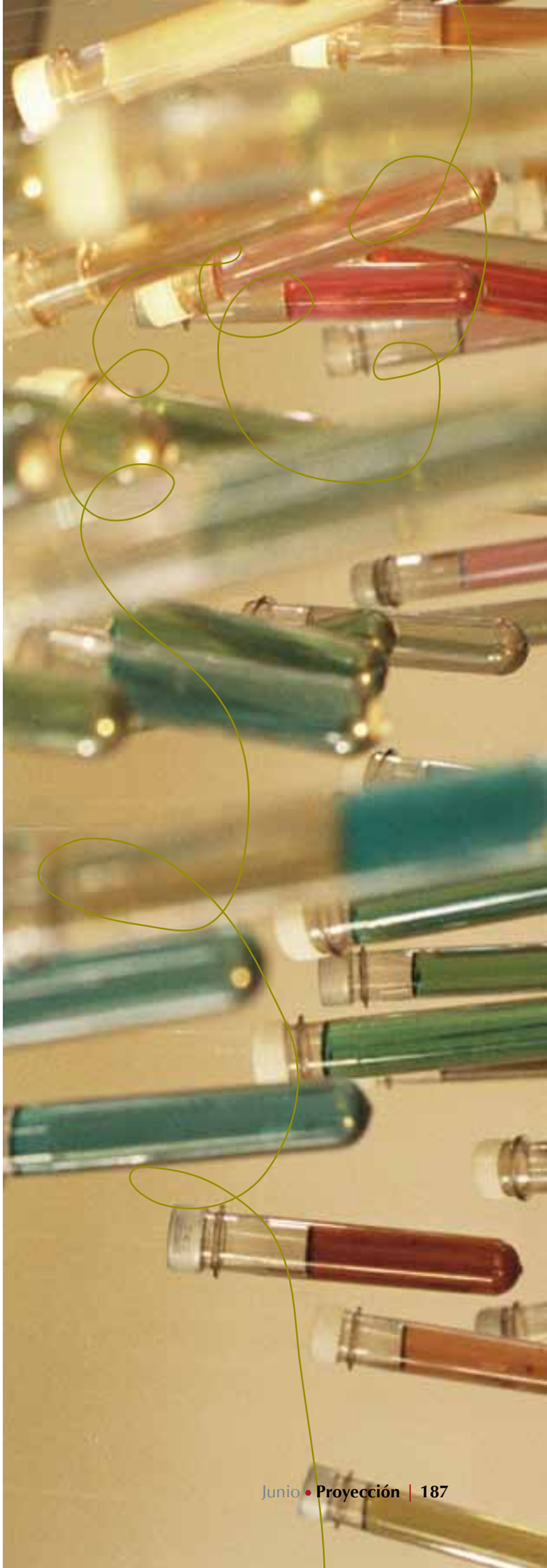
Si bien tal es el propósito y la orientación, esto no garantiza resolver los desafíos existentes y se justifica una mirada atenta sobre la sostenibilidad del proceso. Son muchas las regiones de América del Sur donde el avance de la frontera agrícola asociada a la infraestructura ha creado diversos problemas ambientales, principalmente deforestación y desertificación. Los estudios existentes indican que la mayor fuente de contribución de la región al cambio climático es a través del cambio en el uso de la tierra[20]. También es cierto que las estrategias y políticas respecto de la mitigación del cambio climático han venido dando resultados. A título de ejemplo, la disminución del ritmo de deforestación amazónica parece ser un hecho auspicioso aunque se requieren esfuerzos sostenidos y de largo plazo.

La argumentación anterior ha expuesto que la experiencia reciente de cooperación regional para la mejor conectividad física de América del Sur se ha llevado adelante conjugando los tres elementos conceptuales arriba expuestos. La evidencia documental que indica la validez de la explicación es el así llamado Plan de Acción Estratégica 2012-2022 (PAE), acordado por los Gobiernos de la región a fines de 2011 y que, a su vez, se apoya en los objetivos y mandatos de la UNASUR[21]. En dicho texto, los gobiernos exponen y profundizan los conceptos que hemos discutido hasta aquí y, más concretamente, se llevan adelante planes anuales de trabajo con la finalidad de producir resultados tangibles en línea con lo indicado.

En este punto, después de haber justificado el diagnóstico y el andamiaje analítico de todo el proceso, es pertinente preguntarse cuáles son, concreta y taxativamente, los productos visibles de semejante esfuerzo. En síntesis, podría afirmarse que todo el trabajo se resume en dos componentes principales: uno, la identificación de proyectos, encuadrados en la respectiva planificación territorial; dos, la detección de tópicos y cuestiones de naturaleza regulatoria en los que mediante la acción conjunta de los gobiernos es razonable esperar cierta armonización normativa. La sección siguiente expone los resultados alcanzados y señala los varios desafíos de cara al futuro.

[20] VERGARA, Walter; RIOS, Ana R.; GALINDO PALIZA, Luis Miguel; GUTMAN, Pablo; ISBELL, Paul; SUDING, Paul H.; SAMANIEGO, Joseluis. The Climate and Development Challenge for Latin America and the Caribbean: Options for Climate-Resilient, Low-Carbon Development. IDB: Washington. 2013.

[21] El texto completo del Plan de Acción Estratégica puede consultarse en www.iirsa.org.



