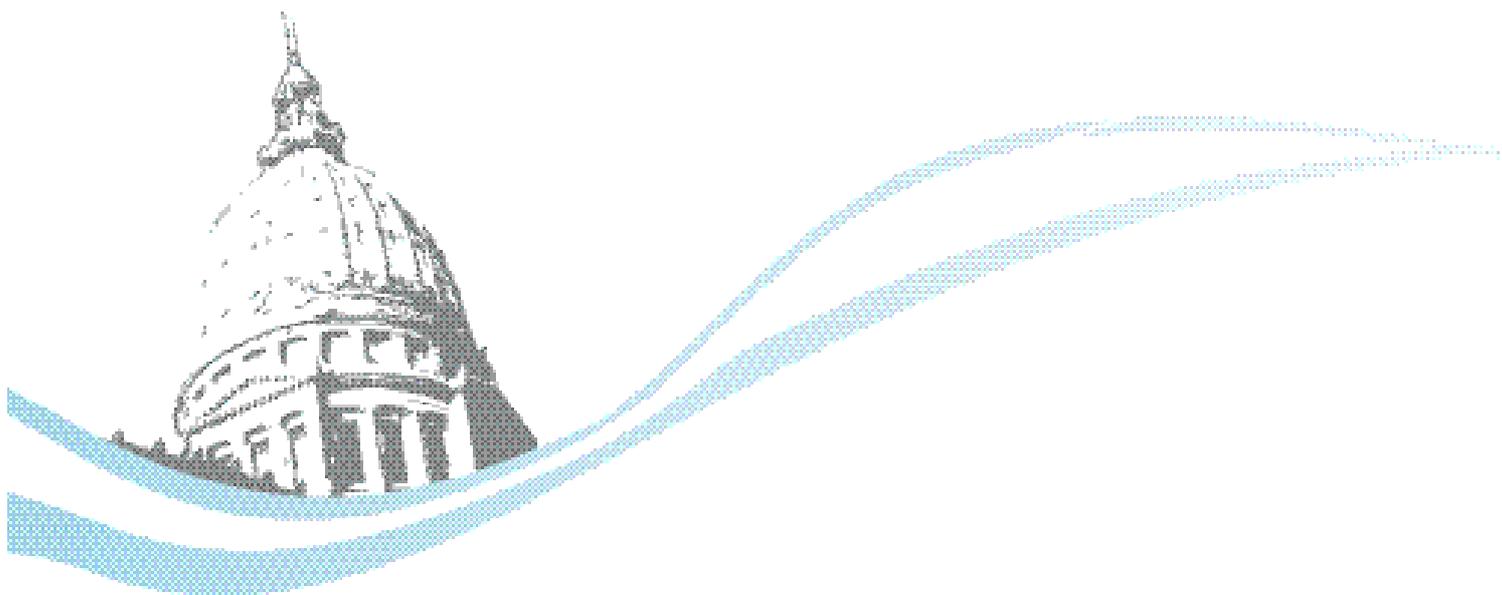


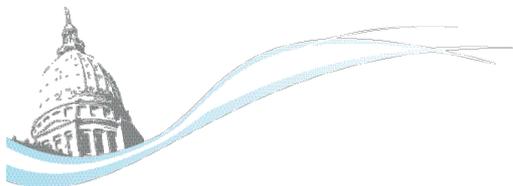
Foro de Encuentro Argentino

Minuta de la V Reunión

*El territorio y la competitividad
internacional de la Argentina en el Siglo XXI*

*La V Reunión tuvo lugar el 11 de agosto de 2010, a las 20:30 hs.,
en el Salón "San Martín" del Centro de Ingenieros,
Av. Cerrito 1250, Buenos Aires, Argentina.*





Alberto E. Dojas: Queridos Amigos:

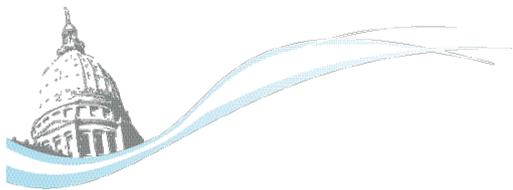
Muchas gracias, una vez más, por vuestro incesante apoyo al Foro de Encuentro Argentino. Como es nuestra costumbre, recordamos que nos reunimos bajo la regla 9 del Foro, que dice: “*Los miembros tienen el derecho de utilizar la información que reciben, pero no se puede revelar ni la identidad ni la afiliación de ningún participante*”.

El Foro continúa recibiendo el aporte de nuevos miembros, varios de los cuales asisten a nuestras reuniones por primera vez. (*Los nuevos miembros se presentan*). A todos ellos, les damos una afectuosa bienvenida!.

Vamos a dedicar los primeros minutos de nuestro encuentro para explicar el diseño que tendrá nuestra página web y dialogar con Victoria MacRae Moir, que la ha diseñado, para que todos puedan hacerle llegar sus comentarios. (*Se analiza la página web*). Con estas sugerencias, esperamos poder tener la página en funcionamiento para la próxima reunión del Foro. Oportunamente, les haremos llegar su código de usuario y contraseña. La contraseña podrá ser cambiada directamente por cada uno de Ustedes, cuantas veces lo deseen, para asegurar la confidencialidad de los datos e informaciones. De este modo, contaremos con una nueva herramienta de diálogo y conocimiento mutuos.

Hoy tenemos el honor de contar con dos grandes especialistas, Pablo Bereciartúa y Adolfo Koutoudjian, para tratar un tema apasionante: el territorio y la competitividad internacional de la economía argentina. El territorio es la base y condición para el desarrollo de una sociedad. Su organización es el producto de una cultura, de una historia, de una economía y de un sistema político: las acciones que llevamos a cabo sobre él afectan cada uno de esos elementos. Las líneas de articulación coloniales fueron reemplazadas por el sistema radial agroexportador: ¿cuál es el modelo a partir del que debemos pensar la organización y puesta en valor del territorio argentino para la Argentina democrática, desarrollada y competitiva que queremos?. ¿Qué rol tendrán las líneas de articulación futura en nuestra proyección internacional?. ¿Qué rol queremos jugar y qué decisiones debemos tomar correlativamente para alcanzar nuestros objetivos de largo plazo?. Las ciudades y el campo, las líneas de abastecimiento de energías, la distribución del conocimiento, la vinculación con los países vecinos, el acceso a los mercados internacionales, la puesta en valor del patrimonio histórico y cultural y la defensa nacional, son temas sobre los que aún está pendiente un debate a fondo en nuestro país. Por otra parte: ¿en qué medida la organización territorial afecta y crea las condiciones para la competitividad internacional del país?.

Desde hace ya demasiados años nos falta un plan maestro para la puesta en valor del territorio, que reemplace el modelo radial con centro en Buenos Aires del modelo agroexportador del siglo XIX. También sobre este tema tenemos una acuciante necesidad de ponernos de acuerdo en las grandes líneas de acción estratégica que den pleno sentido, armonía e interacción al conjunto de

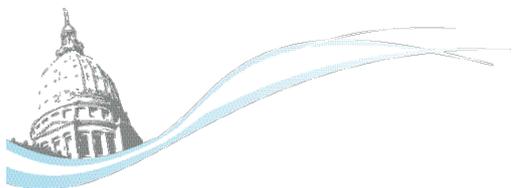


obras públicas e inversiones privadas que se deciden, muchas veces, por meras razones coyunturales o políticas. Del mismo modo, no contamos con las obras de infraestructura básicas para jugar nuestro rol de articuladores del Cono Sur: la ruta a nuestro principal mercado se ha ganado el triste apodo de “la ruta de la muerte”; los mercados del Pacífico tienen cada vez más peso como destino de nuestras exportaciones, pero todavía no tenemos una autopista a Santiago de Chile y Valparaíso. En realidad, no tenemos autopistas a ninguna de las capitales de los países limítrofes (y dos no tienen salida al mar). Lo mismo sucede con la desaparición del ferrocarril como articulador del movimiento de personas y bienes. En cada uno de los múltiples aspectos en los que se manifiesta un territorio estructurado, tenemos déficits que es urgente revertir.

Según las cifras de la OMC, si las exportaciones argentinas de 1970 hubieran crecido al mismo ritmo que las de Chile, en 2009 debiéramos haber exportado 75.000 millones de dólares (en lugar de los 55.000 exportados); si hubieran crecido al ritmo del Brasil, deberían haber representado 100.000 millones de dólares. La Argentina tiene un enorme déficit de competitividad en los sectores tecnológicamente sofisticados, que se comprueba claramente cuando uno desglosa los productos primarios del total exportado. Precisamente, ha sido la masiva incorporación de la ciencia y la tecnología lo que ha permitido la revolución en la productividad del sector primario argentino.

Pablo Bereciartúa, a quien escucharemos en primer lugar, es lo que denominamos en la Argentina un “joven brillante”: la multitud de sus estudios, premios y actividades me obligan a hacer una apretada síntesis: se graduó de Ingeniero Civil en la Universidad de La Plata, donde ya antes había estudiado la ingeniería de las vías de comunicación y transporte y la ingeniería hidráulica; en 1996 se graduó con distinciones en el Instituto Tecnológico de la Universidad Técnica de Delft; en el '98, hizo una maestría en la Universidad de California, en Berkeley. Pablo tiene también un MBA de la Universidad de San Andrés; fue becario Fullbright y Eisenhower por la Argentina sobre tecnología, planeamiento estratégico y crecimiento económico y acaba de recibir el Premio “Alejandro Marín” de la Academia Nacional de Ingeniería. Es Director fundador del Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo Sostenible (CEEDS) del ITBA, que lidera iniciativas sobre competitividad, infraestructura, planeamiento estratégico, desarrollo regional y medioambiente. Es Decano de la Escuela de Ingeniería y Gestión del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) y Profesor de Competitividad en ese Instituto. Ha sido Director General de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Pablo: es un honor contarte entre los miembros del Foro!

Pablo Bereciartúa: Muchas gracias por la posibilidad de poder dialogar con Ustedes. El territorio es, de alguna manera, la memoria del país: una cantidad de decisiones que tienen gran peso y que, muchas veces, comprometen grandes inversiones y el destino de liderazgos importantes,



finalmente se manifiestan en el territorio. El territorio ha cobrado muchísima relevancia en los últimos años, una relevancia que resulta bastante paradójica.

La Argentina necesita una planificación a mediano y largo plazo para poder aprovechar significativas oportunidades que se le presentan y reposicionarse como un país competitivo en las próximas décadas. No se trata sólo de incrementar fuertemente la inversión en infraestructura y en recursos para la innovación, en pos de revertir el atraso relativo, sino de hacerlo en el marco de una estrategia que permita aumentar los niveles de competitividad del país, maximizando las posibilidades de crecimiento de la economía, el impacto en la equidad social, y garantizando altos niveles de sostenibilidad ambiental.

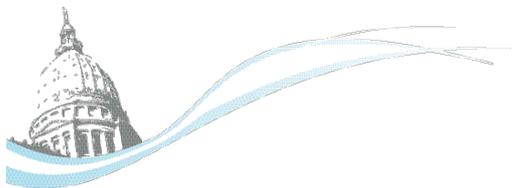
Para ello, es ineludible evaluar opciones y determinar prioridades en las inversiones a realizar; considerar las posibilidades que ofrecen las innovaciones tecnológicas disponibles para maximizar la rentabilidad social y privada de las inversiones; generar marcos para promover la alianza entre actores públicos y privados que permitan alcanzar los niveles de inversión necesarios y, finalmente, garantizar transparencia y eficiencia en la implementación de los planes de inversión.

El primer paso en este proceso, sin embargo, es contar con una visión estratégica de futuro que permita entender cuáles son esas oportunidades. Tres elementos son utilizados por los países prósperos como principios:

- El primero es promover la competitividad para la inserción en los mercados en crecimiento, sean tanto globales o regionales: es una función claramente logística que se refleja sobre el territorio.
- El segundo es conformar “territorios inteligentes” como plataformas necesarias para construir ventajas competitivas propias en relación con su entorno, utilizando y desarrollando recursos clave en la generación de bienes y servicios de creciente valor agregado, que mejoran los estándares de calidad de vida y permiten interpretar correctamente el paradigma de la sostenibilidad.
- Y en tercer lugar, generar accesibilidad a la infraestructura, que permita integrar el territorio, como requisito para alcanzar los estándares deseados de equidad socio – espacial.

La buena noticia es que las condiciones actuales que enfrenta el país le permiten contar, durante una ventana de tiempo, con los recursos necesarios para actualizar sus capacidades competitivas. El desafío, sin embargo, pasa por encontrar un liderazgo y un marco institucional que sean capaces de identificar y promover una agenda de inversiones y de desarrollo de capacidades de gestión que logre implementarse en el tiempo.

¿Qué significa que un país sea competitivo?. Que el país, el sistema y el territorio sean capaces de generar productos y servicios que, cuando se comercian, generan superávit. Aunque parezca una versión elemental, es el concepto real de la competitividad: lo que cambia y especifica ese contexto es cómo se hace para hacer eso de manera sostenible en el tiempo. Lo que aparece como



clave es la capacidad de innovación que tenga la sociedad: en definitiva, de lo que estamos hablando es de cómo dotamos al territorio de la infraestructura y de los recursos necesarios para que aumente la capacidad de innovación de ese sistema.

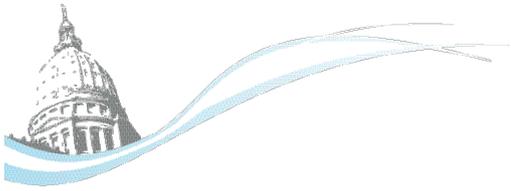
En los últimos años, y en particular desde el cambio de siglo, se ha dado una revaloración relativa de las “*commodities*”, particularmente de las alimentarias, que responden muy significativamente al crecimiento de los países más relegados en el sudeste asiático, China, India y otros países. Esta tendencia abre una ventana de oportunidad muy significativa para la Argentina. Cuando se analizan estos datos y tendencias, se puede concluir que los países que logran alto grado de desempeño en términos de competitividad de modo sostenido en el tiempo, lo hacen principalmente en base a poner en valor sus recursos humanos en línea con las oportunidades que enfrentan para crear esos servicios y bienes que tengan valor agregado, con la incorporación de conocimiento propio.

Durante el siglo XX, una teoría del crecimiento económico representada cabalmente por Robert Solow (un profesor del M.I.T. que ganó el Premio Nobel con la teoría del crecimiento económico), demostró en una ecuación que no es más que una regresión lineal, que los países más prósperos crecían porque eran capaces de acumular factores de producción, que eran básicamente el trabajo y el capital, y que la tasa de crecimiento estaba relacionada con los factores, entre ellos, uno muy importante que es la infraestructura. Ya en el modelo de Solow, por lo tanto, la infraestructura tenía un rol muy importante.

La principal hipótesis de Solow era que la tecnología era exógena al crecimiento, pero cuando se analizan los países más competitivos con la sola consideración de los factores, las estimaciones del modelo de Solow dan siempre menos que la realidad. A pesar de que no se ha construido un modelo definitivo para explicar esta diferencia, muchos comenzaron a hablar de la “Teoría del crecimiento económico endógeno”. Y lo que tiene de endógeno en particular, es que la tecnología es un factor interno al sistema, de tal manera que los países que crecen más de lo que podría preverse con el modelo de Solow son los países en los que la tecnología, la capacidad de conocimiento y la capacidad de aplicarlo para producir y para generar valor en los mercados –que es en definitiva la definición de innovación- son endógenas al sistema.

La Argentina fue (si uno quiere simplificar) competitiva en un club que duró hasta la primera parte del siglo XX, que podríamos denominar el “Club de Solow”, porque podía acumular recursos y tenía un socio estratégico que le permitía logísticamente que esos recursos se valorasen en ciertos mercados. El modelo económico interno era un modelo de acumulación típico, basado en la infraestructura de los ferrocarriles y en la logística que esos ferrocarriles indicaban.

El problema que enfrentó la Argentina fue que ese modelo cambió. Vale la pena comparar a la Argentina con los países que hoy son competitivos, como Corea del Sur. En el año 1970, Corea del Sur tenía un ingreso per cápita que era del 20% del ingreso argentino en ese momento, en dólares (equivalente a 260 dólares per cápita). Hoy, el ingreso per cápita de Corea es tres veces mayor

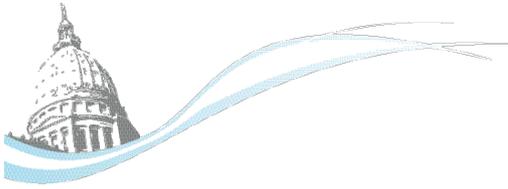


que el argentino. Su ingreso per cápita de \$260 dólares en valores constantes ha pasado a 22.000 dólares per cápita (el argentino está entre 7.000 y 9.000 dólares, de acuerdo a cómo y quién haga las cuentas).

En ese mismo período, aumentaron todas las exportaciones y, especialmente, las exportaciones de valor agregado de Corea. Pero lo que más cambió en ese país fue el capital humano, que es la clave de la definición del nuevo club de los países exitosos. En el año 70, prácticamente no había ingenieros en Corea del Sur: hoy tiene la mayor densidad de ingenieros per cápita del mundo. Mientras que en la Argentina graduamos entre 5.000 y 6.000 ingenieros, Corea gradúa unos 70.000 ingenieros por año. El vehículo para triunfar en este nuevo “club de los innovadores” fue, entre otros, la creación de unas 15 a 20 grandes empresas que permiten que ese capital humano cobre valor en los mercados. Si comparamos en la generación de patentes, en el año 1970 la Argentina generaba 50 patentes registradas en el registro de los Estados Unidos, y Corea unas 20. En el año 2009, la Argentina ha duplicado su capacidad, pero Corea genera 9.000 patentes. En síntesis, la competitividad actual pasa por dos factores críticos, que tienen que ver con la introducción de la innovación en el territorio: el primero es la logística, la identificación del mercado y la capacidad de poder acceder a ellos; el segundo, desarrollar en el territorio las capacidades que llamamos de “territorio inteligente” y que están vinculadas con crear ventajas competitivas que sean valoradas.

El segundo aspecto de la cuestión es la posición de la Argentina en el mundo y algunas oportunidades significativas que se le presentan. El nuestro, como ustedes saben, es un país con una historia bastante particular. Cuando fui “Eisenhower Fellow”, una de las personas con las que me pude reunir fue Henry Kissinger, y él, en su libro “Diplomacia”, habló de que existen cuatro tipos de países: los desarrollados, los que están en desarrollo, el Japón y la Argentina. Nosotros somos un caso bastante particular de un país que en varias décadas se ha des-desarrollado de un modo no demasiado problemático ni por factores externos muy identificables salvo uno, que si es muy importante y es que la Argentina fue una “rareza”. Cuando se visita Kuwait, por ejemplo, uno puede pensar también que es una “rareza”, en el sentido de que su competitividad actual es muy parecida a la Argentina de los años dorados: un país muy lejos de los mercados más importantes y, sin embargo, con un nivel de desarrollo -o cuanto menos de riqueza- muy significativo, como el que uno puede ver en Kuwait en este momento.

La posición de la Argentina en el mundo ha sido un problema real, más allá de todos los problemas internos que ha tenido. A ello se suma que no ha tenido una demanda externa importante de sus productos excepto en tres momentos de su historia: el modelo agro exportador con un socio estratégico como fue Gran Bretaña; la segunda posguerra y el actual con la globalización y la demanda asiática. A pesar de estos problemas de demanda de sus productos y, por lo tanto, de la necesidad de desarrollar otro tipo de productos exportables, las exportaciones argentinas están apabullantemente basadas en “*commodities*” que, como todos sabemos, son la forma opuesta de perte-



necer a este “club de los innovadores” del que hablábamos. La Argentina está ante el desafío de cambiar su perfil productivo.

La buena noticia de la que hablamos es que tenemos hoy una demanda genuina que va a durar por un tiempo, aunque no va a ser infinita. Lo importante es que hay una ventana de oportunidad y eso representa dotarnos de una capacidad de inversión. La Argentina, siguiendo lo que se conoce como el modelo conceptual de la matriz de BCG¹, debería invertir esos recursos extraordinarios en nuevas áreas estratégicas, de tal manera que esas nuevas áreas la posicionen, a futuro, en un juego de mayor valor agregado.

Hay una segunda muy buena noticia externa que es que, a diferencia de lo que ha pasado en toda esta larga decadencia Argentina, nuestros vecinos se han desarrollado de manera importante. Cuando aplicamos un modelo gravitacional del comercio exterior, que tiene en cuenta la distancia de los mercados, se demuestra que los dos mercados más importantes estratégicamente para la Argentina del futuro son el Brasil y Chile, en razón de la distancia.

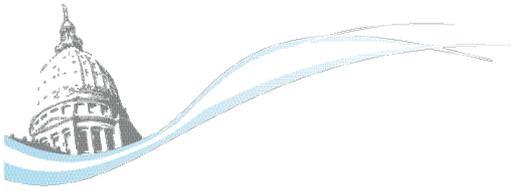
Por ello, la Argentina debería utilizar el financiamiento de esta ventana de oportunidad para reposicionarse principalmente en la región, entendiendo que la Argentina tal vez tenga un destino similar al que podría identificarse como Canadá y Estados Unidos o Francia y Alemania: es imposible que la Argentina compita de igual a igual en una gran variedad de productos con países que tienen una escala muy superior. La tercera buena noticia es que el mundo está muy estático respecto de los países que ya están avanzados, y que los BRIC, de los que forma parte Brasil, son una de las áreas donde se sabe que va a haber más volatilidad y, por lo tanto, más oportunidades en el futuro cercano.

Otro aspecto para mencionar es que los modelos demográficos muestran que la Argentina continuará siendo un país con baja población: el modelo de las Naciones Unidas dice que la Argentina no va a superar los 52 millones de habitantes en el Siglo XXI. Por ello, las posibilidades de crecimiento de la Argentina estarán fuertemente fuera de la Argentina.

La Argentina continuará teniendo que insertarse en los mercados externos a precios competitivos y, para ello, el territorio es un desafío. Veamos tres aspectos esenciales:

Primero: *la geografía interna.* Nuestro país no cuenta con un sistema de transporte competitivo hacia el interior de su territorio; aunque cuenta con un sistema flexible como es el camión, que se adapta a una cantidad de inconvenientes, es poco competitivo para las distancias superiores a los 400 ó 500 km., como hay que recorrer en la Argentina para llevar a los puertos varios de los productos más favorables. Una reciente estimación realizada por la Bolsa de Comercio de Rosario para el movimiento de la cosecha de soja, mostró un importante extra costo logístico para movilizar agro

¹Una matriz desarrollada por “*Boston Consulting Group*”.

