

rosario

metrópolis y región

sumario

Presentación

Juan Carlos Venesia – Nicanor Sodiro

Sección 1

“Rosario, cabecera de una región metropolitana, eje vertebrador de la Región Centro y nodo de comunicaciones del Mercosur.”

Sección 2

Panel de expositores

Panel I “Rosario metropolitano: comunidad logística del Mercosur”

Ing. Juan Antonio Basadonna – Cap. Martin Sgut

Panel II “ Perfil competitivo de la región:

Polo de especialización agroalimentaria”

Dr. Ernesto Liboreiro – Dr. Daniel Costamagna – Dr. Carlos Abalo

Panel III “Nueva institucionalidad para el desarrollo: Agencia Regional de Desarrollo”

Ing. Joaquin Teixeira Rivas – Lic. Oscar Madoery

Panel IV “Nuevas instancias de gestión pública regional: Ente de Coordinación Metropolitana”

Dr. Antonio María Hernández – Dra. Arq. Isabel Martínez de San Vicente

Dr. Arq. Hector Floriani – Ing. Gualberto Venesia

Sección 3

Encuesta a Informantes Calificados y Asistentes al Ciclo

Referencias bibliográficas

PRESENTACIÓN

La **Bolsa de Comercio de Rosario** y la **Fundación Instituto de Desarrollo Regional** desarrollaron entre los meses de junio y setiembre pasado, el **Ciclo de Estudio y Reflexión** denominado “**Rosario: Metrópolis y Región**”.

La realización del mismo tuvo por objetivo principal reflexionar sobre los desafíos, necesidades y potencialidades de la región de Rosario, teniendo como eje la problemática de su proyección internacional y competitividad territorial, con la finalidad de analizar la dimensión regional en un ámbito desde el cual los sectores representativos de nuestro medio tanto públicos como privados- pudieran consensuar y concertar políticas de intervención estratégica, de acuerdo a las prioridades de la próxima década.

En tal sentido, nos planteamos entonces la realización del **Ciclo** como una búsqueda de un espacio de reflexión estratégica como elemento de búsqueda de un espacio desde el cual proyectar una voluntad colectiva, un proyecto regional compartido y motorizado por los sectores dirigentes y representativos de nuestro medio, en un esfuerzo por arribar en conjunto a una imagen deseada de futuro y organizar los medios concretos de su construcción.

La vertiginosa aceleración de los acontecimientos generados por la globalización en sus dimensiones económicas, culturales y tecnológica, conjuntamente con el proceso de integración del Mercosur, constituye un fenómeno que involucra un fuerte impacto territorial, que ha llegado a modificar las nociones tradicionales de localización y de fronteras, alterando incluso la relación entre espacio y tiempo. Así hemos visto en estos años, generarse un escenario en el cual, paralelamente a la constitución de un espacio global de interrelación, se configuran regiones y territorios relevantes para enfrentar eficazmente la problemática del desarrollo.

Como sabemos, la clave del éxito de todo proceso de desarrollo regional se centra en la generación y mantenimiento de ventajas competitivas, fenómeno que se logra a través de un proceso localizado. Un proceso que, en suma, implica un esfuerzo sistemático, continuo y co-responsable entre el sector público y el ámbito privado, orientado a optimizar la utilización del potencial endógeno de cada territorio, con la adecuada inclusión de recursos e impulsos exógenos. En consecuencia, toda estrategia de desarrollo debe apuntar cada vez más a la regionalización de las funciones metropolitanas a la hora de definir las

políticas públicas, los programas y las acciones de desarrollo, y, en definitiva, al plantearse el proyecto mismo de la región.

Por lo dicho, se torna necesario que la ciudad de Rosario, su área metropolitana y su región, lleven adelante un proyecto estratégico en común, ya que al tomar en forma integrada y flexible el conjunto del ámbito funcional, podrá diseñarse democráticamente y aplicar eficazmente políticas específicas para los problemas que se plantean a nivel escala.