Principales resultados y desafíos a futuro

En esta sección se presentan, primero, los resultados alcanzados en materia de identificación de proyectos que se materializan en la Cartera de Proyectos del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) y en la Agenda Prioritaria de Proyectos de Integración. Seguidamente, se examinan los instrumentos de planificación desarrollados y los logros en relación con la convergencia regulatoria en diferentes ámbitos. Finalmente, se detallan algunos de los principales desafíos de cara al futuro.

i) Identificación de proyectos

Siguiendo el proceso comentado hasta aquí, la Cartera de Proyectos de la UNASUR para promover la integración física, está conformada hoy por 544 proyectos, según se aprecia en el cuadro 4[22].

Algunos elementos de contexto ayudan a comprender mejor el alcance de tales datos. Primero, como se ha mencionado, la identificación de los proyectos ha correspondido a cada país después de realizar un ejercicio de planificación territorial indicativa[23]. No obstante, dado el alcance regional de la iniciativa, la selección de aquellos que conforman la cartera es una decisión del conjunto de los gobiernos[24]. Segundo, en razón de las enormes extensiones que comprende el territorio de los Ejes, los proyectos están estructurados en "grupos" (o clusters) con el propósito de generar complementariedades y sinergias entre los mismos[25]. El tercer aspecto está dirigido a tener una apreciación sobre la posibilidad de alcanzar resultados tangibles mediante el desarrollo de la infraestructura asociada a estas inversiones. Sobre este punto caben algunas consideraciones que se basan en los datos del gráfico 1. Un dato relevante es la clasificación de la cartera en cuanto a su grado de progreso. Se observa que los proyectos en ejecución alcanzan el 30%, lo cual es una indicación de avance. Definida a este nivel de agregación el dato es una mera aproximación por cuanto esta categoría cualitativa de ejecución debe ser traducida en una dimensión física o financiera[26]. Sin embargo, el otro registro que merece destacarse es que un porcentaje similar de proyectos se encuentra en estado de "perfil", lo cual

[22] La Cartera de Proyectos 2012 de la UNASUR/ COSIPLAN puede consultarse en www.iirsa.org/cartera2012.asp

[23] El método seguido permite así tener no sólo una identificación sino también los atributos principales de los proyectos en términos de su factibilidad y de su potencial de integración. Sobre el método de planificación territorial indicativa aplicado a la selección de proyectos, véase: IIRSA, Cartera de Proyectos 2010, Comité de Coordinación Técnica, Buenos Aires, 2010.

[24] Formalmente, la composición del portafolio es una decisión del COSIPLAN (Ministros de Infraestructura y Planificación) que luego es refrendada por un acto resolutivo del máximo nivel de UNASUR (Cumbre de Presidentes).

[25] Véase: IIRSA, Cartera de Proyectos 2010.Op.Cit.

[26] Para información detallada puede consultarse la base de datos de proyectos en www.iirsa.org.

significa que es necesario completar los respectivos estudios de factibilidad. Además de la complejidad intrínseca a la realización de estos trabajos de índole técnica, la definición de los proyectos, incluyendo la magnitud de las inversiones está supeditada a la identificación y mitigación de los respectivos riesgos técnicos, ambientales, económicos y de sostenibilidad en general.

La observación anterior pone una nota de cautela acerca de una interpretación habitual en el sentido que el obstáculo para el desarrollo de la infraestructura de conectividad regional en estas latitudes radica en restricciones de financiamiento. Sin duda que se trata de inversiones significativas y de larga maduración. Más aún, queda claro que sin olvidar el liderazgo y primacía que tienen las decisiones de planificación y política pública, estas inversiones superan la capacidad de las finanzas gubernamentales de la mayoría de los países y debe apelarse a distintas formas de asociación con el capital privado. Sin embargo, tan importante como estas consideraciones de índole económica y financiera es la capacidad de transformar los proyectos en disponibilidad de servicios de infraestructura. Esta capacidad está relacionada con la posibilidad de atender las otras exigencias de la evaluación tanto técnica, como ambiental y social. En particular, como se ha comentado, es una práctica extendida en todos los países la fijación de estándares de calidad de los proyectos, que incluyen también diversos mecanismos de escrutinio y consulta pública.