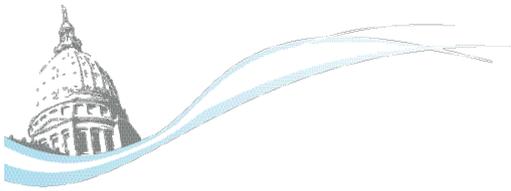


graneles entre el campo de origen y el puerto de Rosario: el 37% del costo de transporte se gasta en cubrir los 300 km de promedio entre el campo y el puerto de Rosario, en comparación con el trayecto complementario entre el puerto y su destino final a 12.000 km de distancia, que representa el 63% restante del costo de transporte. Tenemos, pues, una situación poco competitiva interna en el movimiento de cargas hacia los mercados internacionales.

Segundo: la urbanización. La Argentina también presenta un gran desafío para agregar cadenas de valor a su producción. La respuesta a la globalización, en todos lados, ha sido la urbanización. La actual economía se beneficia de los productos que son intensivos en conocimiento y formación, y estos surgen de economías que algunos llaman “economías de aglomeración”, es decir, áreas urbanas que tienen determinadas características en sus entramados institucionales, que les permiten competir en un mercado muy imperfecto como es el del conocimiento. La respuesta de los países más ricos ha sido establecer algunas zonas en sus territorios (“clusters”) donde se genera la oferta de valor que luego será llevada a destino por las redes de transporte. Al mismo tiempo, los más pobres procuran arrimarse a las ciudades, porque es en las ciudades donde existe la oferta laboral.

La Argentina es el país más urbanizado de América Latina desde hace ya muchos años, en torno del 90% (en Francia, por ejemplo, la tasa es del 75%). Sin embargo, nuestras ciudades padecen enormes fallas para poder ser catalogadas como “territorios inteligentes” que generan valor. La Argentina se puede describir muy bien con unas 5 o 6 ciudades. El Consejo para la Competitividad de los Estados Unidos trazó una correlación entre la tasa del crecimiento del PBI y los códigos postales, es decir, cuanto aportó cada código postal a la tasa de crecimiento norteamericano. El análisis reflejó que un grupo muy reducido de códigos postales (aproximadamente 20 áreas del territorio) aportan lo sustancial de la tasa de crecimiento del país. El más emblemático es el Silicon Valley, pero también existe la Ruta 128 en Boston, y el “North Carolina Research Triangle” en North Carolina, entre otros. El Valle Central de California, que es un “cluster” agroproductivo muy importante comparable con la Pampa húmeda Argentina, factura unos 50.000 millones de dólares al año. Sin embargo, una sola empresa tecnológica, con sede en el Silicon Valley como es *Hewlett Packard*, puede facturar 44.000 millones dólares al año, y empresas como esa hay varias en estos puntos específicos del territorio.

Tercero: contar con un territorio inteligente. La Argentina tiene un alto índice de urbanización y cuenta con cinco o seis ciudades importantes con las que va a tener que trabajar en el Siglo XXI, excepto que haya una política muy fuerte de apoyo a la inmigración. Pero esas ciudades son de tamaño relativo en términos mundiales, excepto Buenos Aires. Además, esas ciudades importantes están alejadas entre sí, por lo que deberíamos vincular esas ciudades, incluyendo en ello a los trenes: los aviones están saturados y son de excesivo costo por pasaje. Por ello, los trenes de media distancia, tal vez no de alta velocidad sino de media velocidad (más de 100 km. de promedio), que



son la opción razonable para vincular el capital humano en el territorio, como ya se hizo en otros países.

La ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana, la única megalópolis de nuestro país, requiere de un cambio paradigmático y una acción en una enorme cantidad de frentes para poder ingresar el paradigma de este club de la generación del valor agregado, que es el nombre del juego en las próximas décadas. Para poder ejecutar un plan maestro es necesario asociar las distintas jurisdicciones en torno al proyecto estratégico.

La planificación territorial debe hacerse con un sentido de largo plazo (en general se trabaja con un horizonte de cincuenta años), con una visión dinámica, con el objetivo de incorporar la última tecnología e integrando el sector público y el privado. La interacción entre estos dos actores claves –el Estado y las empresas- debe recomponerse en la Argentina: toda la ola de innovación en un país como los Estados Unidos se ve beneficiada de la inversión estratégica que hace el gobierno con tasas increíblemente bajas, negativas en algunos casos, que permite que se incorpore la visión de largo plazo que los mercados, de manera miope, no logran incorporar.

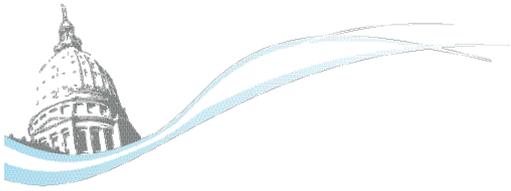
Dejo para su inclusión en las Minutas de esta Reunión un capítulo de mi próximo libro, que desarrolla las ideas que he esbozado en esta introducción al diálogo. Muchas gracias!

Alberto E. Dojas: Muchísimas gracias, Pablo, por tu apasionante exposición!

Muchos de los aquí presentes han sido formados en la escuela del Profesor Daus, que abrió un horizonte más amplio y clarividente a la reflexión del territorio desde la geografía como instrumento para la acción estatal. A pesar de contar con la octava superficie del mundo, la Argentina no le ha dado a los estudios de la geografía toda la importancia que merece, algo que resulta obvio en un país como Francia, donde hay una permanente reflexión sobre la geografía, sobre el territorio y su puesta en valor. También en los Estados Unidos hay una tradición fuerte de estudio de la geografía: recientemente ha aparecido un artículo muy interesante sobre el regreso de la geografía al escenario de la política internacional².

Adolfo Koutoudjian pertenece a esa tradición argentina, que trata de salir del campo de los especialistas y los pequeños círculos, como los que en década de los 60 y 70 reflexionaban en la revista “Estrategia” del General Guglielmelli, en la que se vinculaba mucho el pensamiento geográfico a la Geopolítica, y el territorio era visto primordialmente como un espacio vinculado a la defensa y a los intereses estratégicos. Pero la Geografía –y Adolfo lo desarrolla muy bien en sus trabajos– abarca una enorme cantidad de campos de reflexión del Estado. En realidad, el Estado debería estar permanentemente reflexionando sobre el mapa. Siempre recordamos con Adolfo que Zbigniew

² “The Revenge of Geography”, by Robert D. **Kaplan**, Foreign Policy, May/June 2009.



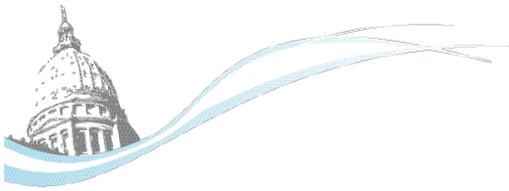
Brzezinski –con quien he tenido la fortuna de estudiar en Columbia- refiere en su libro “Game Plan” que en el Politburó se estaba siempre mirando el mapa del mundo antes de tomar una decisión política: Brzezinski también siempre daba sus clases con un gran planisferio detrás. Con Adolfo coincidimos en que sería una buena costumbre que en la Argentina también reflexionáramos mirando el mapa antes de tomar decisiones políticas de largo plazo: nos hubiéramos ahorrado varios errores estratégicos.

Adolfo es Licenciado en Geografía, egresado de la Universidad de Buenos Aires. Actualmente se desempeña como Gerente de Operativos del CEAMSE. Es profesor de Geopolítica en la Escuela de Defensa Nacional y en la Escuela de Guerra Naval; profesor titular del Departamento de Geografía en la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA. Se desempeñó como Secretario del Consejo de Administración argentino de la Entidad Binacional Yacypetá; fue administrador general de Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires; Subdirector de la Escuela de Defensa Nacional, consultor en la Hidrovía Paraguay-Paraná y en otros proyectos de infraestructura. Además, es autor de cuatro libros y coautor de otros cinco sobre temas de su especialidad. Adolfo, te escuchamos....

Adolfo Koutoudjian: Coincido con todas las ideas expresadas por Pablo, por lo que no voy a repetirlas, sino que trataré, a partir de allí, de hacer una reflexión sobre el futuro. Entregaré también un texto para ser incluido en la Minuta, que contiene una exposición de mis ideas.

Los diálogos políticos que están ocurriendo en estos momentos en nuestro país giran en torno de ponernos de acuerdo en cuatro o cinco temas esenciales, pero no siempre se expresa con claridad cuáles son esos temas, con la excepción, quizás, de reducir sustancialmente los niveles de pobreza. He leído el pensamiento del Justicialismo, la Unión Cívica Radical, el Socialismo y los distintos partidos más importantes y, llamativamente, ninguno habla del territorio. Es muy sorprendente, porque yo pienso, como dice Alberto, que tanto en los Estados Unidos como en Francia, Alemania, Rusia, China o Japón, todo el mundo político tiene en su cabeza el territorio, ya sea de manera explícita o implícita. En Rusia, por ejemplo, la comisión más importante en la Duma es la de Geopolítica. ¿Por qué?. Porque están perdiendo el territorio. Un jefe del servicio de inteligencia ruso dijo hace poco: *“Yo juré defender una bandera que ya no está más y un país que ya no existe. Y, para colmo, no puedo hablar de mi trabajo con mi mujer porque es ucraniana”*. (risas).

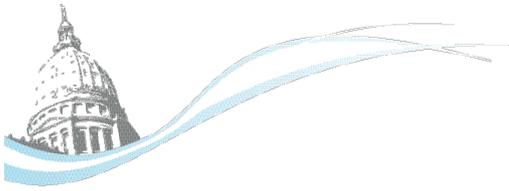
Tenemos, pues, que repensar la geopolítica, que es repensar -como bien señaló Pablo- el territorio. Y qué es repensar el territorio?. Es, por ejemplo, lo que se está haciendo en la Unión Europea: trabajar en torno de los conceptos de “cohesión territorial” y “equilibrio regional”. Se trata de dos conceptos geográficos fundamentales que quedaron plasmados, por primera vez, en el nuevo texto constitucional y que incluyen las Malvinas como un territorio europeo.



En una reunión en la Escuela de Defensa en la que participamos recientemente con el doctor Aldo Ferrer y la doctora Hilda Sábato, donde se nos pidió que hiciéramos una reflexión sobre la historia geopolítica argentina, desarrollamos el concepto de “densidad territorial”, que los proyectos que circulan actualmente no tienen en cuenta. La Patagonia, por ejemplo: ¿tiene densidad?; el Chaco, ¿tiene densidad? No, no la hay, porque no hay suficientes transportes, no hay una producción significativa y competitiva, no hay un manejo sistemático de los ríos, una administración articulada del territorio, de las redes de comunicación, etc. Lo mismo ocurre en la Amazonía, la Patagonia y tantos otros espacios semi-vacíos que hay en el planeta. Ya en la Conferencia de Ministerios de Defensa del año 2002 en Santiago de Chile, Donald Rumsfeld, en “*non-papers*” que circulaban, hablaba de los espacios semi-vacíos y decía que alguien se tiene que hacer cargo de ellos. Acabo de enterarme de que además de la famosa base estadounidense en Colombia, los Estados Unidos han desembarcado 7 mil hombres en Costa Rica. Cuando se mira el mapa de la América del Sur y las bases militares que la rodean en distintos lugares, desde Curaçao a las Malvinas, vemos que alguien se está ocupando de lo que no nos ocupamos nosotros: es un tema de preocupación que no está en las agendas de los partidos políticos. Los que desde hace décadas venimos insistiendo con la ocupación del Atlántico Sur occidental y el aprovechamiento de sus recursos naturales, vemos hoy, lamentablemente, que los que están en los diarios son los británicos preparándose para explotar esos recursos y que nosotros ni estamos en la zona ni explotamos nuestros propios recursos en el mar. Considero que se trata de un punto importantísimo. Comparto, decía, con Pablo que el país necesita una visión geopolítica, estratégica o, como le llaman ahora, un “Proyecto Nacional” consensuado entre las más importantes fuerzas políticas. Pero... ¿dónde está el Proyecto?.

En el siglo XIX, durante los enfrentamientos entre los partidos federal y unitario, -una de las peores guerras civiles de la historia-, en los combates de Miserere, La Tablada y Puente Alsina hubo tres mil muertos, para una ciudad de 200 mil habitantes. Pero aún en ese caso, y cuando la unidad de la Nación fue impuesta por Rosas y Roca, todos tenían en claro que el deber ser de la Argentina era la ocupación de los territorios semi-vacíos, el “desierto” como se llamaba en aquella época.

La propia “Campaña del Desierto”, fue una campaña bastante pacífica para la época, hecha como corresponde, negociando con los pueblos originarios. Eso fue también lo que llevó a que San Martín, por su defensa de lo que es hoy la Hidrovía, le dé a Rosas la espada de la Independencia, porque evitó que se siguiera disgregando el espacio del Virreinato del Río de la Plata, que había sido una genial creación geopolítica de España. Luego viene Caseros y la organización nacional, absolutamente antitéticos con el rosismo y los federales y, sin embargo, las primeras medidas que toman Mitre, Sarmiento y Avellaneda son para la ocupación del desierto. Fueron “ocupados” porque nunca fueron “conquistados” porque eran nuestros (a pesar de que algunas de las ordenanzas



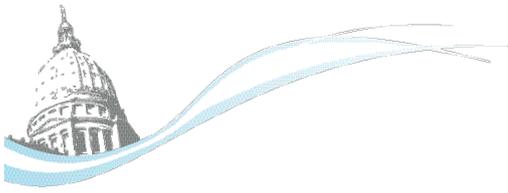
reales le daban algo de derecho a Chile en el Sur y otro poco a nosotros). Se trató de una verdadera jugada de póker: el primer “zorro del desierto” no fue Rommel sino Roca, que utilizó un contexto internacional favorable para consolidar definitivamente ese territorio para la Argentina. Lo mismo ocurrió con la ocupación del Chaco, que permitió extender la frontera del Bermejo al Pilcomayo, una zona apta para la producción del algodón que demandaban las tejedurías de Gran Bretaña. Por lo tanto, los dos grandes partidos del siglo XIX tenían en claro que el deber ser del sistema político era ocupar el territorio y tener una nación cohesionada.

¿Qué es lo que nos pasa ahora que no nos damos cuenta de la Argentina que tenemos?. Lo que fue el Virreinato es el espacio geopolítico argentino o, como lo llamamos ahora, el Cono Sur: Chile, Perú, Bolivia, Paraguay, el Brasil y el Uruguay. Este es el espacio de maniobra que la diplomacia y la política argentina tienen que convertir en fundamental prioridad para la acción, lejos de cualquier imperialismo o cosa que se le parezca.

La Argentina está constituida por tres grandes regiones: El Sur (la Patagonia, incluyendo los espacios marítimos y antárticos desde el río Colorado); el Norte (más o menos desde el río Salado, de Santa Fe hacia el Norte) y el Centro (el área metropolitana, la pampa, Cuyo y el Corredor Norpatagónico, al norte del río Colorado). Esta región no necesita subsidios, porque tiene un ingreso similar a ciertos países europeos.

Cuando analizamos con más detalle la Argentina Sur, la Patagonia, surge claramente que es una de las zonas más ricas del mundo para el futuro: allí están gran parte de nuestras reservas petroleras y de gas y las centrales hidroeléctricas de importancia clave, a las que hay que agregar las que se construirán en el río Santa Cruz, además del yacimiento carbonífero de Río Turbio y una próxima central termoeléctrica: tenemos allí nuestra gran reserva energética. A ello hay que sumar las reservas de uranio. Todo ese enorme espacio, que es precioso a los ojos de esta revalorización de la geografía, tiene sólo dos millones de personas en un millón de km², es decir, 2 habitantes por km². Por supuesto, la Argentina está haciendo verdaderas hazañas: en Ushuaia, que en 1970 tenía 8 mil habitantes, hoy hay 100 mil; Comodoro Rivadavia triplicó su población también. Empero, este esfuerzo es insuficiente para cubrir este déficit, esta falta de densidad.

La Argentina genera un enorme excedente económico: en tres años se extrajeron (evadieron) recursos líquidos por 40.000 millones de dólares; la mayoría de los cálculos estima que los argentinos tienen ahorros por más de 135.000 millones de dólares en el exterior. En dos años se recuperó del peor *default* de la historia, debido al impulso del núcleo productivo argentino que es la pampa húmeda: 770.000 km² de Pampa, con 20 cm de humus y 1.200 milímetros de precipitaciones. Esta ha sido la clave de la recuperación argentina, que es la más exitosa de todos los *defaults* de los últimos 20 años. Esta región se auto-sostiene. ¿Dónde hay que invertir, entonces, gran parte de ese excedente económico, que, como dijo Pablo, es una ventana de oportunidades que uno no puede

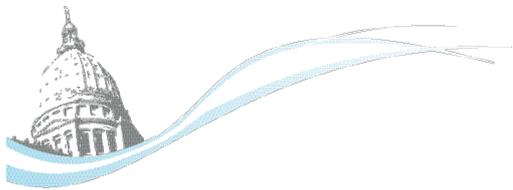


saber hasta cuándo va a durar?. China lo está mostrando: prefieren las semillas de soja al aceite de soja, porque quieren tener las aceiteras y la manufactura de la producción en su territorio. Otro tanto sucederá con la harina y otras “*commodities*”.

Esta ventana de oportunidades, que puede durar 5, 10 o 15 años, debe invertirse para recuperar e integrar el Norte argentino: tanto el NEA como el NOA. Formosa, Jujuy y Santiago del Estero tienen un ingreso per cápita menor al de Bolivia y Paraguay. Estamos frente a una Latinoamérica pobre en todo el Norte argentino, si bien hay algunos oasis de riqueza, con sistemas casi feudales de naturaleza política. La Región Centro se debería auto-sostener e, incluso, parte de su excedente ser dirigido a las otras dos regiones. La región patagónica, una de las zonas más ricas del mundo y de la América del Sur, es, en cambio, endeble geopolíticamente, porque tenemos una presencia hostil manifiesta en el Atlántico Sur, en las Malvinas, como se está demostrando todos los días. En cuanto cambió el gobierno chileno, tuvimos la incursión de aviones de guerra ingleses desde las Malvinas a Punta Arenas, con la sorprendente excusa del mal tiempo. Se trató de una demostración británica, de una manera de decir “*Acá estamos nosotros*”. También fue llamativo que una de las primeras declaraciones del Presidente Piñera fuera que estaba aún pendiente la delimitación de los hielos continentales, que, como todos sabemos, ya ha sido resuelto. Lo mismo puede detectarse conversando con geopolíticos uruguayos (que están muy ofendidos con la Argentina por el cierre del puente en Gualaquaychú y la manera en la que se manejó la cuestión de la fábrica Botnia) respecto del apoyo logístico para la pesca y la explotación de hidrocarburos en Malvinas por compañías extranjeras. A ello hay que sumar la extensísima plataforma continental a la que tenemos derecho, de acuerdo con los trabajos de la COPLA³: es, prácticamente, otra Argentina sumergida. Estamos, pues, en un área en la que no podemos garantizar de manera absoluta lo que puede suceder en los próximos 5 a 10 años.

La Argentina necesita recuperar el control y la puesta en competitividad de su territorio: ese “Norte” fue el núcleo histórico de la Argentina y se perdió en 100 años por el cambio del modelo; el Centro, a pesar de sus bolsones de pobreza en el Gran Buenos Aires, no debería seguirse sosteniendo con subsidios públicos porque tiene todos los elementos para generar superávit, y el Sur, que está en una situación de endeblez estratégica. Si a esto sumamos el Atlántico Sur occidental y la futura proyección antártica, y las consecuencias positivas para algunos y negativas para otros, del cambio climático (que está permitiendo que en Tierra del Fuego ya se críe ganado fuera del establo), esa región Sur también va a ser cada vez más útil en términos del mercado internacional. La manera en que reaccionemos a esta cuestión será clave para la República Argentina: tenemos un horizonte de expansión y desarrollo territorial que, hasta hoy, no parece ser adecuadamente valora-

3 Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental.



do por los partidos políticos.

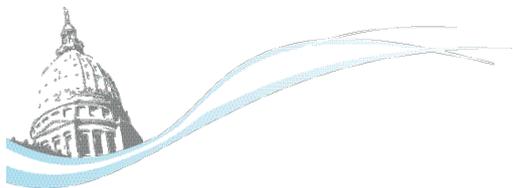
¿Qué tenemos que hacer para “densificar” nuestro territorio?. Mario Travassos, en 1930, se admiraba de la genialidad geopolítica de Buenos Aires, que a través de sus ferrocarriles había prácticamente articulado toda América del Sur. Bolivia, Paraguay, decía él-, incluso Matto Grosso del Sur vivían de Buenos Aires y sus clases dirigentes se educaban aquí. El sistema de transporte, que es uno de los sistemas claves, como bien dijo Pablo, hoy está absolutamente obsoleto. Tenemos uno de los más altos índices de accidentes en carretera, porque nuestras rutas están saturadas. Hace 25 años producíamos 25 millones de toneladas de cereales; hoy estamos en 100 millones y la proyección de las Bolsas de Cereales dice que en 10 años alcanzaremos las 150 millones de toneladas. ¿Cómo vamos a transportar ese volumen y a qué costo?.

Lo único que funciona a precios relativamente razonables es la Hidrovía. Pero si vamos a tener que competir con los Estados Unidos y el Brasil con este sistema de transporte, estaremos en grandes dificultades. Ya Pablo señaló correctamente que el flete interno se lleva hoy el 37 % del costo total del transporte hasta el destino final de la producción agropecuaria. En 1950, la Argentina contaba con 50.000 km de vías férreas, aproximadamente; hoy son sólo 18.000. A ello se suma que la velocidad promedio de nuestros cargueros es de 25/35 km por hora, es decir, nada. Los sistemas se miden en velocidades, en tiempo. Tenemos excedente económico, tenemos ahorro interno, tenemos capacidad tecnológica, es decir, tenemos todos los elementos para desarrollar la red ferroviaria que necesitamos, con el impulso industrial que ello significaría.

Tenemos todos los elementos para convertirnos nuevamente en un gran país. Como recordaba hace poco Alberto, nuestra Ministro de Defensa anuncia el proyecto de la propulsión nuclear, y nadie duda de que INVAP y los astilleros navales pueden hacerlo. Recordemos que la Argentina fue un país que en 1927 construyó el ferrocarril de máxima altura del mundo, en Socompa, con técnicos e ingenieros argentinos. La Argentina también, entre 1952 y 1954 construye, bajo la dirección del ingeniero Conesa, el gasoducto más largo del mundo en ese momento, que muchos decían que era un absurdo. Tenemos, por lo tanto, la capacidad científica y tecnológica para desarrollar todos los proyectos de infraestructura y, al mismo tiempo, crear empresas competitivas.