En este marco, ya no podemos considerar a las ciudades como replegadas sobre sí misma a modo de ínsulas, si no que es necesario repensarlas como verdaderos actores dentro de una región, y mirar más allá de sus límites estrictamente jurisdiccionales, ampliando la visión estratégica de su entorno territorial a los fines de generar políticas regionales aptas para enfrentar los desafíos y los cambios.

Esta situación nos enfrenta a la necesidad de abordar a Rosario básicamente en tres niveles: ***como espacio metropolitano, eje vertebrador de la región Centro y nodo logístico del bloque regional.***

La presente publicación, representa un aporte significativo en el proceso de reflexión colectiva y reafirma el compromiso permanente de ambas instituciones por abordar los grandes temas de la región.

La **Sección 1** del libro reúne los principales indicadores que ayudan a pensar a Rosario en esas tres dimensiones de su desarrollo futuro.

Por su parte, en la **Sección 2** se transcriben las ponencias de los expositores durante el **Ciclo** de conferencias:

1° Panel) Rosario metropolitano: Comunidad logística del Mercosur, temática que fue analizada por el **Ing. Juan Basadonna** y el **Cap. Martín Sgut**. Aquí se trata tanto la inserción estratégica de la región de Rosario en el Mercosur en tanto “Comunidad Logística”, como las necesidades físicas e infraestructurales en función de la especialización de la región como nudo de comunicaciones y centro de servicios, y la eventual creación de una Zona de Actividades Logísticas.

2° Panel) Perfil competitivo de la región: Polo de especialización agroalimentaria, donde se abordó la problemática de la productividad y competitividad de la región de cara al Mercosur y al mercado mundial, sus oportunidades y debilidades en función de la demanda

mundial de alimentos. Para ello se contó con las exposiciones de los **Dres. Ernesto Liboreiro, Daniel Costamagna y Carlos Abalo**.

3° Panel) Nueva institucionalidad para el desarrollo: Agencia de Desarrollo para Rosario y su región, donde se analizaron nuevos instrumentos de gestión público-privada regional, específicamente, la conformación de una Agencia Regional de Desarrollo. En este caso se contó con las exposiciones del **Ing. Joaquim Teixeira Rivas** -especialista brasileño en la materia-, y del **Lic. Oscar Madoery**.

4° Panel) Nuevas instancias de gestión pública regional: Ente de Coordinación Metropolitana, cuyo debate giró alrededor de la necesidad de la constitución de un Ente para encarar la problemática metropolitana. En tal sentido, dicho panel se articuló a partir de las ponencias del **Dr. Antonio María Hernández**, los **Arquitectos Isabel Martínez de San Vicente y Héctor Floriani**, y del Vicegobernador de la provincia de Santa Fe, **Ing. Gualberto Venesia**.

Paralelamente al desarrollo de este **Ciclo**, se implementó una **Encuesta** dirigida en forma individual y totalmente anónima- tanto a los asistentes al **Ciclo** como a informantes calificados de la región (empresarios, funcionarios, profesionales, periodistas, dirigentes, etc.), a efecto de conocer sus opiniones respecto de los diversos tópicos vinculados con las actuales políticas y futuras necesidades de intervención regional. Los resultados de la misma se han integrado a la **Sección 3** del libro, como una suerte de **Documento Base** donde ha quedado plasmado el pensamiento de más de trescientos consultados.

Después de leer detenidamente a cada expositor y de analizar los resultados de la encuesta, queda claro que la región de Rosario debe apuntar decididamente a posicionarse como eje vertebrador de la región Centro, como comunidad logística del Mercosur, y como verdadero polo de especialización agroalimentaria. Para ello debe contarse con las indispensables obras de infraestructura: la autopista Rosario-Córdoba, los accesos viales, el aeropuerto de Fisherton, el puente Rosario-Victoria y la configuración de un corredor de transporte ferroadmotor con estaciones de transferencias multimodales de carga y zonas de servicios de asistencias de cargas.