CUADRO 04

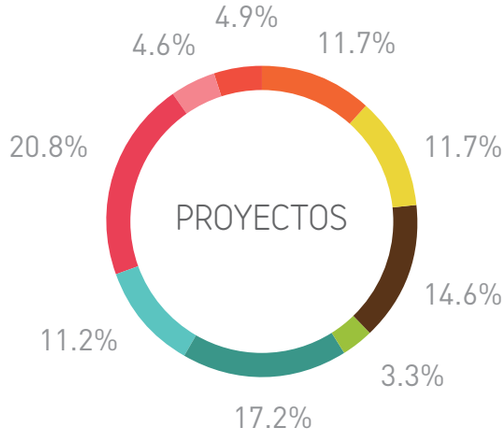
CARTERA DE PROYECTOS DE COSIPLAN: DISTRIBUCION POR IED Y MONTO DE INVERSION

NUMERO DE GRUPOS

7 | 10 | 5 | 4 | 5 | 5 | 6 | 3 | 2 = 47

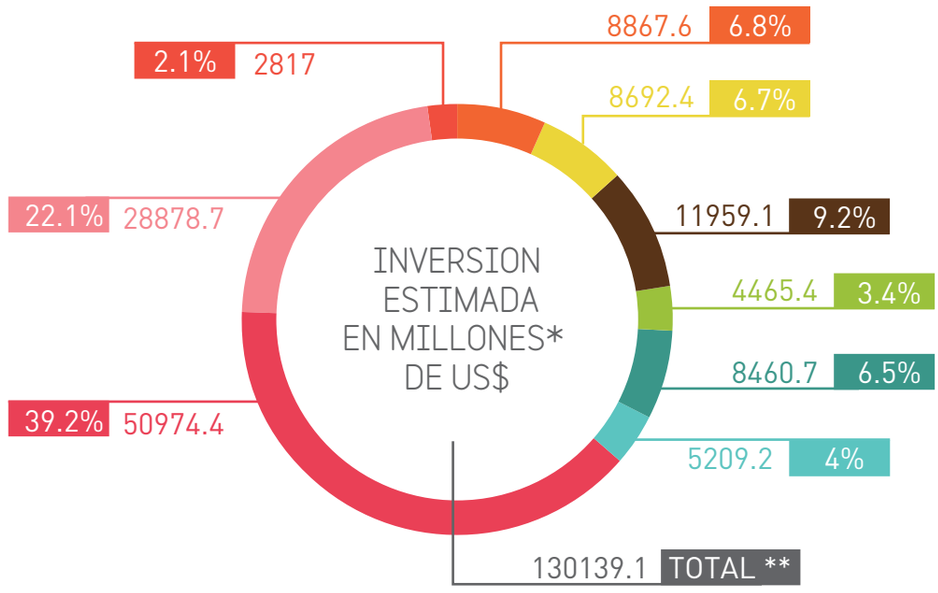
NUMERO DE PROYECTOS

64 | 64 | 80 | 18 | 94 | 61 | 113 | 25 | 27 = 544



EJES DE INTEGRACION Y DESARROLLO

- Eje del Amazonas
- Eje Andino
- Eje de Capricornio
- Eje del Escudo Guayanés
- Eje de la hidrovía Paraguay-Paraná
- Eje interoceánico Central
- Eje MERCOSUR Chile
- Eje Perú-Brasil-Bolivia
- Eje del Sur



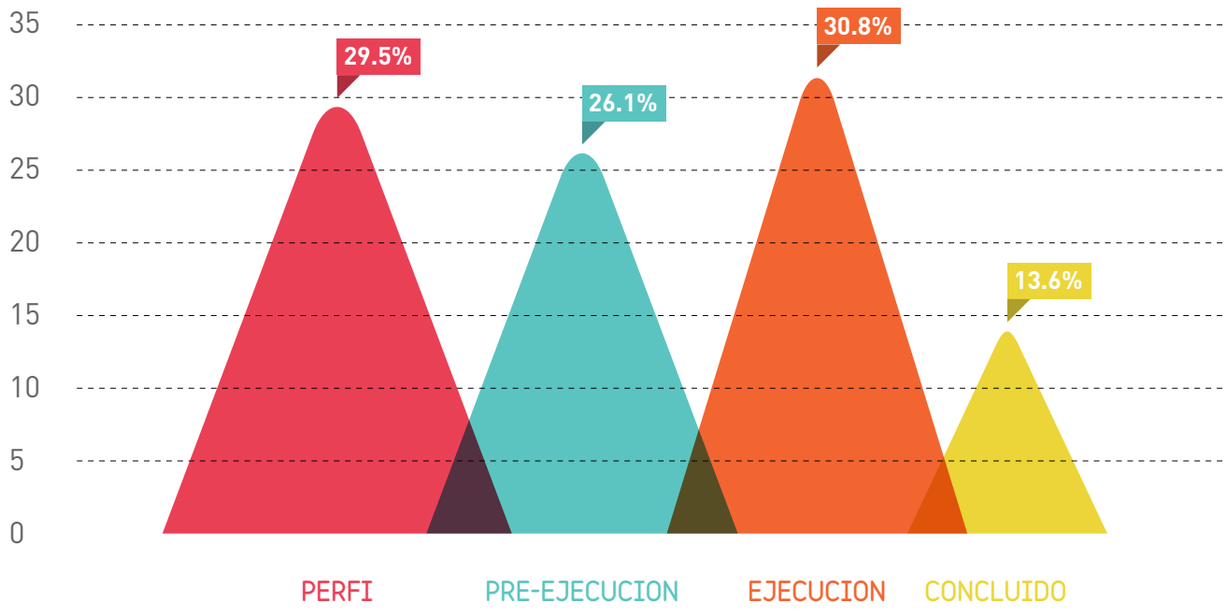
(*) No están consideradas las inversiones de dos proyectos existentes cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos proyectos son el Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua del Eje Andino; y el Sistema de Itaipú del Eje MERCOSUR-Chile.
(**) Los totales de Nº de Proyectos e Inversión Estimada indicados no se corresponden con la suma aritmética de los totales por EID debido a la existencia de dos proyectos rótula: (i) Paso de Frontera Pircas Negras perteneciente a los Ejes.

FUENTE: CARTERA DE PROYECTOS UNASUR/COSIPLAN 2012 WWW.IIRSA.ORG/CARTERA2012.ASP LA PUBLICACIÓN TOMA COMO FUENTE LA BASE DE DATOS DE PROYECTOS . WWW.IIRSA.ORG/PROYECTOS CON FECHA DE CIERRE AL 10/09/2012.