¿Qué nos está faltando?. La gestión política y la gestión técnica adecuadas. ¿Qué es lo que falla?. La falta de una visión estratégica: adónde vamos, qué pensamos respecto de la densidad territorial, qué pensamos para lograr la cohesión regional. Yo abogo por un planeamiento estratégico que, en lo territorial, recupere la noción aristotélica de equilibrio: el equilibrio social (es inconcebible que tengamos 30% de la población por debajo del índice de pobreza), la educación y la integración social.

La Generación del 80 también se encontró con una gran corriente inmigratoria, de la que la mayor parte de los que estamos aquí somos herederos, pero se dotó de los instrumentos claves,



estratégicos, para la integración y la competitividad:

- La Ley 1420, de educación obligatoria gratuita de La Quiaca a Tierra del Fuego.
- Los colegios públicos de excelencia para formar a los líderes políticos.
- La moneda nacional, a través de la acción de Carlos Pellegrini y la Caja de Conversión.
- La ley del servicio militar obligatorio de Ricchieri de 1902, que hizo que todos los hijos de gringos recorrieran el país de La Quiaca a la Antártida, con uniforme y jurando la bandera.

Propongo trabajar sobre ciertos ejes:

Desarrollar un Paradigma Económico–Social de inclusión social, que vuelva a asegurar la movilidad y el progreso sociales.

Recuperar el rol del Estado y la cultura como preservadores de los valores histórico– culturales de la Nación, y protectores de la identidad nacional. Esto no significa convertirnos todos en folcloristas ni chauvinistas, sino recuperar también los liderazgos políticos, con base en ciertos arquetipos valiosos como Moreno, Belgrano o San Martín.

Incorporar la planificación estratégica en todos los niveles de acción y regulación estatal. Debemos terminar con los sistemas radiales, la feudalización administrativa y la falta de coordinación entre lo público y lo privado, lo nacional y lo provincial.

Promover las inversiones con una estrategia de desarrollo, que considere los procesos de inversión a nivel global.

Revalorizar el rol de la sociedad y el Estado en la dirección de los fenómenos económico – sociales.

Considerar el impacto de la urbanización y construir redes de grandes ciudades.

Reanalizar el rol y la orientación de la educación de la población.

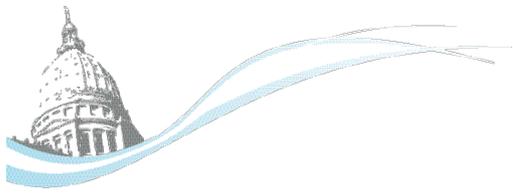
Resolver el problema de la seguridad pública.

Recuperar el valor del espacio geográfico, especialmente en los espacios vacíos: la Patagonia, la Puna, el Chaco y el Mar Argentino.

Mantener el equilibrio ecológico y el resguardo de los recursos naturales. La destrucción de la naturaleza y su escasez relativa será uno de los fenómenos más llamativos del siglo XXI. El conflicto por los recursos ya está instalado. Hay que estar preparados.

Encontrar un nuevo equilibrio entre lo regional y lo nacional. El peso de los barones del conurbano continúa marcando la política argentina, a pesar de la reforma de 1994, el manejo de los recursos del subsuelo por las Provincias, son despropósitos estratégicos.

El estudio de la geografía y la geopolítica del territorio no es una cuestión de militares ni de nazis: las grandes potencias piensan en estos términos. La Argentina está recuperando, a través de iniciativas como la del Foro, el valor de lo regional, la necesidad de un equilibrio, una integración adecuada a los grandes mercados mundiales, porque se abre para nuestro país esta oportunidad que



brinda la explosión de los mercados del Asia y el Pacífico.

El problema que tenemos es la Cordillera de los Andes: cómo llevamos nuestra producción a Coquimbo, Iquique o Valparaíso. Hay una nueva geopolítica en marcha, que es la de los corredores bioceánicos. Como dijo Pablo muy bien, Chile y Brasil son nuestro futuro. Ellos comercian entre sí y llevan cargas entre el Atlántico y el Pacífico. Nosotros somos la Francia de la América del Sur, porque todos los caminos pasan por la Argentina, pero todavía no tenemos una estrategia articulada para aprovecharla.

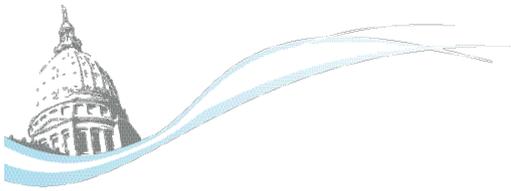
Ahora que reflexionamos sobre el Bicentenario, podemos recordar también que tan sólo un millón de personas construyeron la Argentina moderna. Cómo no vamos a poder hacerlo ahora con 40 millones?. No somos menos que los demás: como dijo “Pepe” Mujica: “*Argentinos: por qué no se quieren un poquito más entre ustedes?*”. Esto fue, en apretada síntesis, lo que quería transmitirles. Muchas gracias!.

Alberto E. Dojas: Muchísimas gracias Adolfo!. Varios de los temas que has evocado hoy se han analizado en Reuniones anteriores del Foro; otro tanto ha sucedido con diversos aspectos mencionados por Pablo, como las oportunidades del contexto internacional; el valor de la educación y la cultura o el rol clave de la ciencia, la tecnología y la innovación.

Miembro del Foro: Quisiera agradecer muy especialmente a los expositores. La revalorización del territorio y el pensamiento estratégico son dos cuestiones que enfrenta la Argentina pero que presentan algunos pequeños obstáculos intelectuales o conceptuales. La geopolítica ha sido una ciencia que ha tenido cultores como Haushofer o Ratzel, que contenían ciertos criterios de desarrollo organicista y expansión a costa del vecino y que, de cierta manera, se trasladaron a otros cultores sudamericanos como Golbery da Couto e Silva o Meira Mattos. Se trataba de un enfoque basado exclusivamente en el potencial de su país. Pero hoy todo parece indicar que es la integración la llave del progreso. Yo prefiero pensar la Argentina integrada al Mercosur y, quizá en un futuro, al UNASUR.

También considero que las redes de transporte son claves para nuestro futuro, como la Hidrovía. En cuanto a los ferrocarriles, tal vez debamos pensarlos de manera diferente a lo que se hizo durante el modelo agroexportador, con un modelo radial con centro en Buenos Aires. El nuevo modelo debería pensarse en función del comercio con las naciones vecinas y la salida al Pacífico.

Tenemos que ser capaces de revalorizar el pensamiento estratégico, pero aquí debemos aprender de los errores del pasado, como cuando desde el Consejo Nacional de Desarrollo y el Consejo Nacional de Seguridad se pensaba planificar la política entera del país. Tenemos que salir del viejo criterio de las ventajas comparativas y empezar a pensar en las ventajas competitivas, basadas en



la educación y el desarrollo industrial y tecnológico.

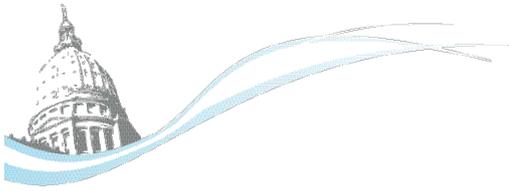
Adolfo Koutoudjian: Nada más lejos de mi intención que reivindicar un carácter expansivo territorial del pensamiento estratégico que necesitamos. Yo también soy partidario de la integración en los distintos niveles: al interior de las diversas regiones y con los países limítrofes. Empero, considero que no debemos pecar de un exceso de ingenuidad sobre las modalidades de la integración, como si no existieran estrategias nacionales detrás de los procesos y negociaciones. La integración con los vecinos debe ser para beneficio mutuo, no para el beneficio de una sola de las partes. Nuestros camiones enfrentan dificultades para convertirse en proveedores regionales de la logística; nuestros productos agropecuarios y alimentos no tienen las ventajas del libre mercado; el corte del puente de Gualeguaychú ha sido un error, pero también fue un error del Uruguay no respetar el Tratado; el gasoducto desde Bolivia no se pudo construir porque no se nos garantizó el flujo mínimo necesario. Todas estas cosas no pasan porque sí, sino que hay un plan detrás de estas situaciones. Debemos aproximarnos a todos estos problemas con inteligencia, con reflexión y teniendo muy presente nuestros intereses de largo plazo. A ello se suma que el peso del Brasil está desequilibrando toda la región: los países menores están esperando la vuelta de la Argentina como un gran actor regional.

Miembro del Foro: Los matrimonios son difíciles, pero la soledad es peor....

Miembro del Foro: Creo que la mayoría de la dirigencia argentina no conoce bien a nuestro mayor socio, el Brasil; es más, me inclino a pensar que no lo conoce en profundidad para nada. Conocer bien a nuestros socios y querernos y valorarnos un poco más nosotros me parece fundamental para tener éxito. Las exposiciones me sugirieron las múltiples dimensiones del territorio: la defensa, el comercio exterior, la política exterior, los sistemas electorales, la educación... Mi pregunta es la siguiente: parece que hay un temor en la Argentina a este desarrollo territorial a más de una velocidad. Creo que el hecho de que existan 2, 3 o 4 velocidades no debería ser un impedimento para nuestro desarrollo, porque muchos países lo hacen. Brasil es un caso, China y la India otros. ¿Cómo se compatibiliza esta cuestión con la estrategia general que proponen?

Adolfo Koutoudjian: Respecto de la observación, comparto esa visión. Sobre la pregunta, tal vez sería más conveniente que sea Pablo quien responda.

Pablo Bereciartúa: En la Argentina, muchos de estos temas se resuelven de facto; nuestro país ha perdido los órganos en los cuales la acción política es el fruto de un proceso sistemático de refle-



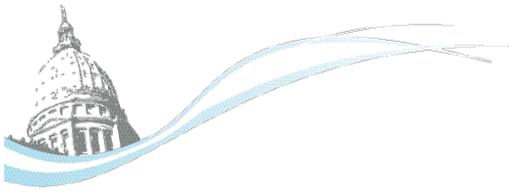
xión. El resultado, en los hechos, es que las posiciones de poder imponen la acción. Hoy se puso en evidencia que la Argentina tiene algunas cuestiones muy profundas por resolver y que, entre ellas, está determinar cómo generar un liderazgo que pueda fructificar en una alianza que conduzca el progreso. Cuando Adolfo habló hoy de la historia argentina -y uno puede estar a favor o en contra de lo que se hizo- lo interesante es ver que se hicieron muchas cosas, y esas cosas se hicieron porque existió una alianza. En la toma de decisiones no hay una reflexión profunda sobre los hechos, sino una concatenación de hechos y posiciones de fuerza frente a esos hechos. La Argentina necesita recrear instancias en la que se puedan debatir estas cuestiones y después, tal vez más importante que eso, necesita recrear una alianza de liderazgo que sea capaz de implementarlas. La respuesta debe ser sistémica.

Miembro del Foro: Las exposiciones, más que reflexionar, nos exigen una acción. En estos momentos, hay un surgimiento, en diversas instancias, de un pensamiento de la juventud que exige cosas. No se trata solamente de reivindicar los valores o las acciones de una generación anterior a la actual. Lo que estamos necesitando son consensos y saber administrar los disensos: estamos acostumbrados a no aceptar la visión del otro, no podemos dialogar, porque el que piensa de una manera quiere imponer su verdad totalmente. Ello lleva también a que al llegar a cierto nivel de poder, se comience de nuevo y no se continúen las políticas, como sucede en otros países que tienen un desarrollo más sostenido y objetivos muchos más claros. Tenemos genialidades, pero somos totalmente débiles en la eficacia de la gestión de los proyectos.

La sociedad civil está exigiendo al liderazgo político que tome esta línea de decisiones estratégicas. Muchos grupos están programando encuentros con los futuros candidatos, para plantear este enfoque y exigir políticas fundamentales como, por ejemplo, en materia de superación de la pobreza (que ya no es coyuntural: tenemos tres generaciones de pobres); en materia de educación; de salud o de organización del territorio. Creo que el Foro tiene que encarar estos aspectos para el futuro de nuestro país.

Miembro del Foro: Pablo: Cuáles son las cinco ciudades que habría que desarrollar e integrar y por qué.

Pablo Bereciartúa: El principal factor de desarrollo en las próximas décadas serán los recursos humanos. La Argentina tiene una población escasa, y los recursos humanos más calificados están en determinados puntos del territorio. Esas ciudades pueden ser las más grandes de la Argentina (Córdoba, Rosario, Mendoza, Buenos Aires, entre otras). Lo que deben formar es un anillo, porque ya no es más el modelo de exportar materia con poco valor agregado por un punto de salida, sino un



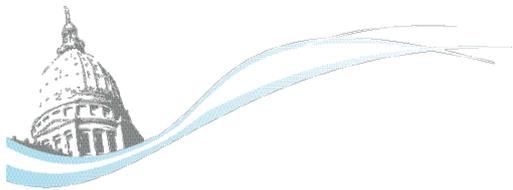
anillo que vincule a la mayor densidad de recursos humanos con la mayor calificación, con el grupo de industrias en los cuales Argentina pueda tener una chance.

El desarrollo sostenible apareció como concepto hace algunas décadas, pero el mundo ha alcanzado un grado de finitud y esto se ve en los mercados tecnológicos. Como vimos, la Argentina funcionó más o menos bien en el “primer” club, en que lo importante era tener recursos y nuestro país tenía el octavo territorio del planeta, con lo cual tenía una participación grande en ese club. Hoy, el club decisivo es el del valor agregado y la innovación. En ese club hay una dimensión por tener el vehículo y la capacidad de innovación: las grandes empresas controladas desde algún lado: Argentina tiene, sobre 65 mil multinacionales, tal vez 3 o 4 de alguna significación. Es un club distinto, en el que la Argentina tiene menos acciones y menos patentes, como hemos visto.

El paradigma para una Argentina que no va a tener más de 50 millones de habitantes en el mediano plazo, es tener que elegir en qué industrias puede llegar a dar el salto tecnológico y competir. Todos los países que fueron fuertes en el primer club, entre ellos la Argentina, intentaron hacer todo: tuvo el primer avión jet y el primer servicio de subte de cualquier país de habla hispana, tal como hacían los otros 15 países de ese club. Pero la Argentina ha sido ineficiente para consolidar esas industrias: si vemos la industria aeronáutica, hoy sólo hay cuatro proveedores de aviones: dos de los grandes (Boeing y Airbus) y 2 de los medianos (uno de ellos de nuestro vecino, Embraer, que tuvo muchos gerentes y desarrolladores que fueron argentinos). La pregunta es: ¿la Argentina puede proponerse fabricar aviones y competir?. Cada uno tendrá su respuesta; la mía es que posiblemente no, que tenga que cambiar totalmente de paradigma, porque la producción de Embraer está dentro de cadenas globales de abastecimientos, y si la Argentina lo quiere hacer, lo va a hacer, pero le va a costar más caro que el beneficio que va a encontrar produciendo aviones.

En un mundo que se vuelve finito, ese tipo de paradigmas empiezan a desaparecer. Ya no está tan claro que en las próximas décadas, con la volatilidad que hubo en el Siglo XX, se vuelvan a producir tasas de crecimiento como las que se mostraron, en buena medida, porque la población creció exponencialmente y eso es algo que no va a suceder en el siglo XXI. Por lo tanto, no está tan claro que se vayan a volver a abrir muchas puertas para competir en muchas cosas. Al revés, va a haber que elegir muy bien en qué uno puede competir, y a eso que elija, se va a tener que poner una buena cantidad de fichas. La Argentina, para tener éxito, va a tener que poner en juego gran parte de su potencial humano. Y aquí interviene la concepción nueva de lo que va a haber que hacer con el territorio: no una concepción radial, sino vincular nudos estratégicos con un criterio.

Miembro del Foro: Pablo: cuando uno habla de América, Europa o Asia, el comercio intra-industrial es un factor importante. En América del Sur, ese proceso encuentra ciertas dificultades para consolidarse, con ciertas excepciones. ¿Podríamos desarrollar en Sudamérica un núcleo que



pueda generar esa producción industrial?.

Pablo Bereciartúa: Yo creo que la posibilidad existe, porque el dato significativo es que los mercados de los vecinos se están transformando en una escala suficientemente razonable como para que sea interesante generar valor agregado y venderlo a distancias cercanas, a los países del Cono Sur en particular, como señaló Adolfo. Pero se requiere, entre otras cosas, un esfuerzo logístico. Si la Argentina quiere posicionarse, tiene que liderar también la estrategia para que exista esa logística en la zona sur, porque la demanda no se preocupa en general de desarrollar esas estrategias, sino que, generalmente, se limita a ver qué es lo que le ofrecen.

La globalización, que es fascinante, ha sido muy paradójica. En las librerías de Buenos Aires desde hace unos años hay un libro que se ha vendido mucho de Thomas Friedman que se llama *“The world is flat”* (*“La Tierra es plana”*). En mi criterio, se trata de un libro totalmente equivocado. Existe un libro que le responde, que considero más pertinente: se llama *“The world is Spiky”* (*“El Mundo es puntiagudo”*)⁴, y su autor es Richard Florida. Si el territorio se estuviera transformando en plano, las imágenes satelitales de la distribución de la luz (que reflejan la actividad económica), mostrarían un creciente uniformidad en toda la superficie. Pero desde hace 15 años, las luces tienden a concentrarse en el territorio, en lugar de dispersarse. Esas concentraciones más cercanas del Cono Sur, deberían ser nuestro destino primario.

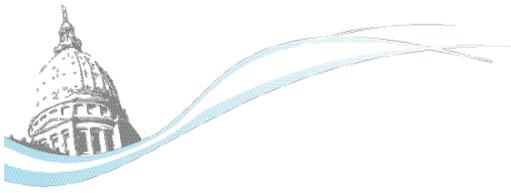
Tal vez, la Argentina debería pensar en globalizarse a la manera de la India en escala regional, mientras que Brasil está haciendo un proceso de globalización a la China. Si analizamos el Mercosur, la Argentina viene perdiendo por goleada: cuando arrancamos teníamos un balanza equilibrada, y hoy nosotros compramos el 75% y ellos nos venden a nosotros el 75%. Estamos, en este momento, en un proceso que es *“downstream”*, o aguas abajo de Brasil. El tema más grave es que no se trata de un proceso en el que nosotros les compramos a ellos, sumamos valor agregado y pasamos. Yo creo que este tipo de cosas requieren de una visión general y esa visión, si uno no ve eso, si no hay un grupo de liderazgo que lo ve, no se va a lograr, porque estos son procesos que llevan 10 o 15 años, para armar la logística para que la Argentina venda servicios en el Cono Sur.

Miembro del Foro: Yo estaba pensando en la interacción con los países andinos y las dificultades naturales para acercarnos a ese mercado desde la logística...

Miembro del Foro: El proyecto ya existe: es la Transamazónica.

Miembro del Foro: Quería referirme a la idea de que estas visiones estratégicas requieren de

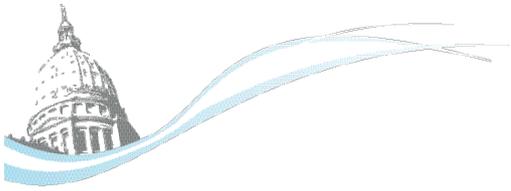
⁴ Véase: <http://www.theatlantic.com/past/docs/images/issues/200510/world-is-spiky.pdf>



líderes que las impulsen y de construir un consenso político para llevarlas a cabo. La deficiencia nuestra está en los partidos políticos, que son los ejecutores o los que plasman las ideas y proyectos; esas personas que hacen de interfase entre los que piensan en un mundo mejor y los que lo ejecutan en la medida de lo posible. Pablo se refirió a Embraer: sólo un 2% de los componentes es originado en Brasil; el 98% restante viene del exterior. Yo me pregunto si nuestra sociedad y nuestros políticos verían esa empresa como nacional. Creo que muchas veces nuestros problemas son internos a nosotros mismos, porque no hemos resuelto estratégicamente qué país queremos. Hace ya mucho tiempo que la democracia se ha restablecido y no hemos visto la renovación dentro de los partidos. La democracia interna dentro de los partidos no existe. Esta visión de país dentro de los partidos no se está planteando. Creo que tenemos que tratar de que estas ideas lleguen a los partidos políticos y el Foro tiene que analizar cómo puede hacerlo. La búsqueda de los consensos no es una utopía, es una absoluta necesidad. Escucharnos es una absoluta necesidad. Y empezar a renovar los partidos políticos es también una necesidad.

Adolfo Koutoudjian: Comparto totalmente esta visión de la política, porque estoy en ella y sé que en estos últimos años se ha congelado el debate de ideas dentro de los partidos. Lo más sugestivo es que no hay cuadros de dirección: incluso en los denostados años setenta y ochentas, cada partido tenía sus cuadros y sus comandos. Esto tiene que ver con el hecho de cómo se recluta en política y quienes ingresan al sistema político. La reforma política se ha congelado, tal vez porque no hay muchos interesados. Hasta los años noventa, en todos los partidos políticos había dos grupos: los políticos y los profesionales. Los políticos eran quienes querían ser concejales, intendentes, diputados, senadores, y todos los puestos electivos. Y, por el otro lado, los profesionales nos dedicábamos al estudio y el diseño de las políticas de gobierno: los “cuadros técnicos” como aún se sigue diciendo. Pero en los noventa, los puestos de gobierno y ejecución de políticas dejaron de estar reservados a los equipos técnicos y pasaron a ser ocupados también por los que se dedicaban a la carrera política. Este deterioro, en mi criterio no ocurre en las democracias avanzadas, en las que hay un “*staff*” profesional también en el Estado y en las empresas públicas. En el último cambio de Petrobrás, los directores fueron nombrados por concurso. Los CCVV de los que ganaron se publicaron en los principales diarios de Brasil: la mayoría tenía maestrías de las grandes universidades internacionales. Hoy, Petrobrás es una empresa líder.

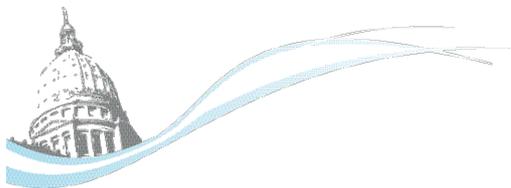
Alberto E. Dojas: Muchas gracias a Pablo y Adolfo, por habernos hecho reflexionar sobre un tema esencial para la construcción de un país moderno, democrático, abierto y participante en el mundo, competitivo en las actividades intensivas en conocimiento, que es la idea que compartimos en este Foro.