En ese sentido, tenemos que impulsar la creación de la **Agencia Regional de Desarrollo** integrando a los sectores públicos y privados- para poder dar apoyo, precisamente, a dichas obras de infraestructura, a la industria agroalimenticia y a la

actividad del transporte de carga. Para ello, esta Agencia debe contar con autonomía operativa y flexibilidad en la gestión. Es decir, debe contar con estructuras operativas flexibles pequeñas pero ágiles, utilizando la formación de redes para la resolución de determinados tipos de cuestiones. A su vez, tiene que tener una autonomía operativa en el sentido que tiene que estar protegida de los vaivenes políticos circunstanciales. Este es el principal desafío que el ámbito público-privado debe encarar, sentando, de esa manera, las bases de una nueva institucionalidad para el desarrollo, que impulse la competitividad de la región.

Complementariamente, deberá contarse con una nueva instancia de gestión pública regional. En efecto, hoy se torna indispensable la creación de un ***Ente de Coordinación Metropolitana***, cuya actividad más importante sea la de administrar y gestionar los temas de dimensión metropolitana. La creación de dicho Ente debe contar necesariamente con un marco normativo adecuado, dado por la sanción de una ley provincial. En ese sentido, el gobierno de la provincia de Santa Fe deberá delegar atribuciones a partir de la descentralización funcional. Esto no quiere decir que el Estado provincial debe estar ausente. Por el contrario, en un tipo de instancia como este Ente cuyo desenvolvimiento depende exclusivamente del grado de consenso alcanzado en su seno entre los distintos actores involucrados, el gobierno provincial es una pieza insustituible de la trama.

En síntesis, el trabajo que presentamos aquí resume el desafío conjunto de reflexionar sobre los ejes puntuales de nuestra región, y, fundamentalmente, sobre las herramientas que nos van a permitir tener un horizonte común. Ese horizonte común lo tenemos que abordar tanto los actores públicos como privados. Con esta acción, vamos a lograr escribir la letra grande de ***la agenda a futuro*** de nuestro territorio. La región de Rosario no puede seguir esperando. Ya es hora de pasar de la instancia discursiva a los hechos concretos. No podemos, y no nos merecemos, perder el tren de la historia que avanza, inexorablemente.

JUAN CARLOS VENESIA
Presidente
Instituto de Desarrollo Regional

NICANOR SODIRO
Presidente
Bolsa de Comercio de Rosario

SECCIÓN 2: PANEL DE EXPOSITORES

PANEL 1

Rosario Metropolitano

Comunidad Logística del Mercosur

Ing. **Juan Antonio Basadonna**

Cap. **Martín Sgut**

18 de Junio 1999

Ing. Juan Antonio Basadonna

* Consultor en transportes. Asesor de la Comisión de Transporte de la Bolsa de Comercio de Rosario.

Comenzaré mi disertación haciendo un poco de historia, remontándonos a la Confederación Argentina y su sede gubernamental, administrativa y judicial, que se instala en la ciudad de Paraná, allá por 1853, con Urquiza como presidente. Lógicamente, esta región necesitaba su vinculación y comercialización con el exterior que hasta ese entonces lo ejercía Buenos Aires. En ese entonces, Buenos Aires era la ciudad que estaba en mejores condiciones. Tenía algún tipo de implementación en lo que hace a su estructura portuaria, precaria en aquella época, donde el movimiento de cargas era muy bajo.

Rosario no superaba los 5.000 habitantes en aquella época; la estructura de la ciudad era un grupo de manzanas definidas por calles angostas, o sea las calles de 12 varas desde

calle Urquiza al norte; Corrientes al oeste y 3 de Febrero al sur con su bajada (que era la Bajada Sargento Cabral), y llegaba a un playón, donde se podía operar directamente con barcos a pie de muelle.

La Confederación elige a Rosario como centro operativo para su comercio exterior, porque era la ciudad más cercana al límite que teníamos entre la Confederación y la provincia de Buenos Aires, que era el Arroyo del Medio. Evidentemente, las condiciones de navegabilidad eran muy duras en aquella época, se utilizaban veleros pesados, de madera, con un transporte de carga de 300 o 400 toneladas y donde costaba mucho superar la corriente del río. Entonces, un viaje desde Río de la Plata hasta la zona de Rosario podía demorar a veces meses. Además, dependía de las condiciones meteorológicas, vientos favorables, etc.