GRAFICO 01

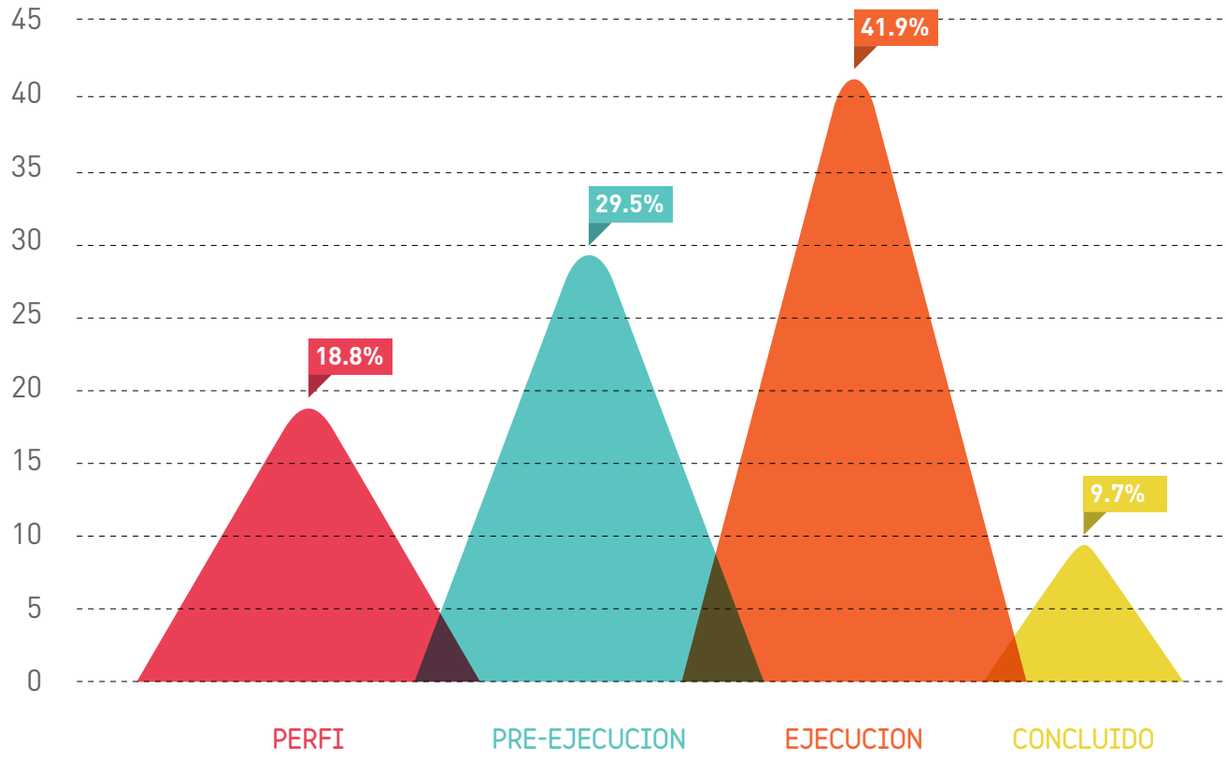
CANTIDAD DE PROYECTOS DE LA CARTERA

PORCENTAJE POR ETAPA



INVERSION DE LA CARTERA

PORCENTAJE POR ETAPA

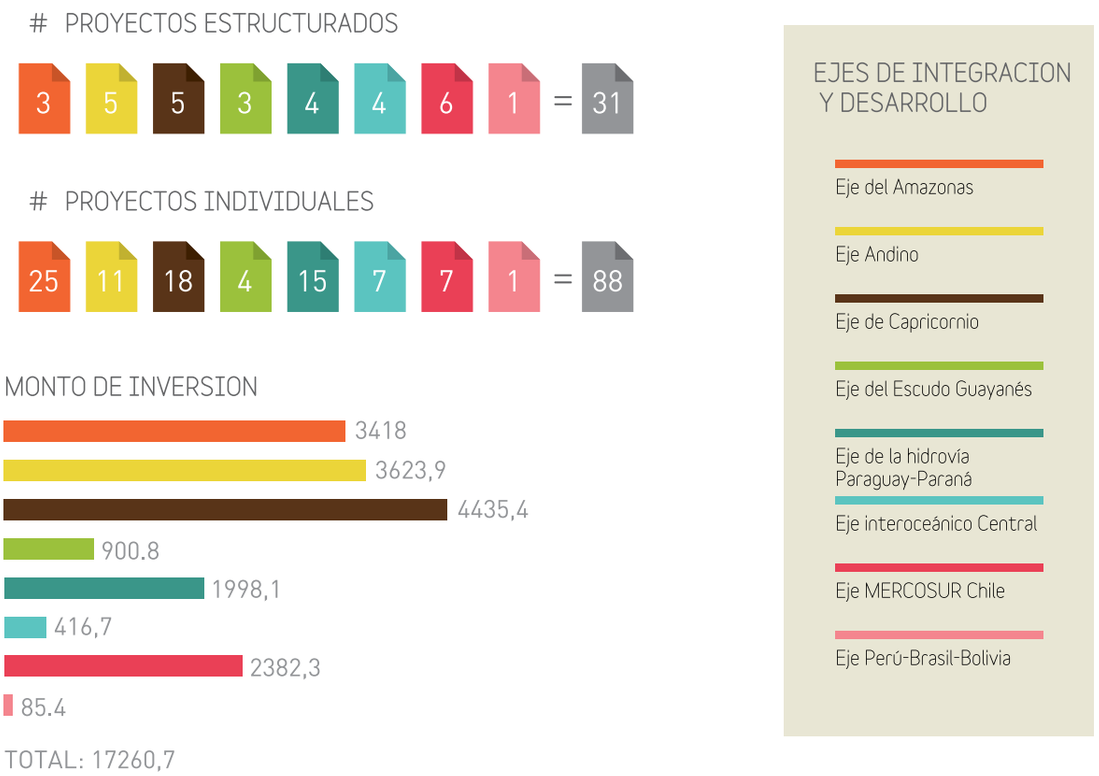


FUENTE: CARTERA DE PROYECTOS UNASUR/COSIPLAN 2012. WWW.IIRSA.ORG/CARTERA2012.ASP

Enfrentados a las dificultades comentadas más arriba para el desarrollo de la infraestructura, los países han tratado de concentrar sus prioridades alrededor de un menor número de proyectos conformando lo que se ha dado en llamar "Agenda Prioritaria de Integración" (véase el cuadro 5). En esencia, esta Agenda consiste en la selección de 88 proyectos individuales de la Cartera de Proyectos de la UNASUR (544 proyectos) y se los ha agrupado en 31 programas estructurados enclavados en los distintos Ejes. El criterio de agrupamiento, la selección de proyectos, su localización geográfica y el grado de maduración en cuanto a las tareas técnicas de preparación de los mismos, permitiría aumentar la conectividad respectiva en las áreas de influencia. Además, y dado que el impulso a estos proyectos está acompañado de una serie de programas y medidas complementarias, serían una herramienta importante para el desarrollo sostenible de los diferentes territorios. Osea, la expansión de la infraestructura es concebida como la puerta de entrada para una serie de acciones en el plano económico, ambiental y social tendientes a consolidar el desarrollo regional.

CUADRO 05

AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACION POR IED



FUENTE: IIRSA, AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN, IIRSA. BUENOS AIRES: NOVIEMBRE DE 2012.