Conservamos un cierto temor a la geopolítica, por lo que tiene de viejas concepciones de proyección de una política de poder generalmente asociada con la agresividad y la justificación de la conquista de territorios ajenos. Sin embargo, desprovista de las concepciones negativas de algunos autores, su paradigma de pensamiento continúa siendo utilizado en todo el mundo, como lo explicó Félix Martín en la I Sesión Especial que dedicamos a la cultura estratégica argentina. En diversos círculos hemos estado reflexionando sobre la necesidad de que la Argentina se piense, se comporte y se asuma como una democracia madura. Como dice un miembro del Foro *“tenemos que hacer lo que los países hacen, no lo que los países dicen que hacen”*, y todos sabemos que hay una gran diferencia entre lo que los países dicen y lo que hacen!. Por ejemplo, ha habido una controversia respecto de si la Ministro de Defensa podía anunciar o no la propulsión nuclear para buques de guerra. Que el Ministro de Defensa anuncie un plan para desarrollar un sistema de armas es considerado una conducta normal y natural en cualquier democracia occidental; es más, los Ministros de Defensa tratan de hacer esos anuncios, porque muestran que están haciendo bien su trabajo. Sin embargo, ciertos reputados analistas han considerado que se trataba de un anuncio que traería consecuencias autoritarias, por el rebrote de un protagonismo militar que involucraría el proyecto. Si queremos volver a ser un gran país democrático, no podemos aceptar la idea de que si Brasil desarrolla un submarino nuclear, es un submarino nuclear democrático, pero si lo desarrolla la Argentina, es un submarino nuclear fascista.

Se trata, en mi opinión, de una idea que sorprendería completamente en cualquier democracia avanzada. Sin tratar de caer en el psicologismo, parecería que hay un cierto complejo de culpa nuestro, de que hay algo de lo que tenemos que arrepentirnos de por vida, que se expresa también en una idea de aceptar ser un país pequeño, de acostumbrarnos a la idea de que no podemos volver a ser lo que fuimos. No es el momento de hacer un repaso de las maldades, genocidios, asesinatos en masa y guerras de agresión que hemos vivido desde la Segunda Guerra Mundial ni de quienes los cometieron, pero, evidentemente, la Argentina no está entre los primeros países de la lista que han causado más sufrimiento a la Humanidad en este período. Todo lo contrario, con la excepción de la última dictadura militar, la Argentina no ha entrado en guerra desde 1870, es decir, un período de paz de 140 años!. Y creo que todos los aquí reunidos coincidiremos en que no hay un solo ciudadano argentino que piense que nuestro país tiene el propósito de iniciar una guerra de agresión en el futuro!. Aún nos cuesta mucho, luego de casi treinta años de restablecimiento democrático, aceptar la normalidad del razonamiento de las democracias occidentales.

Hemos debatido en el Foro acerca de la palabra “declinación” y de la eventual conveniencia de reemplazarla por “retraso”. Yo soy de los que cree que la Argentina ha sufrido una verdadera declinación. El problema argentino no es que hay otros que han avanzado más que nosotros, sino que como Pablo y Adolfo dijeron muy bien, la Argentina ha sufrido un retroceso relativo enorme

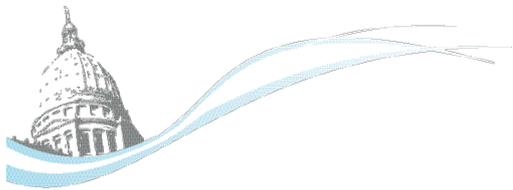


frente a sus vecinos. Por eso creo que debemos conservar la palabra en la definición del Foro, porque nuestro interés es superar esta declinación y volver a ser, no sólo lo que fuimos, sino mucho más. Una democracia avanzada, pero también un país tecnológico y científicamente maduro y competitivo.

En los análisis de hoy estuvo presente, de manera no explícita, lo que yo considero “el mito argentino”, que dice lo siguiente: *“La Argentina tiene la octava superficie del mundo, tiene una dotación de recursos excepcional, tiene una mano de obra relativamente entrenada, ergo, lo único que hay que hacer es crear las condiciones para que vengan las inversiones extranjeras. La inversión extranjera va a aportar la tecnología y con la retribución de la mano de obra y los impuestos que van a pagar por las utilidades de la explotación de esos recursos naturales, automáticamente nos vamos a convertir en un país de nivel de vida y régimen político escandinavo”*. A pesar de que no hay ninguna evidencia fáctica en el mundo de que tal cosa haya alguna vez ocurrido en algún país, es sorprendente la supervivencia de este mito en el liderazgo político, en los ambientes empresarios y en muchos sectores del Estado y la academia. Lo que Pablo explicó hoy es que la experiencia argentina demuestra que la aplicación de esa teoría nos llevó, finalmente, a la declinación que experimentamos y que Corea se convirtió en lo que se convirtió porque hizo exactamente lo contrario.

La clave para salir de este circuito de pensamiento mítico es insistir en la explicación de las razones por las que debemos crear una sociedad del conocimiento, que tan bien ha surgido esta noche. Para lograrlo, hace falta un plan estratégico, que establezca el rol del Estado en el desarrollo científico y tecnológico, los medios por los cuales ese conocimiento se transformará en proyectos innovadores para la empresa privada y cómo vamos a construir las empresas de talla regional y global que necesitamos para participar acertadamente del mercado mundial. Este modelo implica un arbitraje permanente y complejo del Estado. Para que funcione adecuadamente, es esencial reconstruir la división entre Estado, Gobierno y Partidos Políticos y la transparencia de la gestión pública. Coincido, también, con la idea de que estamos ante un problema de régimen político y que una democracia plena no puede funcionar sin partidos políticos modernos, abiertos y transparentes. En definitiva, la cuestión central es lograr reconstruir un liderazgo y construir un acuerdo entre los partidos mayoritarios sobre las grandes líneas de acción estratégica, que deben quedar apartadas de la lucha cotidiana por el poder y los votos.

El territorio inteligente implica dotarse de un entramado científico y tecnológico de punta, que permite la realización de proyectos de alta sofisticación tecnológica. Por ejemplo: la red de alta velocidad francesa ha obligado a colocar todos los relojes de todas las estaciones y trenes en línea, para que den la misma hora, minutos y segundos. En todas las estaciones de Francia y a bordo de todos los trenes, el segundero cae en el mismo número en todos los relojes al mismo tiempo. De este modo, se impide que un pequeño error en una terminal provoque luego una gran catástrofe de acci-

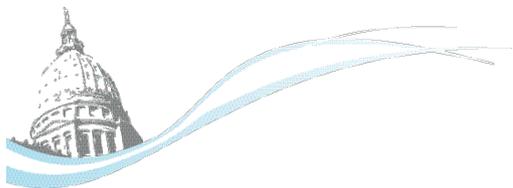


dentes. Es un ejemplo de la sofisticación científico- tecnológica que tiene esa plataforma territorial para el desarrollo. Un único aparato debiera permitir pagar todos los peajes del país; todos los celulares tener un único número, al que se acceda sin aditamentos desde el interior y el exterior; todo el transporte público podría pagarse con una única tarjeta; todos los hospitales y farmacias estar informatizados en un sistema de contabilidad y registro de pacientes único. La enumeración de las aplicaciones del conocimiento al territorio y la actividad humana sería interminable. Lo importante es que nos dotemos de una nueva manera de pensar el territorio, como una plataforma en la que desarrollamos la competitividad científico-tecnológica de nuestra sociedad y nuestras empresas. La Argentina conoce estas tecnologías: sólo tenemos que tener un plan para desarrollarlas localmente y luego exportarlas al mundo a precios competitivos.

En un proyecto de estas características, debemos partir de la capacidad científico-tecnológica acumulada en el Estado argentino, que es mucho mayor de lo que la sociedad en general conoce. Lo que nos falta, como se dijo en la Reunión que dedicamos a este tema, es integrar toda la investigación científico-tecnológica del Estado y una conducción estratégica. Lo que tenemos actualmente son agendas particulares: la CNEA, la CONAE, CITEDEF, CONICET, INTA, INTI, y el resto de las agencias no pueden pensar y actuar conforme un plan maestro común de largo plazo, porque, entre otras razones, dependen de Ministerios diferentes.

Tomemos como ejemplo un sector sobre el que creo que tenemos una ventaja competitiva y que debiera ser uno de los elegidos para la Argentina en actividades conocimiento intensivas. Después de 60 años de invertir dinero público, aún no podemos diseñar nuestra propia central nuclear. La empresa canadiense que producía los reactores de tipo CANDU que nosotros tenemos, va a ser privatizada. ¿Cuál sería la estrategia normal en una democracia avanzada?. Intentar comprar esa empresa y dar un gran salto en la internacionalización empresaria de nuestro sector nuclear, eventualmente asociado con otro gran jugador del mercado para ganar capacidad de negociación internacional. Grandes jugadores del mercado nuclear mundial están interesados en asociarse con nosotros para producir el CAREM a escala global. “CAREM International” debiera ser nuestra Embraer. De este modo, iríamos construyendo las empresas globales que hablamos, desarrollamos sociedad de intereses con los países avanzados y nos convertimos en jugadores globales. Sin embargo, estas ideas chocan aún con una gran incomprensión cuando no resistencia. Es un ejemplo de la concepción de país “chico”: por supuesto, otros países que piensan en grande, desarrollarán estos proyectos en lugar de nosotros.

Un tema que ha evocado Pablo y sobre el que hemos ya dialogado en el Foro, es que para mucha gente en la Argentina, cualquier empresa grande es un monopolio a combatir. Se trata de una idea no sólo equivocada, sino que también provoca un daño enorme en el desarrollo internacional del país. En la Argentina subsiste un pensamiento anti-empresario muy difundido: cualquier empresa



que empieza a adquirir una talla importante, es vista como la maquinación perniciosa de unos individuos que, seguramente, tienen la idea de destruir el país. Pero como sabemos, ninguna sociedad se convierte hoy en competitiva si no tiene una malla de empresas de talla regional y global. El 30% de todo el comercio mundial es comercio intra firma. La Argentina no tiene empresas entre las 500 más grandes del mundo. Tampoco tenemos un mercado de capitales local que permita financiar un proyecto de 100 a 300 millones de dólares, que es decir minúsculo en términos internacionales.

En realidad, la Argentina no tiene una presencia significativa en ninguno de los tableros en los que se construye, se debate, se negocia y se articula el poder mundial. Se trata de un enorme déficit, en cuya reflexión creo que la geopolítica tiene algo que aportar. Tampoco pensamos, como ha dicho Adolfo, en el territorio como un gran articulador del poder, incluyendo nuestro “*soft power*”, nuestra capacidad para influir sobre los países vecinos. Y ello se debe a que no nos pensamos como los articuladores del Cono Sur. Estamos en una posición defensiva, sin ver el territorio y la relación con los vecinos como una gran oportunidad. No tenemos una estrategia para la formación y captación de las élites del Cono Sur, no tenemos una política cultural para aumentar nuestra influencia y difundir nuestra enorme creatividad y, por supuesto, no estamos ofreciendo la conectividad territorial que necesita para ganar esa influencia. Si tuviéramos un TGV⁵ que nos pusiera a cuatro horas de Santiago, Valparaíso o Asunción: cuál podría ser nuestra influencia en esos países?

Coincido, pues, con Pablo y Adolfo en que la clave está en una reflexión a fondo sobre nuestros intereses estratégicos. Tal vez una tarea que pudiera encarar el Foro es hacer una convocatoria al encuentro de los diversos foros e instituciones en los que se están pensando estos problemas, de modo de aumentar la sinergia entre todos. Pablo y Adolfo nos han explicado que tenemos una nueva oportunidad para volver a ser un gran país. Hace falta esa voluntad nacional, hace falta esa pasión argentina, que nada tienen que ver con el fascismo ni con el autoritarismo, sino simplemente con ser, pensarse y, sobre todo, actuar racionalmente como una democracia occidental avanzada.

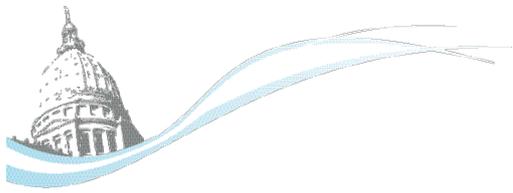
Queridos Adolfo y Pablo: muchas gracias otra vez por vuestras exposiciones!

Nuestros próximos encuentros serán el miércoles 13 de octubre a las 20:30 hs, para un diálogo sobre la Defensa para el Siglo XXI y el 25 de octubre, a las 18:30 hs., para dialogar sobre el sistema judicial para el Siglo XII. Los esperamos!

Otras contribuciones de los Miembros

Miembro del Foro: Hemos escuchado de los expositores la importancia de diseñar e implementar un plan de desarrollo nacional a largo plazo. Mi pregunta es: *¿Cuáles son las condiciones econó-*

⁵ Tren de Alta Velocidad francés.



micas, políticas y sociales necesarias para la elaboración e implementación de estos proyectos estratégicos de largo plazo? "

No me parece casual la falta de estos planes en la Argentina. Como sociedad, venimos de la fenomenal crisis 2001/2 que casi nos sumerge en la anarquía. En el contexto de la inestabilidad político – económica que hemos vivido, estos proyectos eran inviables y casi impensables. Recién ahora existe la estabilidad indispensable para poder plantear estos proyectos. Una segunda condición necesaria, que es importante evaluar, es poder contar con un Estado con la capacidad de diseñar e invertir para desarrollar estos grandes planes de desarrollo de infraestructura.

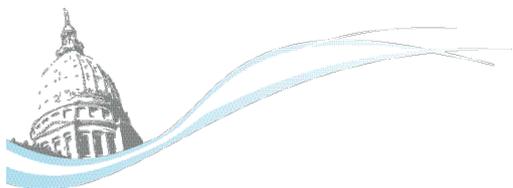
Recordemos que venimos de un Estado Nación crónicamente deficitario, que para encarar un gasto no previsto de 300 millones requería un viaje del Presidente a Washington. Hoy la Presidente asigna fondos por miles de millones por Decreto (con los pros y contras que esto implica). Quiero marcar con esto que, quizás, la Argentina no encaró antes planes de desarrollo estratégico porque no estaban dadas las condiciones imprescindibles para ello, pero que hoy la situación parece más positiva.

Sin dudas, la dirigencia política argentina tiene muchas falencias. La pregunta sería, entonces, qué podemos hacer para que la próxima generación -cuando llegue al poder- se maneje de forma diferente. Inclusive, tomando una definición amplia del concepto de dirigencia, podríamos preguntarnos cuál es nuestro rol a fin de impulsar el diseño y realización de un proyecto nacional. Me parece un tema que se podría tratar específicamente en este Foro.

Cuando escucho hablar del tema de los “*commodities*”, la soja y el “viento de cola” para la Argentina, me parece importante ser precavidos (como sociedad) respecto a la oportunidad que representa el boom de los “*commodities*”, porque también implica el riesgo de apostar nuestro futuro a que la soja va a subir “*for ever*” y no resultaría imprescindible realizar esfuerzos consistentes para ser competitivos como sociedad.

Pablo Bereciartúa: La respuesta al “¿qué hacer?” creo que se conjuga con los verbos participar, proponer, exigir y auditar. Respecto de las condiciones para un plan de desarrollo a largo plazo, creo que las condiciones que deben reunirse son principalmente de naturaleza política, lo que quiere decir también social. El contexto económico es razonable pero difícil de aprovechar sin un conjunto de instituciones que se pongan de acuerdo y se propongan explícitamente el cambio. Comparto también plenamente que la ventana de tiempo no será muy larga y considero que es clave generar el contexto para más inversiones privadas hacia la economía del conocimiento, en línea con las posibilidades de diferenciación desde la Argentina.

Alberto E. Dojas: Quería sugerir, a los que no han hecho, la lectura del libro de Saskia Sassen



*“Territorio, autoridad y derechos. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales”*⁶, porque creo que es un libro que tiene una mirada valiosa sobre los múltiples aspectos que hemos tratado hoy. Sassen es una socióloga holandesa que vivió su infancia en la Argentina y luego se tituló en Filosofía y Ciencias Políticas en la Universidad de Buenos Aires. Actualmente es Co Presidente con el Premio Nobel Joseph Stiglitz del “Comité sobre Pensamiento Global”, en la Universidad de Columbia⁷.

Pablo Bereciartúa: Les envío un capítulo de mi próximo libro que puede resultar de interés:

Infraestructura de transporte para la competitividad

Pablo Bereciartúa

Contenidos

1. Infraestructura: atraso relativo y oportunidad histórica

2. Infraestructura y crecimiento económico

2.1. Tres efectos sobre la economía y dos condiciones necesarias

2.2. Prioridades en base a la experiencia: cuellos de botella, economía de redes y sistemas logísticos multimodales

2.3. El déficit de infraestructura en la Argentina

2.3.1. Infraestructura vial

2.3.2. Infraestructura ferroviaria

2.3.3. Infraestructura portuaria y vías navegables

2.3.4. Infraestructura aeroportuaria

3. El movimiento de cargas y de pasajeros: un sistema flexible pero poco competitivo

4. El desafío de generar la infraestructura de transporte para un país competitivo

4.1. La globalización como aumento del comercio y localización de las ventajas competitivas

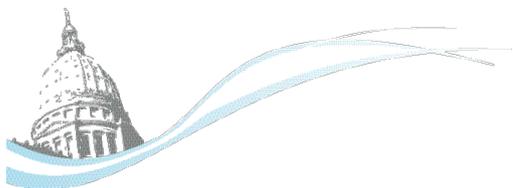
4.2. La inserción en los mercados: alcanzando la demanda con costos competitivos

4.3. Territorios Inteligentes: una nueva organización del espacio

4.4. Equidad espacial

⁶Editorial Katz, 2010.

⁷“Committee on Global Thought”. Sitio web: <http://cgt.columbia.edu/>



5. Una agenda de transporte para Argentina

- 5.1. Planificación estratégica: entre el futuro deseado y el presente a modificar
- 5.2. Movilidad competitiva y sostenible: innovación tecnológica y aspectos ambientales
- 5.3. Dimensión institucional y marco regulatorio
- 5.4. Alianzas público – privadas (APP)

6. Reflexiones finales

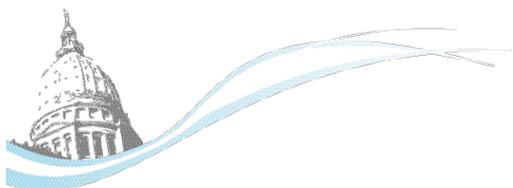
7. Referencias

1. Infraestructura: atraso relativo y oportunidad histórica

Argentina necesita una fuerte renovación de su infraestructura para poder desarrollarse como un país competitivo en las próximas décadas. No se trata solamente de incrementar la inversión, sino de hacerlo en el marco de una estrategia que permita aumentar los niveles de competitividad del país maximizando las posibilidades de crecimiento de la economía, el impacto en la equidad social, y garantizando altos niveles de sostenibilidad ambiental. Para ello es ineludible evaluar opciones y determinar prioridades en las inversiones a realizar, considerar las posibilidades que ofrecen las innovaciones tecnológicas disponibles para maximizar la rentabilidad social y privada de las inversiones, generar marcos para promover la alianza entre actores públicos y privados que permitan alcanzar los niveles de inversión necesarios, y finalmente, garantizar transparencia y eficiencia en la implementación de los planes de inversión.

El primer paso en este proceso es contar con una visión estratégica de futuro que permita identificar las principales oportunidades de crecimiento, así como los desafíos que se enfrentan para poder aprovecharlas, principalmente, en término de los recursos y las capacidades con que cuenta el país.

En este documento se presenta una visión del papel de la infraestructura del transporte en el contexto de pensar un plan de crecimiento y desarrollo para la Argentina. El trabajo se concentra en la infraestructura de transporte como un elemento clave para aprovechar las oportunidades que ofrece el actual proceso de la globalización de los mercados y de la localización geográfica de las ventajas competitivas de los países. Se identifican así tres



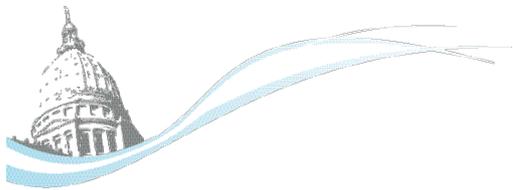
aspectos principales que vinculan a la infraestructura de transporte con la prosperidad de los países: 1) la competitividad en la inserción en los mercados en crecimiento tanto sea globales o regionales, o función logística de la infraestructura, 2) la conformación de territorios inteligentes como plataformas necesarias para construir ventajas competitivas propias en relación con su entorno, utilizando y desarrollando recursos clave en la generación de bienes y servicios de creciente valor agregado, y en la mejora de los estándares de calidad de vida, persiguiendo su sostenibilidad dentro de un mundo complejo, global e interrelacionado, y 3) la accesibilidad e integración del territorio, como requisito para alcanzar estándares deseados de equidad socio – espacial.

Sobre esta base, se proponen un conjunto de lineamientos para la creación y la operación de infraestructura de transporte orientada a transformar las oportunidades actuales y futuras en un proceso de desarrollo competitivo y sostenible en el tiempo. La buena noticia es que las condiciones actuales que enfrenta el país le permiten contar durante una ventana de tiempo con los recursos necesarios para actualizar sus capacidades competitivas. El desafío, sin embargo, pasa por encontrar un liderazgo y un marco institucional que sean capaces de identificar y promover una agenda de inversiones y de desarrollo de capacidades de gestión que logre implementar en el mundo real los cambios necesarios.

2. Infraestructura y crecimiento económico

Si entendemos por infraestructura al conjunto de obras y sistemas de ingeniería que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de los servicios necesarios para el desarrollo de objetivos productivos, políticos y sociales, es razonable afirmar que la infraestructura siempre ha sido un factor clave en las políticas de desarrollo de los países. El stock de infraestructura de un país es una de las variables fundamentales que contribuyen a su crecimiento y desarrollo económico, y la provisión de servicios públicos en cantidad y calidad explica buena parte de la evolución de la productividad del sector privado de un país y del bienestar de su población.