Sin embargo, Rosario empieza a crecer. Crecimiento que más tarde se apuntala con todo su tráfico de accesibilidad terrestre, que en aquella época también era precario: la tracción a sangre.

Antes, las cargas se movían por mulas, carretas, etc.; las mensajerías nacionales, los servicios de pasajeros y las encomiendas ya se institucionalizaban. Las carretas a Córdoba, a Mendoza, todas pasaban por Rosario. Esto fue generando el impulso motor de todo este tráfico de cargas al exterior, y del exterior al interior.

Se comenzaba a manejar todo a través de Rosario. Entonces, viene el espaldarazo del gobierno de esa época. Las primeras tratativas con la implementación del sistema ferroviario, que se define como una red de integración de las famosas 13 provincias pobres, eran las que constituían la Confederación Argentina de aquella época. Así es como en 1863 comienza la construcción del ferrocarril de larga distancia desde Rosario hasta Córdoba, y desde allí, lógicamente, todos sus ramales troncales.

Cuando llegamos a Villa María, que en esa época se llamaba Villanueva, aparece la construcción del Ferrocarril Andino que comienza en 1873, y es el que vincula toda la zona de Río Cuarto, Villa Mercedes, San Luis, Mendoza y San Juan.

Cuando llegamos a Córdoba, por el otro ferrocarril en 1870, empieza casi de inmediato la construcción del Central Norte Argentino, que es el de trocha angosta, que va desde Córdoba hasta Tucumán. En ese tramo, en sus recorridos intermedios, aparece el ramal de Frías hasta Santiago del Estero, vinculando la capital de dicha provincia.. Lo mismo, de Recreo a Catamarca, desde Deán Funes directamente el ramal hasta La Rioja, y después continúa, desde Tucumán, hasta Salta y Jujuy.

De esta forma, vemos que todo el sistema troncal ferroviario desemboca en la ciudad de Rosario, que va tomando cada vez más fuerza. Paralelamente, también esa segregación queda compuesta después de la batalla de Pavón. En 1861, se integra el país nuevamente con Buenos Aires.

En Buenos Aires, aparece otro tipo de política ferroviaria, basada en la actividad de la explotación de la obtención de cueros y pezuñas para el comercio exterior, con respecto a la caza del ganado salvaje que había en aquella época.

Con la aparición de las primeras estancias, mejor dicho, instalaciones rudimentarias, surge la actividad de extracción del cuero al ganado, que era lo único que se aprovechaba. Se lo llevaba en carreta al puerto Buenos Aires, desde donde se lo exportaba, pues era muy apetecido en Europa.

En consecuencia, esto da origen -por una situación de posesión de tierras-, a una situación de ocupación del suelo en grandes extensiones con el objeto de cuidar los ganados y evitar la caza indiscriminada. Aparecía, entonces, un nuevo establecimiento de comercialización de estos productos del campo, como fue la ganadería, la que directamente se transportaba a Buenos Aires para su exportación. Esto iba generando una nueva clase, la clase de estancieros fuertes de la provincia de Buenos Aires.

El sistema de transporte que se instrumenta en aquella época estaba planteado para servir a estas estancias o establecimientos. Entonces, la política en Buenos Aires del sistema ferroviario aparece como una red en abanico con los ramales a Mercedes, a Chascomús, a Cañuelas, a Luján, a la zona de San Fernando, etc.

Resumiendo, tenemos un sistema troncal, que es el que tiene base en Rosario, y un sistema en abanico que es el de Buenos Aires. Esto va a generando con el tiempo también cierta rivalidad, en lo referido al comercio exterior, en la relación de Rosario con Buenos Aires.

En consecuencia, el crecimiento de Rosario que va teniendo un empuje muy grande, se debe al efecto del ferrocarril, que es el que va captando prácticamente con el tiempo el 100 % de los tráficos de carga terrestres y la parte del puerto.

A partir de la década de 1860, se van produciendo toda una serie de transformaciones por el efecto del vapor. Entonces, aparece un nuevo tipo de tracción que es la que da pie al ferrocarril y también al transporte por agua, a través del uso de la energía del vapor.