Osea, la expansión de la infraestructura es concebida como la puerta de entrada para una serie de acciones en el plano económico, ambiental y social tendientes a consolidar el desarrollo regional.

ii) Instrumentos de Planificación y Convergencia Regulatoria

Al tiempo que los esfuerzos políticos y técnicos de los gobiernos de la región se concentraron en las inversiones, los proyectos y la obra física, también se alentaron trabajos para el diseño de herramientas de planificación territorial y se sentaron las bases para el establecimiento de acuerdos en materia de regulación de servicios.

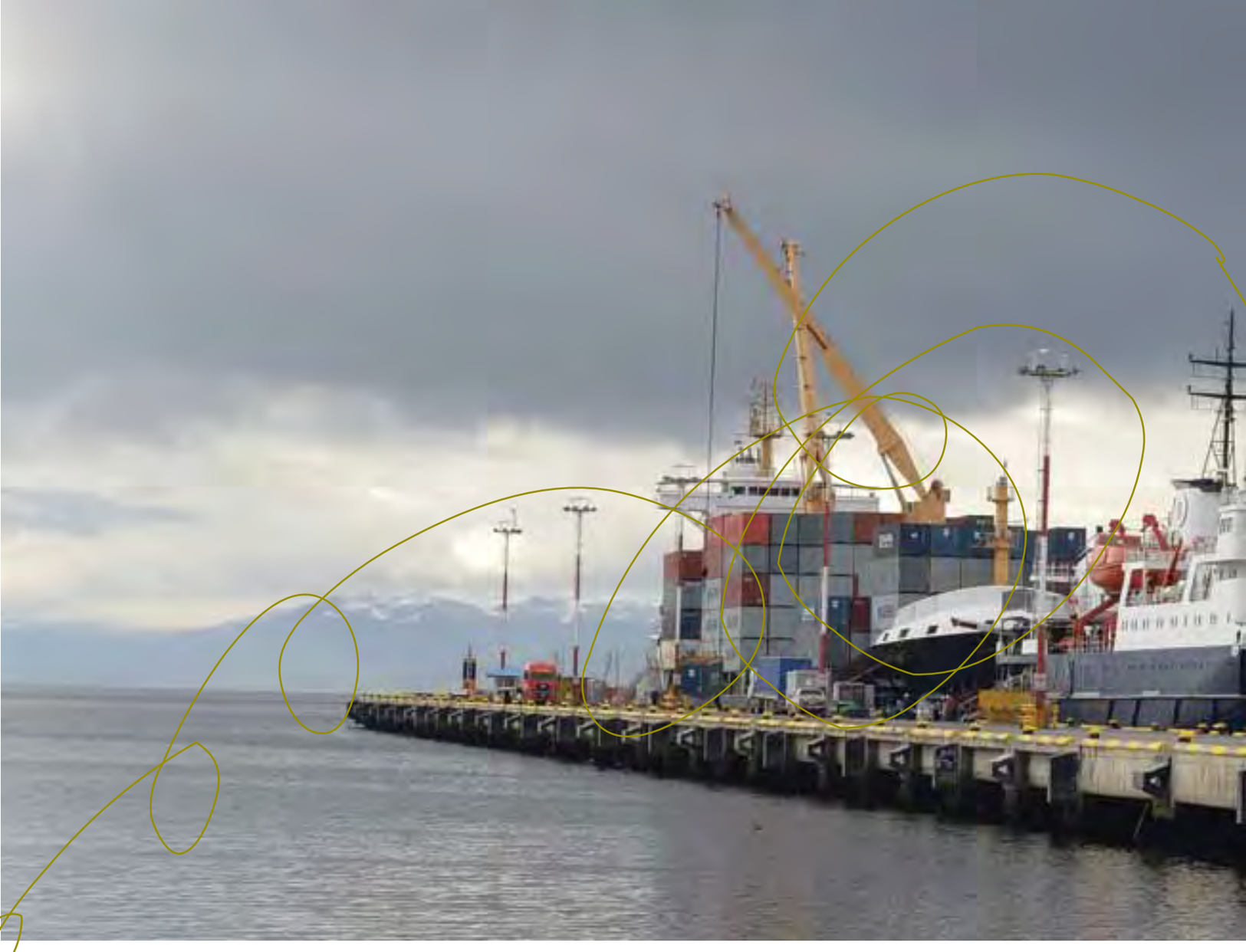
Respecto de lo primero, el proceso de estos años arrojó una importante y diversa cantidad de estudios de diagnóstico y de instrumentos de planificación: metodologías de evaluación ambiental y social estratégica, aspectos de integración productiva y logística regional, desarrollo de indicadores para la elaboración de un sistema de información geo-referenciada, lineamientos para la conformación de programas territoriales de integración. A estos aportes metodológicos se agregaron estudios específicos: hidrovías, análisis de la sub-región amazónica, pasos de frontera, y otros. Este es un capital-conocimiento que está hoy disponible y del que han participado activamente en su desarrollo los equipos técnicos nacionales[27]. La mecánica y la interacción que alentó el proceso de cooperación regional han sido ingredientes principales para la generación de este conocimiento que habría sido muy difícil de alcanzar bajo otras circunstancias.