De acuerdo con datos del Banco Mundial (2004), los servicios relacionados con el uso de la infraestructura alcanzan valores de entre 7% y 11% del PIB de los países, siendo el sector de transporte el más significativo en términos de empleo con una participación de entre 5% y 8% del empleo remunerado. En los países en desarrollo la inversión pública oscila entre el 2% y el 8% del PIB, y en promedio representa el 50% de la inversión pública total. La



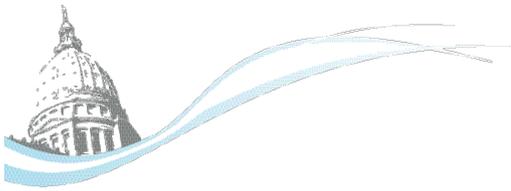
región de América Latina tiene niveles de inversión menores al 2% del PIB, una tasa inferior al máximo de 3.7% del PIB alcanzado entre 1980 y 1985. Para revertir las condiciones de la infraestructura y ponerse a niveles similares de los de China o Corea, la inversión debiera llegar a valores de entre 4 y 6%. Aumentar los niveles de disponibilidad de infraestructura de la región a los de esos países, podría implicar un crecimiento próximo a dos puntos del producto y reducir la inequidad social entre 10 y 20% (Fay y Morrison, 2007).

Para la Argentina, el máximo histórico se registró en el año 1977 con una inversión cercana al 7.5% del PIB, y el mínimo histórico el año 2002 con 0.8% del PIB. De esa fecha al presente, la inversión pública ha recobrado dinamismo (Coremberg, 2007) mientras que la inversión privada en infraestructura pública se ubica muy por debajo de los niveles alcanzados en la última década del siglo pasado durante el proceso de las privatizaciones de las empresas de servicios públicos.

Si bien es importante destacar que el desarrollo de infraestructura de transporte por sí sola no es condición suficiente para lograr aumentar significativamente las tasas de desarrollo regional, sino que hacen falta otros factores relevantes (Estache y Fay, 2009), en los últimos años, la relevancia relativa de la infraestructura pública y privada se ha incrementado significativamente, como respuesta al proceso de globalización mundial que se manifiesta en un aumento muy importante del comercio internacional, en la implementación de procesos de integración regional de los mercados de bienes y servicios, y en el incremento de la valoración de los productos más innovadores, que son aquellos especialmente vinculados con el uso intensivo del conocimiento y de la información. Estas tendencias deben considerarse especialmente en la definición de nuevas estrategias para el desarrollo de infraestructura social y productiva.

2.1. Tres efectos sobre la economía y dos condiciones necesarias

El desarrollo y la provisión de los servicios de infraestructura genera tres tipos principales de efectos sobre la economía de un país: efectos directos, efectos indirectos, y externalidades. Los primeros, o *efectos directos*, están dados por la contribución directa de la infraestructura al aumento de la producción global de la economía (producto bruto interno), esto es, principalmente debido a las inversiones en infraestructura nueva y al mantenimiento y operación de la infraestructura existente. Este efecto también se refleja en

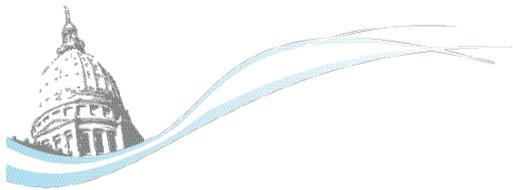


el crecimiento del empleo así como en la reactivación del mercado interno de proveedores de la industria de la construcción y sus actividades vinculadas.

Los efectos indirectos, por su parte, son aquellos que provocan incrementos en la productividad del resto de los insumos necesarios en el proceso productivo de las empresas. Se trata de la contribución de la infraestructura y sus servicios asociados en la facilitación de factores de producción, desde el movimiento y disponibilidad de insumos o la posibilidad de contar con determinados servicios tecnológicos, hasta la disponibilidad de capital humano capacitado.

Por último están las *externalidades*, que cobran mayor relevancia en el mediano y largo plazo, y que se reflejan, por ejemplo, en las mejoras de las condiciones de vida de los ciudadanos (mayores estándares de salud, mejores posibilidades y costos de movilidad, mayor disponibilidad de energía), o en la creación de condiciones de disponibilidad de servicios de infraestructura o mano de obra capacitada, que promuevan el aumento de la inversión privada interna y externa en un territorio.

Resulta de interés notar que en las últimas décadas han cobrado gran significancia los efectos indirectos y las externalidades positivas dentro de los criterios que se utilizan en la creación de estrategias para el desarrollo de infraestructura a escala regional. Esto es así porque se ha comprobado que los sistemas de infraestructura, cuando son ideados adecuadamente y tienen una escala de importancia, logran cambiar las condiciones de su entorno de manera profunda. Por ejemplo, un sistema de transporte ferroviario moderno de altas prestaciones puede acortar los tiempos de viaje para pasajeros al punto de propiciar el crecimiento y la distribución de la población en el territorio en asociación a la determinación de las paradas en su recorrido (Cervero, 1998, en su concepto de “*adaptive cities*” y “*adaptive transit*” para vincular la infraestructura de transporte con la estrategia de uso del suelo en las áreas metropolitanas o a escala regional, por ejemplo, el proyecto del tren de alta velocidad en California, desarrollado por *California High Speed Rail Authority* y en particular los estudios de impacto socio-económico). Al mismo tiempo, también han cobrado especial importancia las externalidades, en particular aquellas relacionadas con la contaminación y la sostenibilidad del ambiente. En este sentido, hay promisorios desarrollos en relación al cambio masivo y sistémico de los sistemas de propulsión de los vehículos hacia sistemas basados en energías alternativas que alimenten motores eléctricos (por ejemplo: “*Smartcities Group*” en MIT).

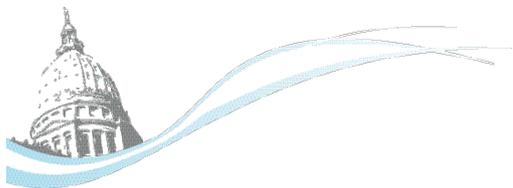


Se puede asumir entonces, que la inversión en infraestructura se diferencia de la inversión en otros sectores porque además de lograr los objetivos buscados por la inversión específica, por ejemplo, mejorar las condiciones estructurales para la competitividad de los países y las regiones disminuyendo los costos para alcanzar mejores mercados, al mismo tiempo también actúa como un vector de demanda directa sobre el mercado interno con la consiguiente generación de empleo y el aumento en la provisión de bienes y servicios de mayor valor agregado necesarios en la construcción, mantenimiento y operación de los propios sistemas de infraestructura. O dicho en otros términos, además del impacto propio de la inversión en la actividad y el consumo, la inversión en infraestructura, cuando está bien diseñada e implementada, representa un cambio estructural en las posibilidades de producción y bienestar futuro de las sociedades.

Cabe mencionar, sin embargo, que la experiencia ha mostrado en reiteradas ocasiones en nuestro país y en otros, que para que se materialicen los beneficios en el mediano y largo plazo, se deben dar dos condiciones iniciales básicas: por *un lado un marco político e institucional*, que genere y promueva una visión estratégica de futuro para el desarrollo económico y territorial y que garantice un proceso de selección e implementación de los proyectos de inversión en infraestructura en el marco de un conjunto de políticas orientadas a su utilización. Por el otro, que existan o puedan desarrollarse los *factores de producción* (capital humano, niveles de inversión privada, capital social), que utilizarán la infraestructura para generar mejores y más competitivas ofertas de productos y servicios. Dicho en otros términos, para que la infraestructura genere los efectos buscados, debe existir además un conjunto de medidas políticas alineadas con una visión estratégica de futuro, deben lograrse altos estándares de eficiencia y transparencia en la implementación y operación de la infraestructura y deben desarrollarse infraestructuras que sirvan para potenciar capacidades existentes en el territorio.

2.2. Prioridades en base a la experiencia: cuellos de botella, economía de redes y sistemas logísticos multimodales

Una variedad de casos y experiencias en distintos países muestra una relación positiva entre la inversión en infraestructura y el crecimiento económico. A modo de ejemplo, un reciente relevamiento de dieciocho casos de inversión en infraestructura en distintos países y contextos (Rozas et al. 2004) encuentra elasticidades de la inversión sobre el producto bruto

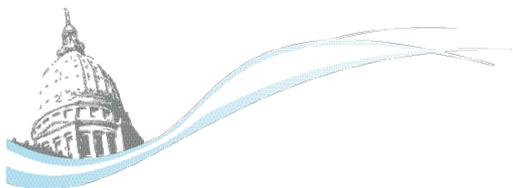


positivas y con valores entre 0.06 y 0.55. Estos casos, que varían en escala geográfica y en tipo de infraestructura, sin embargo permiten afirmar dos grandes tendencias: por un lado aquellos sistemas donde existen importantes *cuellos de botella* en términos de provisión de servicios de infraestructura tienden a responder más claramente a la inversión inicial. Por el otro, la inversión en infraestructura responde a *economías de redes* y, por lo tanto, una misma inversión tiende a tener mayores impactos a medida que la red se vuelve más completa. Un caso de particular interés es una revisión de recientes proyectos de inversión en infraestructura de transporte en veinticuatro provincias de China donde se reportan elasticidades del producto bruto positivas y con valores entre 0.55 y 0.689.

En la Argentina, ambas dimensiones son relevantes. Por un lado, existe una evidente situación de cuellos de botella, principalmente asociado al ingreso de las cargas a los puertos (Rosario, con colas de camiones de más de 25 kilómetros de longitud en épocas de cosecha, y Buenos Aires, con serios problemas de congestión en los accesos terrestres donde conviven los tráficos de cargas en camión con el automóvil particular) que han quedado insertos en áreas metropolitanas densamente pobladas, y en los principales puntos de salida y entrada al país tales como la salida hacia el Pacífico en el paso del Cristo Redentor, donde se generan colas de camiones de hasta 15 kilómetros de longitud. Por el otro, hay un enorme potencial de economía tanto sea en replantear los sistemas de circulación de pasajeros en las áreas metropolitanas, con el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) como caso principal, y en hacer lo propio para generar una red más eficiente de vinculación entre las ciudades más pobladas del país, principalmente para el transporte interurbano de pasajeros.

El tercer aspecto clave en la selección de los proyectos de infraestructura de transporte más relevantes es la concepción de un sistema de transporte multimodal, entendiendo como tal a un sistema que promueva la integración de los distintos modos de transporte (vial, ferroviario, fluvio – marítimo) de forma tal que aumente la eficiencia general del sistema y se logre una reducción de los costos totales. Las comparaciones internacionales muestran que en los países avanzados, el costo logístico de mover la carga se ubica en el orden del 10% del valor de la misma, mientras que en los países en desarrollo ese indicador suele estar en el orden del 20%.

2.3. El déficit de infraestructura en la Argentina



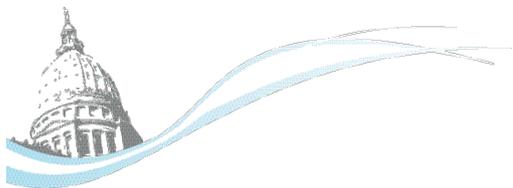
Argentina presenta un claro déficit relativo en su disponibilidad de infraestructura cuando se la compara con otros países de similares niveles de ingreso per cápita (ver Cuadro 1).

Cuadro 1: indicadores comparativos de infraestructura. Fuente: Corenberg, 2007, CAC y Banco Mundial.

Indicador de infraestructura	Argentina	Países con ingreso	
		Medio bajo	Alto
Porcentaje de la población con acceso a agua potable	85	87	100
Porcentaje de la población con acceso a saneamiento	55	72	100
Producción de electricidad per capita (Kwh)	2317	1781	9897
Teléfonos celulares cada 1000 habitantes	178	244	701
Kilómetros de vías férreas cada 1000 habitantes	1	0.3	0.5
Kilómetros de vías férreas cada 1000 km ²	13	4	13
Rutas pavimentadas (Km./1000 km ²)	23	43	1164
Rutas pavimentadas (Km./1000 habitantes)	2	1	10
Porcentaje de rutas pavimentadas	29	54	95
Vehículos por Km. de ruta	28	23	32

Además, la gravedad de esta situación se ve amplificada si se observa la heterogeneidad de las distintas regiones, provincias y ciudades del país.

Argentina presenta un atraso muy significativo en su infraestructura social: principalmente saneamiento y, en menor grado, en la de abastecimiento de agua. En cuanto a la infraestructura productiva resumida en esta comparación en energía y transporte, se puede observar un atraso relativo en energía en comparación con países de referencia de altos ingresos, y un atraso más importante en términos de infraestructura de transporte. Respecto de la densidad espacial de rutas pavimentadas, la Argentina cuenta con la mitad (50%) de la dotación de referencia en países de ingresos medios bajos, y tiene una dotación mejor que éstos en términos de su densidad de rutas pavimentadas por habitante, si bien muy por debajo (20%) de los países de ingreso alto. La comparación es más favorable para la infraestructura ferroviaria, aunque corresponde mencionar que estos valores no son representativos de su relevancia para la economía, dado que reflejan en un alto porcentaje un sistema existente pero no efectivamente utilizado. Menos del 2.5% de la carga se mueve usando el modo ferroviario en el país en la actualidad, y la infraestructura ferroviaria se encuentra con serias fallas de mantenimiento o significativas necesidades de inversión en



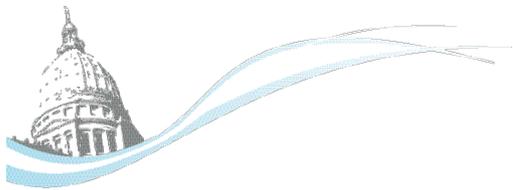
infraestructura y material rodante.

En síntesis, la Argentina presenta una situación relativa de atraso en términos de infraestructura social y de infraestructura productiva que debe ser revertida para poder pensar en una estrategia de desarrollo competitivo. A continuación se presenta una breve descripción de la situación específica de los distintos componentes del sistema de movilidad de cargas y de pasajeros en el país.

2.3.1. Infraestructura vial

La situación de la red vial argentina presenta importantes déficit y limitaciones. Sus principales falencias son: la falta de un sistema federal de autopistas, serias falencias en el sistema de caminos terciarios y falta de capacidad en los sistemas viales de las principales áreas metropolitanas con problemas de congestión y conflictos entre los tráficos de carga y de pasajeros. En este contexto, hay que mencionar que el desarrollo de infraestructura vial ha sido menor en las últimas décadas que la de otros países de comparación.

- Red federal de autopistas. En términos del movimiento de carga y de pasajeros interurbano, el país no cuenta con un sistema completo de autopistas. Cabe mencionar que la inversión en autopistas resulta conveniente en términos de costo por kilómetro cuando se trata de flujos no excesivamente altos. En los casos de flujos elevados, por ejemplo para la vinculación de flujo de pasajeros entre ciudades importantes, deben considerarse otras infraestructuras tales como los corredores ferroviarios de altas prestaciones. Una red federal de autopistas permitiría vincular las principales ciudades y redundaría en importantes beneficios en términos de la economía de las regiones, de la disminución de accidentes automovilísticos y de la distribución de actividad económica y población en el territorio. Dos ejemplos recientes a tener en cuenta son México, que implementó un sistema de autopistas de 6500 kilómetros en los años noventa, y China que está actualmente desarrollando un sistema de autopistas estimado en 35.000 kilómetros para vincular sus ciudades más importantes.
- Caminos rurales. La tasa de caminos pavimentados por km² de nuestro país es 2% de España, 6% de USA, 42% de México, y 50% de Australia y Uruguay. Las falencias de las redes terciarias de caminos vecinales y de relevancia regional que tienen un impacto importante en el movimiento y acceso a los mercados de la producción agropecuaria que es en gran parte perecedera. Además, se trata de un tema esencial para garantizar equidad territorial y ofrecer posibilidades de desarrollo a poblaciones dispersas en el territorio, muchas de cuales fueron originariamente abastecidas por el sistema ferroviario.

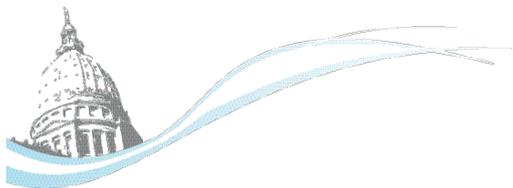


- Falta de capacidad de los sistemas viales en las principales áreas metropolitanas. Estas falencias se ponen particularmente de relevancia en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y en el gran Rosario, como consecuencia de las altas densidades de usos del suelo en ausencia de una planificación de desarrollo de las áreas metropolitanas, y la concurrencia de actividades vinculadas con movimientos de cargas, tales como la presencia de importantes puertos y movimiento de pasajeros. Dada la relevancia creciente de las áreas metropolitanas en las posibilidades competitivas de los países, este es un tema clave que será retomado más adelante.

2.3.2. Infraestructura ferroviaria

Entre las principales posibilidades de desarrollo de la infraestructura ferroviaria deben considerarse: la refuncionalización del sistema para el movimiento de cargas como complemento en algunos casos y sustituto en otros del sistema de transporte automotor: el desarrollo de una red ferroviaria interurbana de transporte de pasajeros y la adecuación de los ferrocarriles urbanos en el Área Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires (AMBA).

- Sistema para el movimiento de cargas. En consonancia con una tendencia regional, la infraestructura ferroviaria de la Argentina se ha venido reduciendo en las últimas décadas, si bien es cierto que desde la operación de las concesiones privadas sobre los principales ramales, las magnitudes de las cargas transportadas se han incrementado en los últimos diez años. El sistema ferroviario del país contaba con una extensión en el orden de los 40 mil kilómetros de vías operativas hacia el año 1970, alcanzando el récord histórico de movimiento de cargas cercano a los 17 millones de toneladas kilómetro en el año 1948 y un mínimo histórico de 4 millones de toneladas kilómetro en el año 1992. En el presente se estima que esa extensión se ha reducido a cerca de 30 mil kilómetros operados en su totalidad por siete empresas concesionarias (Nuevo Central Argentino, 4512 Km.; Buenos Aires al Pacífico, 5254 Km.; Ferrosur Roca, 3342 Km.; Ferroexpreso Pampeano, 5094 Km.; Ferrocarril Mesopotámico, 2739 Km.; Belgrano Cargas, 10841 Km.; Servicios Ferroviarios Patagónicos, 817 Km.) que han recuperado parte de la operatividad del sistema y alcanzaron a transportar 13 millones de toneladas kilómetro en el año 2007. Sin embargo, estas cifras son muy menores respecto del movimiento actual de cargas y de las proyecciones a futuro. Se debe considerar la refuncionalización del sistema ferroviario como complemento y sustituto en algunos casos del sistema de transporte automotor. La principal prioridad debe estar en los ramales más extensos y con acceso a zonas de expansión de la frontera

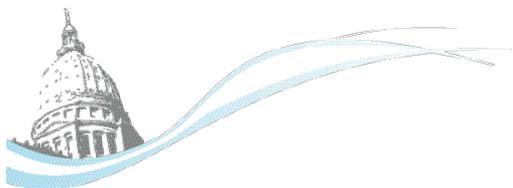


agropecuaria, tales como el Belgrano Cargas.

- Red ferroviaria interurbana de transporte de pasajeros. La reducción del sistema ferroviario ha afectado notablemente al transporte de pasajeros, ya sea por los ramales que se han desafectado al reducirse la extensión operativa de la red, así como porque los ramales de larga distancia concesionados se han orientado al transporte de cargas con estándares de mantenimiento más bajos que los vigentes para el transporte de pasajeros. En el nuevo contexto de la globalización y la relevancia que han cobrado las ciudades para promover la competitividad de las regiones y los países, resulta atractivo reconsiderar la posibilidad de desarrollar un sistema de vinculación entre un grupo de ciudades de importante población y a distancias accesibles para un ferrocarril de altas prestaciones (Buenos Aires, Rosario, Córdoba, con posibles extensiones a Tucumán, Mendoza y Mar del Plata). Como mencionaremos más adelante, aquí se encuentra uno de los factores a considerar en una estrategia de transporte para el futuro.
- Ferrocarriles urbanos en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). La extensión geográfica y las altas densidades del uso del suelo en el AMBA, la vuelven un sistema con grandes demandas de movilidad de pasajeros. En la actualidad, el sistema se encuentra en situación de virtual colapso funcional con altos grados de congestión del sistema vial y con importantes impactos negativos en la actividad económica, la equidad social y el medio ambiente. Resulta prioritario desarrollar un plan para refuncionalizar el sistema de ferrocarriles urbanos del AMBA volviéndolos operativos con estándares actuales y generando opciones para desalentar el uso del automóvil privado, así como promover el crecimiento de las ciudades satélites del AMBA tales como Escobar, Zárate, Campana, Pilar, Luján, Cañuelas, y La Plata. Para ellos será necesario considerar la conveniencia de un conjunto de obras de infraestructura tales como soterramiento de ramales en algunas extensiones, la construcción de cruces a nivel en las principales intersecciones, y remodelación integral de las estaciones.

2.3.3. Infraestructura portuaria y vías navegables

Por el tipo principal de sus exportaciones y su ubicación geográfica respecto de los principales centros de demanda, cerca del 90% de los productos de exportación pasan a través del sistema portuario. Es así que la Argentina necesita de una red de puertos competitivos y de un sistema de vías navegables, que le permitan promover el comercio internacional sin sumar extra costos logísticos en la cadena de abastecimiento internacional de los productos de exportación. El desarrollo del sector en los últimos años ha mostrado



aspectos muy positivos y temas relevantes pendientes.

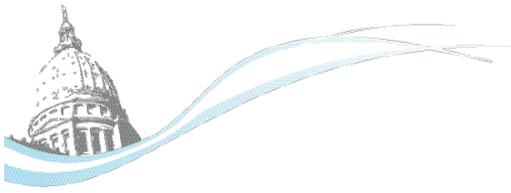
Se ha generado un alto grado de descentralización y un dinámico desarrollo de la actividad privada que ha derivado en la creación de varias terminales privadas en el sistema fluvial de la hidrovía del río Paranaá. Se trata de una ubicación geográfica privilegiada, con proximidad a las áreas de mayor producción de cereales y oleaginosas del país, y con vinculación a través de tres de los principales sistemas ferroviarios (Belgrano Cargas, Ferroexpreso Pampeano, y Nuevo Central Argentino). Este desarrollo ha convertido a esa zona portuaria en uno de los más importantes complejos mundiales para el procesamiento y exportación de cereales y oleaginosas. Esta reciente experiencia, que se ha basado en las posibilidades que abre el dragado y la navegabilidad del sistema fluvial, pone de manifiesto el enorme potencial de desarrollo que se puede viabilizar cuando se encuentran esquemas que potencien las alianzas entre el sector público y el sector privado.

Al mismo tiempo, restan por resolverse importantes temas críticos relacionados con la infraestructura portuaria, tales como: los conflictos de los puertos en zonas metropolitanas, la infraestructura para el manejo de grandes embarcaciones y las limitaciones de las vías navegables y el dragado, y las capacidades para el movimiento de contenedores.

- Conflictos de los puertos en zonas metropolitanas. Resulta prioritario desarrollar una planificación que permita resolver los conflictos en los accesos portuarios principalmente en el AMBA y en el gran Rosario.

Para el área metropolitana de Rosario, se encuentra en desarrollo el proyecto de circunvalar Rosario que se espera contribuya de un modo importante a resolver los principales problemas en las áreas urbanas. Sin embargo, esa solución es parcial. Para avanzar hacia un esquema más eficiente en su conjunto, deben considerarse estrategias de complementación entre los modos de transporte automotor y ferroviario que permitan aumentar el flujo de cargas movilizadas por el ferrocarril.

En el caso del AMBA la situación es más grave y no existe al momento consenso sobre cuál es la estrategia en relación al destino final del puerto. El problema de fondo pasa por definir cuál debe ser el futuro para el Puerto de Buenos Aires. En cualquiera de los escenarios posibles, que van desde la refuncionalización del puerto para uso de pasajeros, incluyendo un adecuada Terminal de Cruceros, y actividades comerciales vinculadas principalmente con la Ciudad de Buenos Aires, hasta el desarrollo de nuevas capacidades

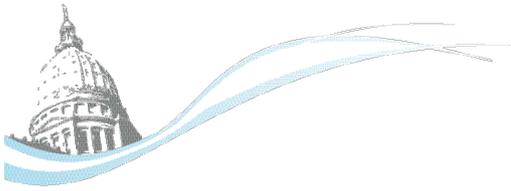


para continuar con el manejo de contenedores, resulta ineludible avanzar sobre dos cuestiones de fondo: la mejora de los accesos al área portuaria y la estrategia de desarrollo de los puertos aguas abajo (Puerto de La Plata) y aguas arriba (Zárate y Campana) del AMBA como futuros puertos principales en manejo de contenedores.

Además en estos casos, se deben considerar nuevas estrategias tales como el desarrollo de “puertos secos” y zonas de actividad logísticas (ZAL) en áreas distantes de los puertos, tales como las que se han venido desarrollando en muchas otras regiones del mundo, que en una estrategia en conjunto en el desarrollo de los medios de transporte permita el mejor control y gestión de los flujos de transporte, así como la distribución de las inversiones productivas en distintas localizaciones en el territorio.

- La infraestructura para el manejo de grandes embarcaciones y las limitaciones de las vías navegables y el dragado. Las capacidades portuarias de la Argentina presentan en la actualidad limitaciones para el manejo de grandes embarcaciones en línea con las tendencias actuales del mercado de cargas mundial. Se deben volver a considerar en la agenda portuaria la posibilidad de desarrollar terminales de aguas profundas, así como el desarrollo de nuevos esquemas para el dragado de las principales vías navegables incluyendo la profundización de la hidrovía, y los canales de acceso a los Puertos de Buenos Aires y de La Plata.
- Capacidades para el movimiento de contenedores. El desarrollo del comercio internacional se está manifestando en el aumento exponencial del movimiento de contenedores en los últimos años. Mientras la carga ha triplicado las tasas de crecimiento de las economías, la cantidad de contenedores ha multiplicado por nueve las tasas de crecimiento de la actividad económica. En este contexto se pone de manifiesto que existen importantes limitaciones para el movimiento de contenedores, traducidas en tiempos de espera y extracostos logísticos para el movimiento de la carga. Estas condiciones han llevado incluso a que se derive una importante cantidad de contenedores hacia otros puertos, como el de Montevideo, que desarrolla la estrategia de convertirse en un hub regional de distribución de contenedores. Actualmente, el 60% por la carga contenerizada del puerto está en tránsito – tiene origen y destino fuera del Uruguay. En comparación con el Puerto de Buenos Aires, sus tarifas tienen valores de hasta un tercio inferiores.

Hacia el futuro, resulta clave que se desarrolle una estrategia para promover mayores capacidades para el manejo de contenedores, incluyendo: la resolución de los accesos



náuticos con dragados y condiciones de navegabilidad adecuadas, la localización de capacidades en distintas ubicaciones del territorio evitando la excesiva concentración en el AMBA, y el desarrollo de zonas de actividad logística (ZAL) en vinculación con las áreas de manejo de contenedores.

2.3.4. Infraestructura aeroportuaria

En la actualidad el país cuenta con una red reducida de aeropuertos y un servicio limitado de vuelos. La extensión del territorio del país, y las posibilidades e intereses de acceder a distintas ubicaciones justifica generar una red federal de aeropuertos que se desarrolle de forma complementaria a una red federal de autopistas. La lógica por detrás de esta idea está dada en pensar a ambos modos de transporte como complementarios para alcanzar largas distancias, de tal modo que se pueda recorrer la distancia más importante en avión en tiempos reducidos, y luego hacer los trayectos de relevancia regional en transporte automotor.

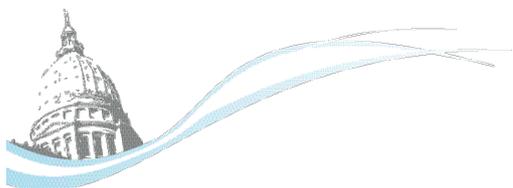
Contar con estas capacidades redundaría en importantes beneficios para las poblaciones más alejadas, aumentando la integración y la equidad territorial, y también generarían oportunidades de desarrollo tales como el turismo nacional e internacional.

Se estima necesario promover la construcción de aproximadamente cincuenta nuevos aeropuertos y remodelar buena parte de los existentes. En una nueva concepción federal del sistema de aeropuertos debiera generarse un esquema de vinculación que promueva otros *hubs* de relevancia más allá del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en particular la ciudad de Córdoba en el centro del país podría establecerse como un segundo *hub* de importancia.

3. El movimiento de cargas y de pasajeros: un sistema flexible pero poco competitivo

3.1. Movimiento de Cargas

En nuestro país, la mayor parte de la carga se transporta en el modo carretero y en segundo lugar en el modo fluvial y marítimo. El modo ferroviario representa una contribución marginal. Si bien la industrialización de la carga y el aumento de viajes más cortos ha venido justificando un cambio hacia el modo carretero en otros países, particularmente en



Europa, ese no es el caso para países productores de productos primarios y con grandes extensiones para mover la carga hacia los mercados de destino como es el caso argentino en el sector agropecuario.

Cuadro 2: Distribución porcentual modal de las cargas transportadas. Transporte propio y contratado. Cabotaje e internacional. Fuente: UTN 2006.

Modo	Tn (%)	Tn – Km (%)
Carretero	83,9	25,4
Ferrovionario	2,3	0,5
Fluvial y marítimo	13,8	74
Aéreo	0	0,1

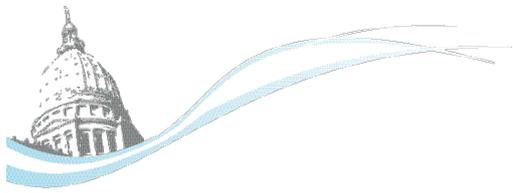
Cuadro 3: Relación entre transporte de cargas y producción por sectores. Fuente: UTN 2009.

Sector	VBP (%)	PIB (%)	Cargas (Tn-Km, %)
Agro	30,9	27,6	27,7
Minería	14,4	14,6	10,2
Industria	54,8	57,9	62,1

El estado actual del sistema de transporte de cargas pone de manifiesto lo alejado que se encuentra del ideal de los sistemas multimodales, orientados a utilizar los beneficios de cada modo de transporte: el ferrocarril para las grandes distancias sobre el continente, como modo más económico, más eficiente en el uso de energía, menos contaminante, con menor tasa de generación de accidentes, y con el beneficio de disminuir la generación de congestión en las autopistas y facilitar el acceso de las cargas a las áreas densamente pobladas, y el transporte automotor como medio más adecuado y flexible para cubrir distancias menores y para realizar los viajes punto a punto.

Cuadro 4: Transporte interurbano de pasajeros. Fuente: elaboración propia en base a datos de CNRT y Secretaría de Transporte.

Modo	Pasajeros	Pasajeros (%)
Automotor	64,500,000.00	0.91
Ferrocarril	2,273,843.00	0.03
Aéreo	4,467,283.00	0.06



Por otra parte, los datos muestran que el sector más importante para el movimiento de cargas, tanto en términos de la significancia económica de los bienes transportados como en términos de la cantidad de carga que se mueve, es el sector industrial, llegando a duplicar al sector agropecuario.

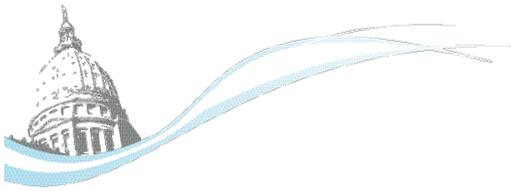
3.2. Movimiento de Pasajeros

Para el movimiento de pasajeros conviene hacer la discriminación entre el movimiento interurbano de pasajeros y el movimiento de pasajeros en las áreas metropolitanas. Para el movimiento interurbano de pasajeros también puede afirmarse que el país no cuenta con un sistema multimodal, sino que está fuertemente concentrado en un modo, el automotor, que es responsable de cerca del 90% de los viajes, seguido muy por detrás por el modo aéreo con el 6% de los viajes y el modo ferroviario con el residual.

Cuadro 5: Transporte de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires. Fuente: elaboración propia con datos CNRT y Secretaría de Transporte.

Modos	Pasajeros	Pasajeros (%)
Automotor	1,664,000,000.00	0.71
Ferroviano	420,545,810.50	0.18
Subterráneos	266,500,344.00	0.11

Cabe mencionar que la tendencia en los países avanzados es hacia el aumento de la relevancia del movimiento de pasajeros respecto del movimiento de cargas (Glasser y Kohlhasse, 2003), y que parte de esta tendencia se ha desarrollado en torno a la complementación de los distintos modos de transporte. Para el caso de nuestro país, se debe considerar la posibilidad de refuncionalizar una red de ferrocarriles de altas prestaciones entre las ciudades grandes ya consolidadas y establecidas a distancias económicamente viables para el ferrocarril (Buenos Aires, Rosario, Córdoba, y posteriormente Tucumán, Mendoza y Mar del Plata). Al mismo tiempo, como ha sido dicho, debe considerarse el desarrollo de un sistema aéreo que se complemente con el transporte automotor y el ferroviario y permita el acceso a las ubicaciones más distantes en el territorio.

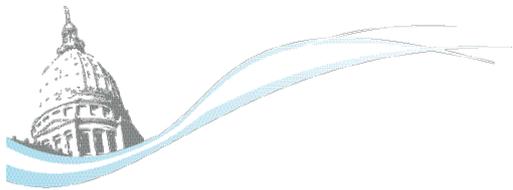


Los datos respecto del movimiento de pasajeros en el AMBA muestran también una concentración en el modo automotor de 71%, seguido por el ferroviario y en tercer lugar el subterráneo. Como también ha sido mencionado, un tema prioritario es desarrollar un plan de transporte para el AMBA que lleve a una utilización más eficiente de los modos de transporte en vinculación con los usos del suelo, y en respuesta a una visión a futuro.

En síntesis, se trata de un sistema flexible, pero poco competitivo. Los datos que se observan, tanto sea para el movimiento de pasajeros como para el movimiento de cargas, muestran un sistema con muy baja multimodalidad, donde hay una clara predominancia de un modo de transporte: el autotransporte, importantes cuellos de botella que reducen la eficiencia logística, deficiente infraestructura incluso para el modo predominante de autotransporte, y donde no se implementan estrategias ni procedimientos tendientes a determinar una interacción más competitiva entre el transporte y su impacto en la economía.

Las deficiencias del sistema de transporte actual están dadas por la falta de niveles adecuados de infraestructura (reducida disponibilidad de autopistas y autovías, bajos niveles de mantenimiento en un porcentaje de las redes provinciales y de los caminos rurales), baja utilización de los beneficios del multimodalismo (poco aprovechamiento de las ventajas relativas de los distintos modos de transporte) y externalidades negativas cada vez más relevantes tales como la contaminación, la congestión vial o la tasa de accidentes viales. Las congestiones viales, principalmente en las zonas urbanas, sus accesos, y los accesos zonas portuarias, generan importantes costos estimados en varios miles de millones de pesos al año. Por su parte, con una tasa de 22 personas muertas por día, hay 7.885 víctimas fatales por año (2009) y unos 120 mil heridos de distinto grado y miles de discapacitados. Las pérdidas económicas del tránsito caótico y accidentes de tránsito superan los U\$S 10.000 millones anuales (Luchemos por la vida). Los accidentes de tránsito en la Argentina, son la primera causa de muerte en menores de 35 años y la tercera sobre la totalidad de los argentinos. Las cifras de muertos son muy superiores a las de otros países de comparación, llegando a tener 8 o 10 veces más víctimas fatales que en la mayoría de los países desarrollados, en relación al número de vehículos circulantes.

Finalmente, es útil mencionar que el período de crecimiento económico que enfrenta nuestra región, y la Argentina en particular, tenderá a incrementar fuertemente la demanda de movimientos de personas y de cargas en los próximos años. Para esto es conveniente actuar



con anticipación, teniendo presente que el desarrollo de la infraestructura y los sistemas logísticos requieren de un tiempo relativamente prolongado para su concreción.

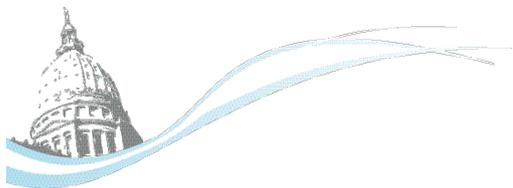
4. El desafío de generar la infraestructura de transporte para un país competitivo

La globalización ha generado en las últimas dos décadas un proceso de crecimiento de las economías de América Latina, fuertemente basado en el incremento del comercio internacional y particularmente entre los países de la región. Se estima que el comercio total de bienes, importaciones más exportaciones, se cuadruplicó desde el año 1990 al presente, con la suba más pronunciada en el período desde el 2002 hasta el presente (CEPAL 2007, Lucioni 2009). Los datos disponibles, además, muestran que la mayor parte del crecimiento de los flujos relacionados con este aumento del comercio se debe al intercambio de bienes entre países dentro de la región, o comercio intraregional.

Sin embargo, la inversión y el desarrollo de infraestructura no han seguido dichos cambios en el comercio internacional y en las capacidades de producción de las distintas regiones. Así, la infraestructura que como hemos marcado es uno de los factores clave de competitividad de los países, más bien se transforma progresivamente en un factor limitante para las posibilidades de desarrollo del país.

Mientras que los países de la región han logrado tasas de crecimiento promedio de sus economías superiores al 5% en lo que va de este siglo, con la consecuente mejora de sus cuentas fiscales, sin embargo, no se ha registrado un aumento significativo en la inversión en infraestructura, que no supera significativamente a las tasas de inversión pública de los años noventa y que cuenta con una muy inferior participación de la inversión privada en comparación con aquella década. En términos regionales, con excepción de las telecomunicaciones, la dotación de infraestructura es similar a la que existía en la década. Esto es especialmente en el caso de la infraestructura de transporte, al mismo tiempo que la demanda y las necesidades de viabilizar flujos de cargas y de pasajeros han venido creciendo como consecuencia del mismo crecimiento de las economías y del comercio.

En este contexto, la Argentina enfrenta varios desafíos significativos en términos del desarrollo de su infraestructura para promover mayor niveles de crecimiento económico y poder transformarse en una economía más competitiva en el mediano y largo plazo, mientras, al mismo tiempo, garantiza que dicho crecimiento se manifieste con equidad y se genere, de este modo, un proceso genuino de desarrollo económico y social.

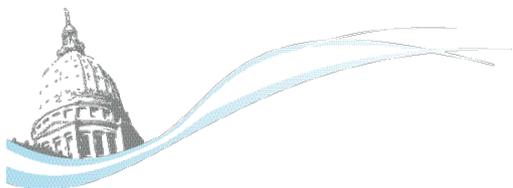


4.1. La globalización como aumento del comercio y localización de las ventajas competitivas

La Argentina debe considerar dentro de su visión estratégica de futuro dos aspectos centrales y exógenos para plantear su estrategia de desarrollo: por un lado la evidencia del surgimiento de los países llamados BRIC (Brasil, Rusia, India y China) como economías grandes que están en un proceso de crecimiento y relevancia que las coloca en mercados centrales a escala global en la demanda de productos primarios y alimentos y, progresivamente, también en productos y servicios de mayor valor agregado, principalmente en torno a la consolidación de importantes ciudades con grandes clases medias y afluentes. Distintos estudios predicen que la China continuará con altas tasas de crecimiento por al menos dos décadas, mientras que Brasil, por su parte, lo hará con tasas inferiores pero también positivas y por un período prolongado de tiempo. Un escenario probable es que China, India y Brasil estén entre las cinco economías más grandes del mundo hacia la mitad de este siglo. Brasil representará una economía más grande que Italia hacia el 2025 y que Inglaterra o Alemania hacia el 2035.

Por el otro lado es también pertinente apreciar la transformación y el crecimiento de las economías de la región de América del Sur, tales como Chile, Uruguay, Paraguay o Perú además del mismo Brasil. Estos países también se están consolidando como mercados de interés hacia el futuro, en una situación muy diferente de la que existió durante la mayor parte del siglo pasado. Para la Argentina, estos mercados tienen la gran ventaja de la proximidad geográfica, en la medida que esté disponible la infraestructura y la logística de transporte, y de la mayor afinidad cultural.

Los cambios en el comercio exterior argentino en los últimos veinte años ya muestran estas tendencias. Considerando los datos desde 1990, los dos países hacia donde más crecieron las exportaciones de la Argentina son China, con un crecimiento agregado superior a 1300%, y Chile, con un crecimiento agregado superior a 1000%. En tercer lugar se ubica el Mercosur, que luego de un pico hacia fines de los noventa, se reduce en términos relativos, con valores agregados superiores a 400%. En términos de importaciones, también el destino de mayor crecimiento fue China, con un crecimiento agregado superior a 19000%, seguido en segundo lugar por el Mercosur con valores en el orden de 1300%, y un decrecimiento en términos de relativos de las importaciones desde Europa. En grandes trazos, nuestro país ha incrementado fuertemente su comercio con el sudeste asiático liderado por China, y con la región. En la región, ha crecido la relevancia de Chile y la comunidad andina de países como destino de las exportaciones y de Brasil como origen de las importaciones, que ha



reemplazado en relevancia relativa a Europa.

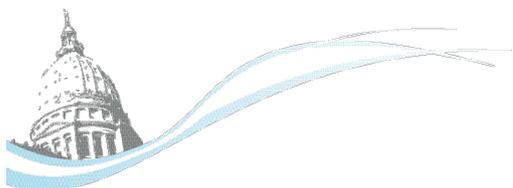
Al mismo tiempo, nuestro país tiene una ubicación privilegiada en relación al Mercosur, al ubicarse como salida natural hacia el Pacífico para acceder a los mercados asiáticos. Hacia el futuro esto brinda una oportunidad excepcional en la consolidación de los corredores bioceánicos con significativo potencial para el desarrollo de extensos territorios del país.

De este modo, las necesidades del transporte debieran considerar el hecho de que la Argentina cuenta con una extraordinaria oportunidad de crecimiento asociada al hecho de poder aumentar su competitividad para satisfacer la demanda de sus actuales productos, principalmente desde el sudeste asiático, y utilizar sus excedentes comerciales para reformular sus capacidades de producción con el objetivo de insertarse con una oferta más importante de bienes y servicios de mayor valor agregado en los países de la región. La novedad en las próximas décadas es que esos países se consolidarán como mercados importantes y accesibles para los productos y servicios argentinos, en términos de distancias, como no los hubo en la mayor parte del siglo pasado. Sin embargo, para que esto sea posible resulta necesario contar con una adecuada infraestructura de transporte. Estas evidencias alientan las reflexiones que siguen en este documento.

Se identifican así tres aspectos principales que vinculan a la infraestructura de transporte con la prosperidad de los países: 1) la competitividad en la *inserción en los mercados* en crecimiento tanto sea globales o regionales, o función logística de la infraestructura, 2) la *conformación de territorios inteligentes* como plataformas necesarias para construir ventajas competitivas propias en relación con su entorno, utilizando y desarrollando recursos clave en la generación de bienes y servicios de creciente valor agregado, y en la mejora de los estándares de calidad de vida, y persiguiendo su sostenibilidad dentro de un mundo complejo, global e interrelacionado, y 3) la *accesibilidad e integración del territorio*, como requisito para alcanzar estándares deseados de equidad socio – espacial.

4.2. La inserción en los mercados: alcanzando la demanda con costos competitivos

La Argentina presenta hoy serios inconvenientes para movilizar sus productos hacia los mercados externos internacionales y regionales. Como ha sido mencionado, esos inconvenientes se manifiestan en una serie de extra costos logísticos originados principalmente en la ineficiente utilización de los modos de transporte o falta de



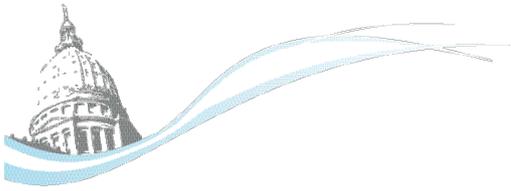
multimodalismo, la generación de muy importantes cuellos de botella en el sistema de transporte, principalmente en los accesos a los puertos y en los tránsitos en las zonas altamente pobladas o urbanizadas, la falta de agilidad y eficiencia en los procedimientos aduaneros, y en el manejo de la información.

Las estadísticas internacionales muestran que todos los modos de transporte han ido disminuyendo su relevancia en términos del valor de la carga transportada. Esto es así por dos factores concurrentes: por un lado, en los países avanzados la carga que se transporta es cada vez más elaborada y, por lo tanto, tiene precios relativos más altos en relación al costo del transporte, y a la vez, el tiempo de viaje se ha vuelto más caro en contraposición. Por otra parte, la eficiencia logística y la complementación de los modos de transporte en el multimodalismo logra asignar los modos de manera más óptima con el tipo de carga y la extensión de los viajes.

Mientras que en los países avanzados los costos logísticos representan en el orden del 10% del valor de la carga, en los países en desarrollo ese valor se ubica en el orden del 20%. Para nuestro país las condiciones son aún más desfavorables. A modo de ejemplo, una reciente estimación realizada por la Bolsa de Comercio de Rosario para el movimiento de la cosecha de soja, muestra un importante extracosto logístico para movilizar agrograneles entre el campo de origen y el puerto de Rosario (37% del costo de transporte para cubrir 300 km) en comparación con el trayecto complementario entre el puerto y su destino en Europa (el 63% restante del costo de transporte, para cubrir aproximadamente 12000 km hasta el destino final). De este modo, la Argentina presenta una situación poco competitiva en el movimiento de cargas hacia los mercados internacionales en la región, o hacia el sudeste asiático y Europa. La noticia positiva es que un porcentaje importante de los extra costos logísticos se originan dentro de nuestro país, y por lo tanto, son sujetos de mejora en la medida que se generen estrategias para volver más costo-eficiente el movimiento de las cargas.