En el aspecto normativo y regulatorio también se emprendieron varias acciones. Las principales han girado alrededor de los pasos de frontera y las comunicaciones. Respecto de lo primero, una preocupación mayor ha sido atacar las varias deficiencias que afectan el tráfico de carga y el transporte de personas en las fronteras. La disponibilidad de infraestructura adecuada en las fronteras juega un papel subordinado en relación con otros factores que hacen a la facilitación del comercio y a los controles aduaneros y migratorios. La posibilidad de hacer progresos en esta materia depende de la capacidad de establecer acuerdos bilaterales duraderos y una agenda muy intensa de trabajo para la coordinación de las varias agencias gubernamentales que concurren en las fronteras. El esfuerzo se ha iniciado, pero es enorme el camino a recorrer. En la actualidad el objetivo es alcanzar ciertos estándares comunes en algunos pasos fronterizos que resultan críticos para la conectividad bilateral. De lograrse este propósito se podría contar con una normativa suramericana en cuanto a la calidad y eficiencia para la circulación de personas y el transporte internacional.

Otra iniciativa de interés ha sido la promoción de las exportaciones por la vía postal. El concepto es simple: utilizar la plataforma logística del correo como vehículo para las exportaciones de menor monto y volumen. El atractivo es ofrecer una alternativa de acceso a terceros mercados y de bajo

[27] Una lista completa de estudios realizados puede consultar en www.iirsa.org





costo de intermediación. El diseño del programa, al apoyarse en una estructura geográficamente diversificada como es el correo, permite también la capilaridad en la llegada a beneficiarios que no están cerca de los centros donde se localizan los operadores logísticos y de comercio exterior. Es una herramienta que ha probado ser útil para las pequeñas y medianas empresas (PYMEs). Brasil fue el país pionero en la materia a través del Programa Exporta-Fácil y el propósito es aplicar un esquema similar a escala suramericana para todos aquellos países que estén interesados en el proyecto, y que tengan la disposición a hacer las adecuaciones normativas del caso. Perú, Ecuador, Colombia y Uruguay han adoptado la idea y cuentan con programas similares.

También en el terreno de las telecomunicaciones ha habido intenciones de coordinación regional. Así se ha explorado la posibilidad de contar con servicios de "roaming" dentro de América del Sur de manera de disminuir los costos de interconexión por fuera de las fronteras nacionales. La presencia de diversos operadores privados de telefonía móvil e instancias múltiples de regulación a nivel nacional ha demostrado ser obstáculos para la obtención de acuerdos firmes en la materia. Varios países están intentando acuerdos bilaterales con tarifa única para áreas de frontera en las que hay una fluida circulación de la población local.

En otros ámbitos también se han planteado iniciativas donde sería conveniente cierta convergencia regulatoria a escala regional: calidad de puertos, seguridad vial, transporte aéreo regional y, más recientemente, se está explorando la posibilidad de interconexiones nacionales para la formación de un anillo óptico (banda ancha) a nivel suramericano. Algunos temas no han ido más allá de una exploración técnica. En otros se han entablado diálogos a nivel gubernamental. Sin embargo, son muy escasos los logros tangibles. Como es obvio, las dificultades en este caso no están asociadas al volumen de recursos financieros, sino a las dificultades de coordinación de políticas y a la acción de agencias nacionales que tienen las responsabilidades específicas en la supervisión. A su vez, las decisiones no sólo afectan a las competencias del sector público sino también a los intereses privados involucrados en la provisión de dichos servicios. En definitiva, la economía política para el impulso de tales reformas ha probado ser una empresa compleja y difícil.

iii) Desafíos a futuro

La descripción de los resultados reseñados hasta aquí indica que ha habido avances parciales, pero que hay un largo y arduo camino por recorrer. La continuidad en el tiempo de un esfuerzo como el que se ha realizado en los últimos años es una tarea que presenta desafíos en varios planos. A nuestro criterio, un aspecto central es la preservación de las premisas conceptuales que dieron lugar a toda la iniciativa. Para recordar lo que hemos analizado en las secciones iniciales, esto significa que América del Sur se asume con una región con identidad propia, que los países que la conforman pueden plasmar estos objetivos en una institucionalidad eficaz y, como se mencionado, que se trabaja en pos de un objetivo de integración profunda. Tal como se ha insistido, la conectividad física y el desarrollo territorial son inseparable de las otras dimensiones que sostienen la integración: comercial, económica, social y de inversiones. Y es por ello que se requieren avances simultáneos. La letra de los acuerdos logrados hasta el presente ha depositado tales retos en manos de la UNASUR y ahora se trata de llevarlos adelante. La empresa es una responsabilidad de los países de América del Sur y el horizonte debe mirarse de manera estratégica: los plazos de realización exceden el período de gestión de cualquier gobierno. Se trata de decisiones de estado.

A partir de allí y toda vez que se preserven en el tiempo las líneas directrices fundacionales, viene la necesidad de la acción. Esto es, la capacidad de transformar las iniciativas y propósitos en resultados que son tangibles para una ciudadanía que está ahora inscripta en una dimensión regional. En el plano de la acción, la agenda de la conectividad física es compleja ya sea porque implica una movilización de recursos y capital a largo plazo, como por el impacto territorial de los proyectos y por los compromisos que estos plantean con el desarrollo local y su sostenibilidad. El camino recorrido en los doce años desde que fue lanzado el proceso arroja un indicio que no puede ser pasado por alto: la labor ha podido preservar su foco y se ha venido avanzando de manera progresiva, capitalizando así esfuerzos previos. La decisión de UNASUR de trazar un Plan de Acción Estratégica hasta 2022 asegura no sólo la continuidad, sino que fija y delimita prioridades. Esta definición es clave para el trabajo cotidiano de lo que hemos denominado "agenda de acción".

Sin embargo, lo anterior no es suficiente. Es necesario además el desarrollo de instrumentos específicos propios de un proceso de integración regional. Un aspecto clave del mismo es





la existencia de enormes asimetrías en el nivel de desarrollo de los países y también de las regiones al interior de los mismos. Si bien los esfuerzos a nivel nacional son un pre-requisito para la acción, se requiere contar con herramientas específicas dirigidas a la compensación de tales asimetrías[28]. De esta manera se podrían orientar recursos e inversiones dirigidos a promover zonas y territorios que resultan claves para equilibrar el desarrollo interno. Hay antecedentes que resultan relevantes a este respecto, tal como el Fondo de Compensación Estructural del MERCOSUR (FOCEM)[29]. La proyección al conjunto de América del Sur de un mecanismo similar requeriría ampliar la escala de un fondo de características similares al FOCEM. Pero la posibilidad de aplicación práctica no sólo involucra aspectos de diseño, el desafío real es la necesidad de recursos y cómo distribuir costos y beneficios entre los participantes del proceso.

[28] Sobre asimetrías y disparidades territoriales, véase: BID-INTAL, Revista Integración & Comercio N31, Buenos Aires: INTAL. Julio-Diciembre de 2010.; BLYDE, Juan S.; FERNÁNDEZ-ARIAS, Eduardo; GIORDANO, Paolo. Deepening integration in MERCOSUR: dealing with disparities. Washington: BID, 2008.

[29] Sobre el FOCEM, véase Informe MERCOSUR N17. Op. Cit.

Reflexiones finales

A comienzos de este siglo XXI, los países que conforman América del Sur han adoptado una decisión estratégica: moldear y organizar un espacio de integración. El planteo es novedoso aunque está construido sobre la base de las experiencias previas del MERCOSUR y de la Comunidad Andina. A la vez que han venido llevando adelante esta iniciativa, está claro también que los doce países de la región persiguen simultáneamente múltiples opciones de inserción internacional. Así la reciente constitución de la UNASUR, convive con la naciente Alianza del Pacífico, la articulación de Perú y Colombia con la Unión Europea o los acuerdos comerciales de Chile, Colombia y también Perú con Estados Unidos. La creación de una zona de integración en América del Sur no es vista como excluyente de estas otras opciones.

En particular, y yendo a esta última, los acuerdos forjados en el marco de ALADI han servido para ir liberalizando progresivamente el comercio de bienes y vincular a casi todos los países de la región en una trama de tratados comerciales[30]. Paulatinamente se avanza con el comercio de servicios y la regulación de inversiones. A su vez, el MERCOSUR va ampliando su membresía, aunque no sin tropiezos[31].

Un atributo singular de la experiencia reciente de América del Sur ha sido la de acompañar los esfuerzos de integración que transcurren por la vía tradicional del comercio, con un planteo ambicioso en materia de integración física. Como hemos visto, hay fundamentos analíticos sólidos para sostener la conveniencia de invertir esfuerzos y recursos en tal dirección. Una vez aceptadas estas premisas de tipo conceptual, la dificultad es cómo orientar y concentrar los esfuerzos. Este trabajo ha brindado elementos para explicar cómo y por qué la agenda de la integración física de América del Sur adquirió la forma y la dinámica que hoy se conoce. También se anotaron los resultados y los desafíos que están aún pendientes.