4.3. Territorios Inteligentes: una nueva organización del espacio

Actualmente, más de la mitad de la población global vive en ciudades, y el proceso de urbanización se mantiene en curso, principalmente en los países en desarrollo. Ahora bien, ¿Por qué crecen las ciudades?, porque el conocimiento y la información se generan y comparten mejor en la proximidad de las aglomeraciones que ofrecen las áreas urbanizadas. En otras palabras, hay economías de escala espacial, también llamadas de economías de



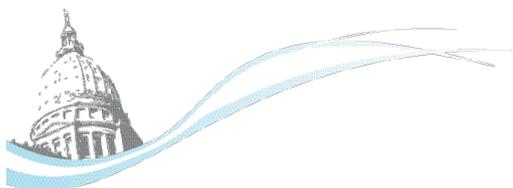
aglomeración, en las sociedades productoras de creciente valor agregado, o economía del conocimiento (Glasser y Kohlhase, 2003). De este modo, se plantea la paradoja de que mientras los costos logísticos disminuyen en la globalización y se potencia el comercio internacional y regional, las ciudades crecen y hay evidencia de un proceso donde la mayoría de la población tiende a vivir en algunas áreas metropolitanas, y a su vez, la población en estas áreas metropolitanas está crecientemente descentralizada.

La globalización y la competitividad internacionales han devenido en una nueva organización del territorio, que no está dada por las ciudades que se transforman en megaciudades, sino más bien por la vinculación de actividades económicas, sociales y residenciales, en áreas geográficas extendidas (metápolis policéntricas) pero vinculadas de manera eficiente gracias a la infraestructura de transporte.

De este modo, la organización del territorio empieza a concebirse como un factor clave en el proceso de generación de ventajas competitivas. Existe una evidencia creciente de que las ventajas competitivas tienden a localizarse en el territorio y lo hacen en lugares que cuentan con determinadas capacidades y características. De este modo, es posible pensar en casos tan diversos como Silicon Valley al sur de San Francisco en California, la ruta 128 en Boston, Mangalore en la India, regiones de Italia o del país vasco, asociados con determinadas capacidades de generar ventajas competitivas de relevancia regional o incluso global.

Este proceso ha llevado a la génesis del concepto de *territorios inteligentes*¹, para identificar aquellos territorios que organizan el uso del suelo y su infraestructura en torno a las ciudades y sus áreas de influencia, de manera que potencien las mejores condiciones de vida y la generación de mayor valor agregado (orientación a la productividad y la innovación). En otras palabras, se trata de la conformación de territorios innovadores, capaces de construir sus propias ventajas competitivas en relación con su entorno, dentro de un mundo complejo, global e interrelacionado, y persiguiendo su sostenibilidad. Son territorios capaces de transformar conocimientos, calificaciones y talentos e integrando agentes locales internacionales, en ventajas competitivas y sostenibles que atraigan y retengan recursos estratégicos (Vegara Gomez y De las Rivas, 2004).

¹ “*SmartLands*” en idioma Inglés.

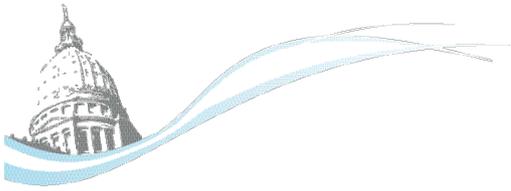


Este es un paradigma atractivo para pensar el futuro de la Argentina considerando su alta tasa de urbanización, superior al 90% de la población y una de las más altas del mundo, las capacidades diferenciales de los recursos humanos especialmente en las grandes ciudades, y las perspectivas de futuro de evolucionar hacia una sociedad productora de bienes y servicios de mayor valor agregado destinados a abastecer los crecientes mercados de los centros urbanos de nuestra región.

En línea con lo ya propuesto en este texto, es relevante repensar las áreas metropolitanas, y en particular los sistemas de infraestructura que las estructuran y les dan capacidades de sostener actividades económicas, sociales o residenciales, de modo de generar una nueva estrategia del uso del suelo que haga viable a un conjunto de ciudades principales, a su vez vinculadas con otras ciudades más pequeñas. Por ejemplo, se puede pensar en un área extendida que refuncionalice a la Ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana, vinculándola de una manera más eficiente y funcional con las ciudades de Escobar, Zárate, Campana, Pilar, Luján, Cañuelas y La Plata, todas ellas a una distancia de entre 50 y 80 kilómetros y separadas por áreas aún no completamente urbanizadas. Al mismo tiempo y en otra escala espacial, este entramado urbano se puede vincular también de un modo más eficiente con las ciudades Rosario y Córdoba, en un arco extendido pero más efectivamente vinculado en la generación de cadenas de valor agregado, que se beneficien de sus recursos específicos y que aumente sus posibilidades de competir globalmente.

4.4. Equidad espacial

También deben considerarse las necesidades de inversión y desarrollo de infraestructura en general y de transporte en particular, con el objetivo de generar niveles de accesibilidad y de servicios acordes a los estándares de vida que se fijen como aceptables para la sociedad en su conjunto. Es interesante notar que las estadísticas de distintos países muestran que, cuando se cambian las tecnologías de transporte, las conductas tienden a adaptarse cambiando las distancias (creciendo) y respetando el mismo tiempo por día destinado a la movilidad (en el orden de una hora, World Business Council for Sustainable Development, Mobility 2001). En otras palabras, existen inversiones en infraestructura de transporte que deben considerarse con el fin específico de generar empleo o de ofrecer determinados niveles de accesibilidad a regiones más alejadas de los principales centros de producción. Puede decirse que estas inversiones estarán principalmente orientadas a maximizar el bienestar de la población y no necesariamente la tasa de crecimiento de la economía.



5. Una agenda de transporte para Argentina

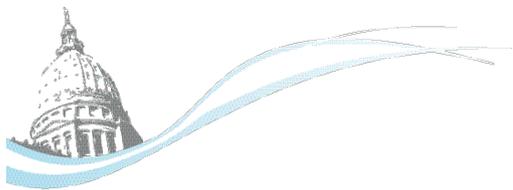
5.1. Planificación estratégica: entre el futuro deseado y el presente a modificar.

Una vez establecidos los objetivos a alcanzar, tales como lograr una inserción competitiva de los productos en los mercados de interés, desarrollar una nueva organización del territorio orientada a promover el desarrollo de territorios inteligentes o garantizar niveles deseados de equidad territorial, es necesario contar con la capacidad de desarrollar un ejercicio de planificación estratégica, flexible, dinámica pero continuo que permita definir prioridades, adaptando las visiones de futuro a los cambios que se presenten en el tiempo.

En la planificación estratégica debe comenzarse por la generación de una visión de futuro compartida por todos los interesados e involucrados. Para ello es necesario que exista un liderazgo político que logre sobreponer los intereses comunes asociados al mediano y largo plazo, por sobre los intereses divergentes más asociados a conveniencias de corto plazo. Los sistemas de infraestructura requieren de altos niveles de inversión y definiciones que condicionan las posibilidades de desarrollo futuro y es conveniente que las definiciones principales se tomen para resolver las limitaciones del presente, pero en respuesta a visiones de largo plazo.

A modo de ejemplo, en la reciente estrategia para el desarrollo de infraestructura en Inglaterra (Infraestructure UK, 2010) o similares experiencias en California (Dowall y Whittington, 2003), proponen los siguientes elementos: *una visión a largo plazo* - cincuenta (50) años - sobre las capacidades y las calidades que deben cumplir los sistemas de infraestructura (Energía, Agua, Residuos, Comunicaciones, y Transporte); *un conjunto de metas o resultados por alcanzar* a través del desarrollo de infraestructura por parte del desarrollo y la inversión del sector público y el sector privado - en los próximos diez (10) años; *una cartera de potenciales proyectos públicos y privados* para cumplir con las metas establecidas; y *una política de prioridades* para las intervenciones del gobierno que serán necesarios para propiciar el desarrollo y las inversiones comprendidas en la cartera de proyectos.

En este sentido, es importante y necesario que en el proceso se cuente con la asistencia técnica que permita disponer de las mejores opciones tecnológicas en términos económicos, sociales y ambientales. También que las prioridades se fijen en función de la visión y de las



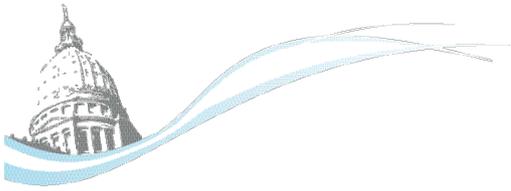
opciones disponibles y no en respuesta a los intereses de los actores involucrados.

Al mismo tiempo, es importante establecer criterios y fijar incentivos para lograr altos estándares en términos de eficiencia y costo – efectividad en las etapas de construcción y operación de la infraestructura. Para esto es deseable que se publiquen y difundan los planes, y que ex post se realicen análisis sobre los resultados obtenidos en relación a la planificación inicial (Infrastructure UK, 2010). También es deseable que se evalúen y promueva el desarrollo de la cadena de abastecimiento capaz de generar los sistemas de infraestructura, de tal modo que utilice los recursos disponibles en el país y también atraiga las mejores propuestas para los recursos y capacidades que deban proveerse desde fuera del país.

5.2. Movilidad competitiva y sostenible: innovación tecnológica y aspectos ambientales

Existen una gran variedad de innovaciones tecnológicas disponibles para pensar un sistema de transporte integrado, eficiente y competitivo a futuro: manejo de la información y movilidad sostenible.

- Manejo de la información y economía del conocimiento: dos áreas donde estas capacidades pueden impactar para aumentar de manera significativa la competitividad del sistema de transporte, son: en la administración de la información en las cadenas logísticas y en la gestión de la demanda de transporte mediante el desarrollo del “transporte inteligente”. Respecto del impacto sobre las cadenas de abastecimiento, una de sus manifestaciones es la gestión eliminando el soporte físico en papel, o reduciendo sustancialmente los tiempos de espera o las necesidades de almacenamiento (sistemas justo a tiempo) con el consiguiente aumento de eficiencia y disminución en los costos. De igual modo también, se están desarrollando una variedad de sistemas complementarios que permiten hacer la trazabilidad de la carga desde su origen hasta su destino final, permitiendo construir sobre estas capacidades otros servicios que suman valor al producto tales como garantías de producción y manipulación, o incluso la posibilidad de desarrollar instrumentos financieros que permitan generar esquemas de financiamiento a la producción y al transporte de los productos. Para que estos cambios sean posibles, es una condición necesaria que se modernicen y se vuelvan menos burocráticas las instituciones públicas principalmente, pero también privadas que administran las cadenas de abastecimiento.

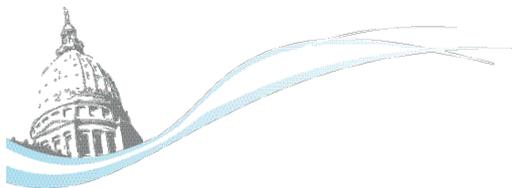


Otro de los impactos relevantes es el manejo de información a través de lo que se conoce como “transporte inteligente” o gestión de la demanda. Se trata de realizar un relevamiento en tiempo real del estado del sistema de transporte y generar canales, tales como los celulares, carteles dinámicos en las autopistas o los medios de comunicación, para brindar información a los usuarios del sistema y lograr que estos adopten decisiones tendientes a mejorar las prestaciones, tales como evitar puntos de congestión o retrasar o adelantar viajes previstos. Estos sistemas están siendo desarrollados tanto para medios de transporte público como para el automotor privado. Se prevé un alto potencial de desarrollo para estas tecnologías, así como una variedad de consecuencias sociales a medida que los usuarios “aprenden” de la experiencia que se genera con esta utilización interactiva del sistema.

- Movilidad sostenible. Otro aspecto significativo de la innovación tecnológica es el desarrollo de *sistemas de movilidad sostenibles*, en particular orientado a propiciar estrategias que se encuentren dentro del paradigma de la adaptación al cambio climático, y promoviendo la utilización de tecnologías de bajo contenido de carbono. En esta línea se ubican las estrategias de desarrollo de vehículos a base de energías alternativas, tales como los vehículos eléctricos que reducen las emisiones de CO₂ a un 25% de las emisiones de los vehículos que utilizan hidrocarburos, en el marco de un sistema multimodal inteligente que complemente los modos vial, ferroviario y fluvio-marítimo. En la actualidad más del 95% del combustible que se utiliza para transporte a nivel global es a base de hidrocarburos (WBCSD – Mobility 2001).

La movilidad sostenible es uno de los vectores que están utilizando los países avanzados para renovar su infraestructura con una visión de futuro a largo plazo. Recientemente, por ejemplo, el gobierno de Inglaterra decidió crear un Banco de Inversiones Verdes (Green Investment Bank, Infrastructure UK 2010) para promover las inversiones en infraestructura limpia, propiciando el desarrollo de tecnologías de bajo carbono. Para ello ha comprometido un financiamiento inicial en el orden de cien millones de libras como contraparte para similar magnitud de compromiso de inversión desde el sector privado. Con este tipo de políticas se contribuye a disminuir el riesgo de los nuevos proyectos y a bajar consecuentemente las tasas de financiamiento por parte del sector privado.

Estas propuestas comienzan a mostrarse como posibilidades de contar progresivamente con sistemas de movilidad de cargas y de pasajeros sostenibles tales, que utilicen energías más eficientes, generen menos contaminación, provoquen menores grados de congestión al



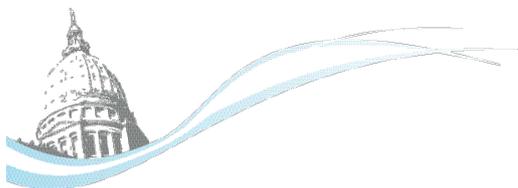
permitir la complementación de distintos modos de transporte, aumentando al mismo tiempo los niveles de seguridad en la movilidad.

5.3. Dimensión institucional y marco regulatorio

Existen importantes fallas y limitaciones en la dimensión institucional del actual sistema de transporte y en el marco regulatorio de la actividad; tres significativas son: las capacidades de las agencias de gobierno y entes de control, agencias interjurisdiccionales y las áreas metropolitanas, y marco regulatorio, financiamiento y subsidios.

- **Agencias de gobierno y entes de control.** Es importante que las agencias de gobiernos, en particular la Secretaria de Transporte, se constituya en el organismo principal a cargo de llevar adelante la planificación estratégica del sistema de transporte en su conjunto, supervisando todos los modos de transporte, superando las limitaciones de las distintas jurisdicciones políticas, y generando información y análisis que contribuyan de manera efectiva a generar una visión de futuro superadora de las limitaciones del presente y de los intereses sectoriales, o jurisdiccionales. Asimismo, también es clave que la CNRT, órgano de control del sistema de transporte, tenga autonomía en su funcionamiento y decisiones, y genere la información necesaria para evaluar el sistema y control su desempeño.
- **Agencias interjurisdiccionales y las áreas metropolitanas.** Un tema particularmente relevante es la conformación de organizaciones interjurisdiccionales que puedan implementar la planificación estratégica y las políticas de transporte en la escala en la que se dan los principales flujos de carga y de pasajeros, y también en la que se presentan los principales conflictos asociados con dichos flujos. Concretamente, las áreas metropolitanas, tales como el AMBA o el gran Rosario. Asimismo y en línea con las ideas que aquí se han expresado, es posible que haya que considerar áreas más extensas que incluyan a las ciudades satélites o que incluso vinculen las ciudades de los corredores que se busquen coordinar.
- **Marco regulatorio, financiamiento y subsidios.** Estos son temas críticos para permitir aumentar los niveles de eficiencia en la operatoria del sistema, así como para promover el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte para satisfacer las importantes actuales y futuras demandas sin atención.

Tres aspectos clave requieren intervención y corrección: la falta de un marco regulatorio abarcativo y coherente, las fallas e irregularidades en la utilización de tasas e impuestos



destinados a la infraestructura de transporte derivados hacia otros fines, y los subsidios al transporte público. A modo de ejemplo basta mencionar que los subsidios del gobierno nacional al sector transporte se incrementaron en un 74% interanualmente entre 2008 y 2009, sobre una base ya elevada de intervención del gobierno en el mercado, y con tasas que han continuado creciendo con el paso del tiempo. Además, el modo de implementación del subsidio es altamente ineficiente, dado que se subsidian a las empresas y no a los usuarios finales. De hecho, un estudio realizado hace pocos años (Foster, 2004) cuando el nivel de subsidios era significativamente menor al actual, ya mostraba que se producían importantes errores de inclusión (subsidios que benefician a quienes no lo necesitan, con valores de 59% para autotransporte, 73% para subterráneo y 57% para ferrocarriles) y errores de exclusión (subsidios que no llegan a los destinatarios, 70% autotransporte, 97% subterráneos, y 64% ferrocarriles).

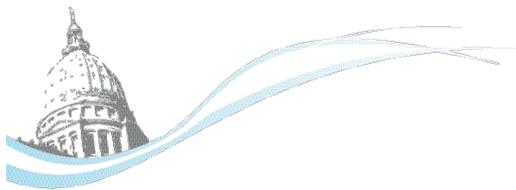
Estas condiciones generan significativas fallas de mercado, reducidos o nulos incentivos para la inversión privada así como para promover la eficiencia en la operación de los actuales servicios. Es necesario reformular y simplificar el marco regulatorio y de financiamiento del transporte público.

Como parte de las posibilidades a considerar, se debe incluir la creación de un fondo para el desarrollo de infraestructura y la posibilidad de creación de un banco para el desarrollo, que permita mayores niveles de eficiencia y transparencia en la asignación de fondos y en la generación de garantías para promover la participación privada en el desarrollo de infraestructura con el objetivo de multiplicar los niveles de inversión.

5.4. Alianzas público – privadas (APP)

Una APP es una asociación entre el sector público y el sector privado conformada con la finalidad de ejecutar una obra u operar un servicio, compartiendo y distribuyendo los riesgos de manera de reducir los costos y obtener los recursos para el financiamiento del proyecto, y capacidad de gestión en emprendimientos de largo plazo. Se trata de generar una alianza para prestar un servicio durante un período prolongado de tiempo (Barbero, 2009).

En línea con los avances que se observan en otros países y con la propia experiencia



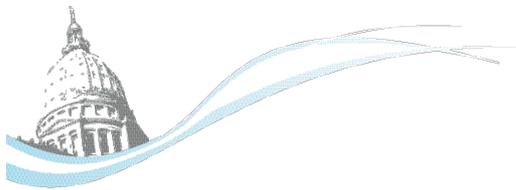
positiva y negativa en el nuestro, las APP puede servir para alcanzar niveles de financiamiento necesarios, atrayendo la inversión nacional y extranjera y beneficiándose de la dinámica del sector privado en términos de los niveles de eficiencia y de innovación tecnológica. También pueden servir para desarrollar las capacidades y los recursos humanos existentes en nuestro país.

Los registros de la experiencia de proyectos APP donde el Banco Mundial ha estado involucrado, muestra una mayoría de inversiones hacia las telecomunicaciones y la energía, posiblemente en razón de la existencia de marcos regulatorios que permiten la existencia de mercados y que disminuyen los niveles de riesgo para acceder al financiamiento privado (Estuche y Fay, 2009). La experiencia reciente en América Latina y en nuestro país ratifica lo expresado y muestra que en los sectores donde hubo condiciones de mercado para la participación del sector privado - porque se trató de casos financieramente viables y en sectores orientados hacia la gestión comercial - se generaron avances más significativos, por ejemplo en el sector de las telecomunicaciones, o en el desarrollo de terminales portuarias a la vera del sistema de la hidrovía del río Paraná.

Las posibilidades de utilizar los esquemas APP para el desarrollo de infraestructura de transporte estarán fuertemente ligadas a los puntos ya mencionados: que exista una planificación estratégica en línea con una visión de futuro atractiva y realizable, que exista un marco institucional y regulatorio que redunden en previsibilidad y bajos riesgos de fallas de mercado y de fallas de gobierno no previstas: en definitiva, que se construyan un marco de confianza y claridad en las reglas de participación de los distintos actores (gobiernos, empresas, sector financiero, usuarios). Al mismo tiempo, los esquemas APP deben contener fuertes requisitos de control y de garantías de cumplimiento de los objetivos comprometidos.

6. Reflexiones finales

La Argentina tiene importantes déficit en términos de infraestructura social y productiva, pero también tiene una oportunidad histórica de revertirlos y entrar en un proceso de desarrollo competitivo y sostenible. Este documento se focaliza en la temática de la infraestructura de transporte, pero sus ideas y conceptos de base, el diagnóstico del déficit y



especialmente los requerimientos para generar la infraestructura que necesita el país, son generales y válidas para las distintas formas de infraestructura social y productiva.

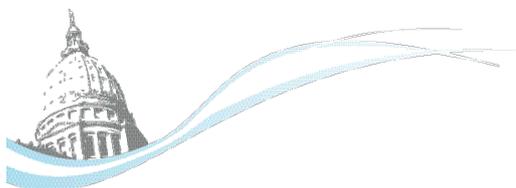
En términos de infraestructura de transporte, logística y estrategias de uso del suelo, como hemos visto, hay importantes falencias tanto sea para mover cargas de manera competitiva hacia los mercados de interés actual y futuro, como para mover pasajeros entre las ciudades en el territorio y entorno a las principales áreas metropolitanas. Al mismo tiempo, existen hoy condiciones favorables en el comercio internacional y en el contexto regional, que representan una oportunidad histórica para repensar estas necesidades y el mejor modo de satisfacerlas.

La infraestructura en general, y los sistemas de transporte en particular, son requisitos ineludibles para lograr el mejor aprovechamiento de las oportunidades actuales, y al mismo tiempo pueden crear las capacidades para aprovechar oportunidades futuras en base a una organización del territorio que permita el desarrollo de actividades, bienes y servicios, de mayor valor agregado. Se trata de repensar la infraestructura y la estrategia de uso del suelo, para generar territorios inteligentes capaces de desarrollar ventajas competitivas que los diferencien y posicionen regional y globalmente, que los vuelvan atractivos para los recursos humanos más calificados, para la inversión productiva y para la generación de innovación.