La agenda de la conectividad física es esencialmente de largo plazo. La esencia es la continuidad, la permanencia de propósitos y la acción. La UNASUR ha permitido avances al otorgar mayor institucionalidad al proceso y la tarea debe profundizarse y perseguir logros con resultados sociales tangibles: concreción de proyectos de indudable potencia y con impacto claro sobre el desarrollo sostenible, explorar y concretar acuerdos regionales para un mejor desempeño de los servicios de infraestructura a la escala de América del Sur, sea en materia de pasos fronterizos, conectividad aérea, o telecomunicaciones.

Cabe formular una observación de cautela para ayudar a la lectura de la experiencia descripta hasta aquí. La dinámica del proceso de integración de América del Sur requiere para su progreso de decisiones apropiadas del conjunto del bloque, pero tampoco pueden depositarse allí expectativas desmesuradas que omitan las restricciones iniciales. América del Sur es todavía un espacio cuyo nivel de comercio intrarregional es relativamente bajo, donde hay numerosos obstáculos para la libre movilidad de personas, bienes, servicios e inversiones dentro del territorio, y donde la demanda externa continúa brindando estímulos para la especialización en producciones tradicionales dirigidas a los mercados de Asia[32].

La consecuencia que esto tiene para la construcción de conectividad regional es clara. Por un lado, la realidad de la economía global conspira así contra el mejor aprovechamiento del "espacio geoeconómico integrado", propósito fundante de la iniciativa. Por otro lado, y sin negar lo anterior, es posible aprovechar las características singulares de este ciclo de bonanza de los productos primarios. La infraestructura y la conectividad que es necesario construir en cada uno de los países para responder a una demanda externa que se ha sostenido en el tiempo, debe ser enfocada con una mirada integral y mediante el desarrollo sostenible del territorio. De esta forma, las inversiones que se concreten hoy tendrán también dividendos sociales a futuro y habrán de ayudar a movilizar un potencial productivo capaz de adaptarse a eventuales reversiones del ciclo expansivo de los precios de las "commodities" y de la demanda externa.

[30] La excepción es Guyana y Surinam.

[31] La frase alude a la situación creada con Paraguay a mediados de 2012 y su suspensión como miembro del MERCOSUR y UNASUR.

[32] En la actualidad, China ocupa un lugar destacado como socio comercial de varios países de América del Sur. China es el principal socio comercial de Brasil y el segundo de Argentina.



LEY 25.738 (ART. N°1): HSBC BANK ARGENTINA S.A. ES UNA SOCIEDAD ANÓNIMA CONSTITUIDA BAJO LAS LEYES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. SUS OPERACIONES SON INDEPENDIENTES DE OTRAS COMPAÑÍAS DEL GRUPO HSBC. LOS ACCIONISTAS LIMITAN SU RESPONSABILIDAD AL CAPITAL APORTADO.

SI ESTÁS CON GANAS DE VIAJAR, ESTE CONSEJO ES PARA VOS.

Acercate al Servicio de Turismo del Consejo y aboná con las tarjetas de banco supervielle en hasta

18 CUOTAS SIN INTERÉS[1]

Además accedés a un nuevo beneficio:[2]

50% de reintegro[3]	Derecho de Ejercicio de Matrícula

Y si sos cliente Privilège podés disfrutar de:[2]

100% de reintegro[4][5]	Derecho de Ejercicio de Matrícula
20% de reintegro en la suscripción[4][6]	TRIVIA Servicios Profesionales
5% de reintegro en la suscripción[4][7]	SIMECO Sistema Médico Consejo



Solicitá tu tarjeta
4959-7208
supervielle.com.ar

SUPERVIELLE
BANCO

(1) Promoción válida para la contratación servicios turísticos en el CPCE abonados con tarjetas de crédito de Banco Supervielle. 18 cuotas sin interés: Tasa Nominal Anual 0%, Tasa Efectiva Anual 0%, Costo Financiero Total 2,76% (incluye seguro de vida para personas menores de 65 años sobre saldo financiado); Tasa Nominal Anual 0%, Tasa Efectiva Anual 0%, Costo Financiero Total 9,09% (incluye seguro de vida para personas mayores de 65 años sobre saldo financiado). Vigencia de la promoción entre 01/01/2013 y el 30/06/2013. (2) Promoción válida para adhesiones realizadas entre el 01/01/2013 y el 30/06/2013. El reintegro se verá reflejado en el primer resumen que se emita con posterioridad al cierre y luego de realizada la compra. (3) Pagando mediante débito automático en tarjetas de crédito Visa de Banco Supervielle. Beneficio para pago del derecho ejercicio de matrícula año 2012 y año 2013. Tope de reintegro $300 por cuenta y por año calendario. (4) Pagando mediante débito automático en tarjetas de crédito Visa que formen parte de un Paquete Privilege de Banco Supervielle. (5) Beneficio para pago del derecho ejercicio de matrícula año 2012 y año 2013. Tope de reintegro $600 por cuenta y por año calendario. (6) Tope reintegro por cuenta y por mes $50. (7) Tope reintegro por cuenta y por mes $60.