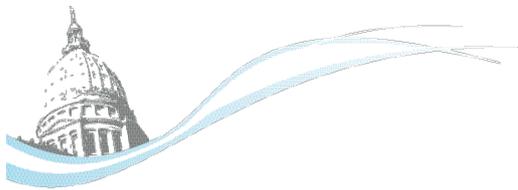
Para esto es necesario desarrollar una visión de futuro del país basada en las nuevas oportunidades que se le presentan, y que se beneficie de las experiencias positivas y negativas acumuladas durante las últimas décadas. Sobre esta visión será posible generar una agenda estratégica para la infraestructura del país, que fije prioridades y procedimientos para su implementación, que establezca un marco institucional y regulatorio, eficiente, transparente y capacitado, y que promueva alianzas público – privadas (APP) orientadas a resultados capaces de implementar los proyectos en tiempo y forma. El tiempo continúa corriendo.

7. Referencias

Banco Mundial. 2005. Argentina. A la búsqueda de un crecimiento sostenido con equidad social. Observaciones sobre el crecimiento, la desigualdad y la pobreza. 137 pp.



- Banco Mundial. 1994. Informe sobre el Desarrollo Mundial, Washington, DC.
- Barbero J. 2009. Participación privada en los servicios de infraestructura. IIRSA, “Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana”, Buenos Aires, Septiembre de 2009.
- California High – Speed Rail Authority. Regional Economic Studies. Página web: <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/>
- Cervero R. 1998. The Transit Metropolis. A global inquiry. Island Press. 464 pp.
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte de Argentina (CNRT). Página web: www.cnrt.gov.ar/
- Coremberg A. 2007. El déficit de la infraestructura en Argentina. Cámara Argentina de la Construcción.
- Dowall D., J. Whittington. 2003. Making room for the Future: Rebuilding California’s Infrastructure. Public Policy Institute of California.
- El transporte automotor de cargas en la Argentina. Universidad Tecnológica Nacional (UTN), Centro Tecnológico, Tránsito y Seguridad Vial. 252 pp.
- Estache A., M. Fay. 2009. Current debates on Infrastructure Policy. Working paper 49. Commission on Growth and Development, World Bank. 52 pp.
- Fay M., M. Morrison. 2007. Infrastructure en Latin America and the Caribbean. Recent Developments and Key Challenges. Directions in Development. Infrastructure. The World Bank.
- Foster V. 2004. Toward’s social policy for Argentina’s Infrastructure Sectors. Evaluating the Past and Exploring the Future. World Bank Policy Research Working Paper 3422.
- Glasser E.L., J.E. Kohlhase, 2003. Cities, regions and the decline of transport costs. Discussion paper 2014. Harvard Institute of Economic Research (HIER). 53 pp.
- Infrastructure UK 2010. Strategy for National Infrastructure. HM Treasury. Marzo, 2010.
- Infraestructura de transporte de cargas en la República Argentina. Diagnóstico y propuesta del Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina, 2005.
- La construcción como herramienta del crecimiento continuado. Infraestructura del Transporte. Asociación Argentina de Carreteras. Cámara Argentina de la Construcción. 2006.
- Lucioni L. 2009. La provisión de infraestructura en América Latina: tendencias, inversiones y financiamiento. Serie macroeconomía y desarrollo, 72, CEPAL. 68 pp.
- Rozas P., R. Sanchez. 2004. Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 75. CEPAL. 69 pp.



Smartcities Group MIT. Página web: <http://cities.media.mit.edu/>

Subsecretaria de Transporte de Argentina. Página web: www.transporte.gov.ar/

Una visión estratégica del Transporte en la Argentina. Horizonte 2010. CIMOP, 2003. 268 pp.

Vegara A. J.L. De Las Rivas, 2004. Territorios inteligentes. Fundación Metrópoli. 317 pp.

World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) – Mobility 2001. Páginas web: www.wbcsd.org, www.wbcsdmobility.org

Adolfo Koutoudjian: Les hago llegar un trabajo sobre el tema de mi exposición.

Repensar la Geopolítica Argentina

Lic. Adolfo Koutoudjian

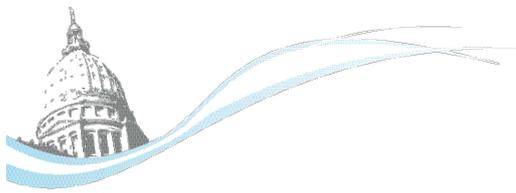
Buenos Aires - Agosto 2010

Lejos del fárrago político cotidiano, los factores geopolíticos están presentes, consciente o inconscientemente, en el accionar no sólo del Estado sino también de la Sociedad. Y ellos, recurrentemente, afloran a la consideración general para marcar el peso de su impronta, afirmando o cuestionando la política exterior, la política regional, los proyectos de inversiones, la infraestructura, la política de defensa y hasta la estructuración social y económica de la Argentina. De ahí la necesidad de considerarlos en sus determinantes y posibilidades, en su influjo y en su peso en la formación de la conciencia nacional del pueblo argentino, como así también en la consideración de los Intereses Nacionales.

La Argentina requiere consensuar lineamientos estratégicos en un nuevo país integrado regionalmente, y consolidar un fuerte entrelazado geopolítico en el Cono Sur de América. Necesita ser un país que vuelva a contener a sus habitantes, que evite la actual fragmentación económico – social y que muestre horizontes de realización a sus juventudes.

En lo que lleva de vida independiente, la Argentina pasó por diversos ciclos geopolíticos de expansión y de retracción, de incertidumbre y de reafirmación. Hoy, el país, en lo geopolítico, está inmerso en un tiempo histórico que está dejando huellas muy marcadas en su territorio, en su población y en sus clases dirigentes, teniendo la certeza de que es necesario desentrañar y clarificar estos lineamientos con vistas al posicionamiento del país en lo que se avizora como un incierto y conflictivo siglo XXI.

El incremento de las tensiones políticas regionales y locales, la crisis financiera mundial, la inestabilidad de los mercados, la amenaza de proteccionismo sigue imponiendo, a pesar del modelo capitalista vigente en la mayor parte del mundo, una alta cuota de incertidumbre política en los



acuerdos de comercio. Los nuevos acuerdos del G-20, la esperanza de suavizar los ciclos económicos, el compromiso de ordenar y fiscalizar las finanzas internacionales, añaden nuevas expectativas al entorno geo-económico.

El surgimiento de nuevos actores en el escenario geopolítico mundial, nuevos cambios en los patrones de consumo y tecnológicos, conflictos internacionales de magnitud y la insatisfacción creciente en grandes masas humanas, hacen necesario planificar una estrategia de desarrollo para la Argentina de acuerdo con este contexto. No obstante, resulta francamente complicado pensar más allá de un lustro.

De todas maneras, con el profundo cambio de las reglas del juego económico, la Argentina tendrá necesariamente que “digerir” esta nueva situación, con lógicos reajustes y nuevas tensiones. El mundo asiste a un reajuste de precios relativos internacionales –petróleo, energías alternativas, commodities- y reconstrucción del mercado financiero que repercute en las decisiones de producción, inversión, ahorro y la distribución del ingreso.

IDEAS PRINCIPALES.

- **Nueva Época**, que comienza a partir de la Reunión del G-20 en Londres (abril 2009), caracterizada por un profundo cambio en las relaciones políticas, económicas y sociales. Es un mundo hegemonizado por un verdadero Directorio Mundial (el G-7) presidido por EEUU y nuevos grandes actores como el Asia – Pacífico, en especial China y en menor grado Japón y en India.

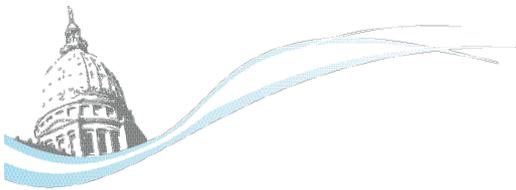
- **América del Sur muestra signos de inestabilidad.** A pesar de algunos integracionistas del Mercosur, aún queda mucho por hacer en el plano de la política de unión sudamericana, donde se requieren programas de desarrollo político, institucional y de infraestructura, y donde los Estados Nacionales no siempre están a la altura de sus responsabilidades.

- **La Argentina no escapa a su destino sudamericano.** La Argentina productiva y real requiere políticas que permitan desplegar todas sus posibilidades.

Pensar la República del Bicentenario lleva, necesariamente, a situarnos en varios escenarios, para los cuales es necesario constatar algunos datos y certezas económicas, a saber:

- Han habido cambios en el modelo de acumulación y distribución de las últimas décadas, cuyos efectos repercutirán por mucho tiempo aún.

- Algunos de estos cambios son difíciles de revertir en el mediano plazo; caso, por ejemplo, de algunas privatizaciones de servicios públicos. El paso de monopolios estatales a oligopolios privados hace seguramente necesario el incremento de la regulación y control de los mismos. También



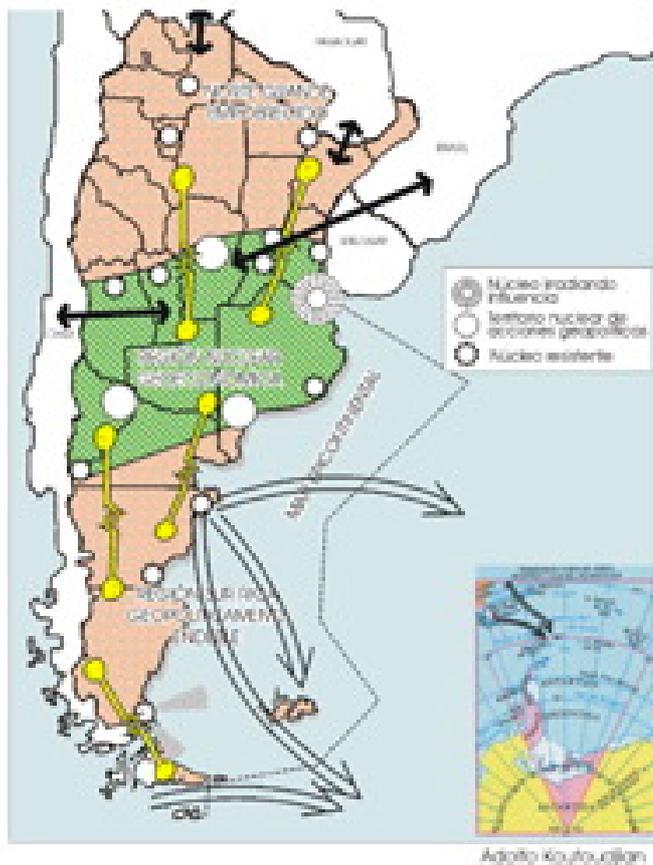
el camino inverso.

- Los modelos económicos seguirán apostando fuertemente al incremento del comercio exterior, entre otros motivos por la necesidad de generar patrones de acumulación que sostengan el aparato estatal, y la rápida expansión de servicios e infraestructura.

- El comportamiento de las economías regionales y las provincias seguirá manteniendo fuertes lazos de ligazón con el Gobierno Federal, aunque con creciente importancia económica y política de algunas grandes regiones argentinas, como, por ejemplo, la Patagonia, la Llanura Pampeana,

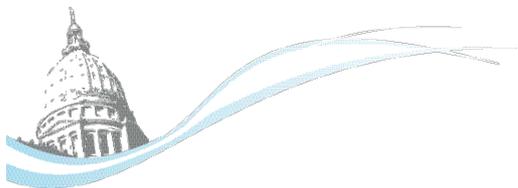
ARGENTINA GEOPOLÍTICA

¿Y qué hacemos con la ARGENTINA?



¿Que pasa con el actual equilibrio interregional argentino?

Lk. Adolfo Koutoudjian



algunos oasis cordilleranos y Corredores Bioceánicos como en el Norte y Centro Argentino.

Es esencial en los próximos tiempos repensar la arquitectura política e institucional de la Nación, ante un mundo que se haya en una “guerra encubierta” por los recursos vitales (energéticos, alimenticios y de conocimientos tecnológicos).

Para poder entender nuestro país debemos conocer sus puntos fuertes y débiles, sus problemáticas y sus potencialidades. De eso se trata la geopolítica y el mapa que podemos ver a continuación:

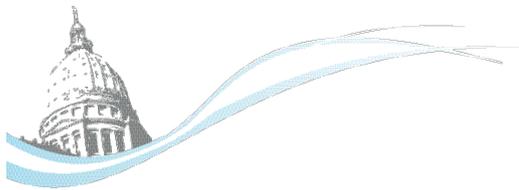
PROBLEMAS GEOPOLÍTICOS ARGENTINOS Y SUS POSIBLES SOLUCIONES EN EL PLANO NACIONAL

Como primer problema, se evidencia el afianzamiento de un modelo agroexportador que marca una fuerte concentración en lo económico y que genera una gran polarización en lo social; en síntesis, aún derrama poca riqueza equitativa y la pobreza estructural se consolida.

Esta situación lleva a un segundo problema: el proceso de concentración económica generado en los últimos años en el marco de los equilibrios regionales relativos, ya que hay indicios de ello en el Área Metropolitana de Buenos Aires y en la Región Pampeana en general. Si bien la disparidad regional es estructural en la Argentina, no sólo no se ha corregido sino que se agravó, existiendo una distancia de 10 a 1 del PBI per cápita entre las jurisdicciones más favorecidas y las más pobres (Ejemplo: Capital Federal y Formosa).

El tercer gran tema es la necesidad de reestructurar el Estado Nacional debilitado y sin objetivos nacionales compartidos. Indudablemente, la falta de un Proyecto Nacional con grandes temas de estado (FF.AA., Poder Judicial, Seguridad, Salud, Educación, etc.) consensuado agrava la falta de consenso acerca, tanto del modelo económico-social implantado a principio de los '90, como del que se desarrolló desde el 2002 a la fecha.

El cuarto problema es asegurar el abastecimiento de energía del 2011 en adelante, comienza la crisis de importación energética que está provocando serios problemas del balance de pagos. La Argentina ocupa una posición expectante en el concierto de las naciones por su consumo de energía. Existe una directa relación existente entre desarrollo económico -medido en Ingreso/habitantes- y consumo de energía (dicha correlación indica que a mayor ingreso, mayor es el consumo de energía).



En términos generales puede señalarse que nuestro país, por su estructura de consumo y abastecimiento de energía, está más cerca de los países desarrollados que de los subdesarrollados. El consumo mundial de energía, en el 2004, alcanzó 10.224,4 millones de t.e.p. De estas cifras, EEUU, Rusia, Japón, China y la Unión Europea consumen casi dos terceras partes, en tanto que producen menos de la mitad de la energía mundial. Esta magnitud representa el consumo por habitante del primer mundo de 2,956 t.e.p., es decir, el doble del promedio mundial, casi cuatro veces el consumo energético de Sur y Centro América.

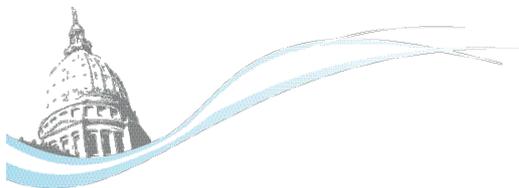
El quinto problema tiene que ver con la necesidad de lograr una distribución más equitativa del ingreso, en lo social y en lo regional. La enorme brecha existente entre ricos y pobres, que se agravó en el último cuarto de siglo, llevó a la aparición de la marginalidad social en grandes sectores de la población.

Como sexto problema surge la necesidad de desarrollar un Sistema Educativo Moderno, integral e inclusivo, en el sentido de que colabore en recuperar la capacidad de movilidad social perdida y una distribución más equitativa del ingreso. Por otro lado, Argentina está perdiendo posición aceleradamente a través de un sistema permisivo de poca exigencia.

Finalmente, el diagnóstico de las redes de Infraestructura vial y ferroviaria muestran, en toda la Argentina, un alto nivel de insuficiencia y obsolescencia. Esta situación está llevando a verdaderos “cuellos de botella” en muchos accesos a puertos, así como también a menores velocidades de los vehículos, lo que acrecienta sensiblemente los costos de transporte.

El punteo que seguidamente presentamos, define 12 orientaciones estratégicas para la Argentina. La necesidad de luchar contra la exclusión social y regional, sea ella impuesta o espontánea, intensifica el apuro de ir definiendo un nuevo paradigma económico-social que conjugue la necesidad de no poner trabas al dinamismo productivo del capitalismo pero que oriente y guíe esta productividad para beneficio de todos los hombres. Dentro de estas nuevas concepciones filosóficas y económico-sociales, reiteramos el valor del espacio geográfico en un mundo en crecimiento poblacional constante y en creciente agotamiento de recursos naturales.

I. Desarrollar un nuevo Paradigma Económico – Social de INCLUSIÓN SOCIAL evitando o limitando la exclusión, tanto en lo económico – social como en lo regional. No es compatible la pobreza con el nivel de riqueza del país.



II. Recuperación de un rol para el Estado y el Sistema Cultural preservador de valores histórico – culturales de la Nación y protector de la Identidad Nacional.

III. Incorporar la planificación estratégica a todo nivel y regulación de las actividades en dónde el mercado no actúe con eficiencia, evitando la monopolización de actividades y lograr la promoción de sectores postergados o de valor estratégico.

IV. Promocionar las inversiones en función de una estrategia de desarrollo consensuada. La Nación no puede quedar sujeta a los intereses privados de pocos sectores económicos – sociales, sean públicos o privados.

V. Rediscutir el rol de la sociedad y el del Estado en la dirección de los fenómenos económico – sociales. No se puede volver a las características del Estado Benefactor de post – guerra, ni por sus beneficios, como tampoco por sus evidentes vicios.

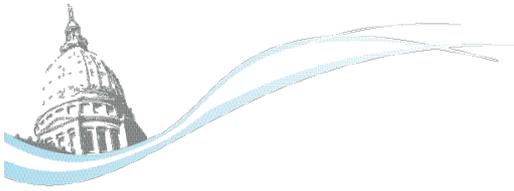
VI. Considerar la URBANIZACIÓN acelerada del Mundo Subdesarrollado y de nuestro país, y sus impactos político – económicos. Las redes de grandes ciudades son uno de los fenómenos más importantes del siglo XXI.

VII. Rediscutir el rol y orientación de la educación de masas, apuntando a valores nacionales trascendentes, como así también a las nuevas realidades tecnológico – productivas. También la Defensa Nacional debe acompañar las realidades geopolíticas de estos tiempos.

VIII. Reconsiderar el concepto de SEGURIDAD en las sociedades modernas. Naciones y sectores sociales postergados son los más necesitados de la misma.

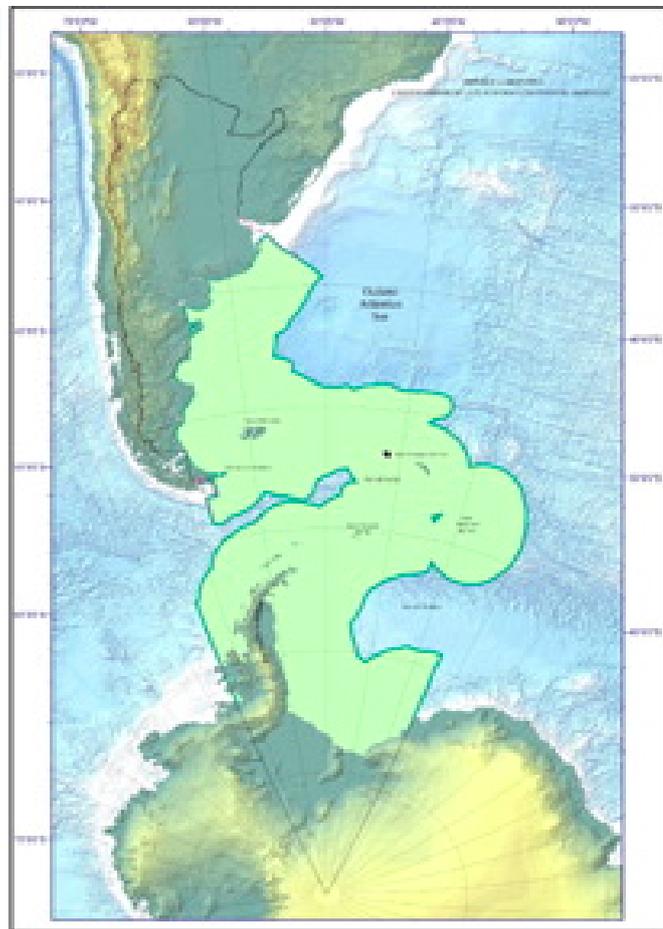
IX. Discutir el problema de la EXCLUSIÓN de los territorios marginales en esta nueva onda larga del capitalismo de superproductividad. Es históricamente evidente que la economía de mercado no corrige distorsiones sociales o territoriales.

X. Recuperar el valor del espacio geográfico en un mundo con crecientes problemas de crecimiento demográfico. La densificación de los espacios semivacíos debe ser una prioridad nacional (Patagonia, Puna, Chaco, Mar Argentino).



XI. Discutir el tipo de equilibrio ecológico y resguardo de recursos naturales es el tema que se avizora. La destrucción de la naturaleza de los últimos siglos y su escasez relativa en países de más altos ingresos, no puede dar paso a la inexistencia de políticas ambientales ni a fundamentos ecológicos paralizantes

XII. Rediscutir el valor de lo Regional vs. lo Nacional en la conformación territorial de entidades geopolíticas. Hoy, el mundo está entreviendo la redefinición de la arquitectura geopolítica de las dos posguerras del siglo XX (ej. Medio Oriente, África, etc.).

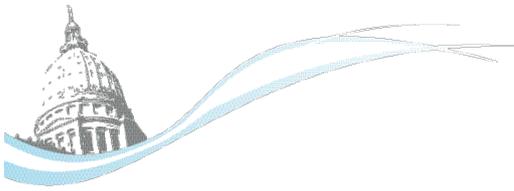


Nuestro territorio y su nueva dimensión geopolítica



*Integrarse regionalmente
y proyectarse al Atlántico Sur
Occidental y Antártida*

Fuente: COPLA
Lic. Adolfo Koutoudjian



CONCLUSIONES

El incremento de las tensiones políticas regionales y la inestabilidad de los mercados, a pesar del modelo capitalista vigente en la mayor parte del mundo, siguen generando una alta cuota de incertidumbre política.

Nuevos cambios en los patrones tecnológicos, conflictos internacionales de magnitud y la insatisfacción creciente en grandes masas humanas, hacen francamente complicado pensar más allá de una década.

Necesitamos consensuar planes estratégicos que dejen su impronta por muchas décadas, de manera de revertir definitivamente la ingeniería socio-política en las últimas décadas.

La Argentina necesita recuperar su autoestima convocando a lo mejor del pensamiento argentino, sin prejuicios ni exclusiones. La tarea que tenemos por delante requiere convocar nuevamente a la juventud argentina a construir la Nación soñada en el marco de la Patria Grande Sudamericana, con firmeza pero también con realismo.