Otra transformación fue la de la estructura de los barcos pesados: veleros, carabelas, galeones, etc. Con las estructuras de acero se agiliza la capacidad de carga de este tipo de transporte.

Todo esto comienza con el desarrollo institucional, al irse consolidando el poblamiento del interior del país; entonces, aparecen toda una serie de leyes básicas y también de leyes con mayúsculas.

Nuestra zona, la zona de Rosafé, se vincula al desarrollo de la Pampa Húmeda, la pampa gringa con la inmigración, con el chacarero. Es la subdivisión productiva de la tierra lo que diferencia nuestra zona -norte de la provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y también Entre Ríos-, con respecto al resto de la provincia de Buenos Aires. Esta zona se destaca por los grandes establecimientos de estancias y el desarrollo de la producción agrícola, frente a la de Buenos Aires, que se destaca por la producción ganadera.

Hacia 1880, nuestra producción está en el orden de las 27.000 toneladas, para pasar en 1910 con 5.000.000 toneladas de exportación, y llegar a 1930 con 12.000.000 toneladas.

Con esto quiero decir que nuestro proceso de arranque tiene una importante significación en el desarrollo de esas primeras décadas, que dura prácticamente entre sesenta y setenta años, hasta 1930, donde se nota un crecimiento sostenido en lo que hace a poblamiento, desarrollo económico y desarrollo agropecuario.

Rosario se convierte en el centro de comercialización de todo ese proceso de desarrollo. En la década de 1850, Rosario tenía una población de 5.000 a 8.000 habitantes; en 1930 pasa a ser una ciudad próspera, con más de 400.000 habitantes.

El crecimiento fue muy significativo, alto, con un gran desarrollo de opulencia, lo que demuestra el desarrollo que se produce en Rosario en esos primeros 70 años. Lógicamente, después de 1930, sobrevienen niveles de estancamiento productivo, con algunos picos, pero que no son representativos de la situación general. Situación que se produce en todos los órdenes del país, donde aparece una fuerte política nacionalista, principalmente después de la Segunda Guerra Mundial, donde se instala una estatización y nacionalización de todos los servicios públicos.

Quiero pasar rápidamente este período para llegar a la década de 1990, donde nuevamente se produce un crack. Es decir, de una economía dirigista, estatista, en sus principales rubros, pasamos directamente a una situación completamente diferente. Menciono Leyes con mayúscula como la 871, la Ley de Inmigración; la Ley 2.873, la Ley de Ferrocarriles, que fue la que posibilitó todo el desarrollo del sistema ferroviario. También,

podemos citar, con la aparición del sistema de transporte automotor, la Ley 11.658, la Ley de vialidad, en 1932. Luego, aparece otra Ley con mayúscula que es la Ley 23.696, la de Transformación del Estado del año 1999 y ésta, lógicamente, es la que produce un cambio drástico de situación, un cambio de escenario, cuyos resultados son los que estamos viendo.

¿Cuál es el rol que ha tenido Rosario en todo esta evolución, qué es lo que nos está pasando, y qué es lo que nos puede ocurrir?.

La estructura del sistema ferroviario respondió a una estructura directamente diseñada en la segunda mitad del siglo pasado y desarrollada a principios de este siglo. Teníamos hacia 1880 una extensión de 2.500 Km. de vías, y hacia 1910 teníamos 30.000 Km. de vías, llegando a un pico máximo en el año 1943, en donde alcanzamos los 43.000 Km. El desarrollo ferroviario se efectúa en el arco productivo del país de los 700 Km., desde Santa Fe a Bahía Blanca. Esta red está bastante racionalizada ya que se han eliminado varios kilómetros de ramales, que van a la zona de Cuyo, a la zona del noroeste argentino, a las zonas del norte, al ramal a Zapala, y el ramal a San Carlos de Bariloche.

La estructura de nuestro sistema ferroviario tiene la particularidad de haber sido planteada para responder a determinados intereses, que era la producción de aquella época y el comercio exterior de los productos del campo. Así, la red se concentra, básicamente, sobre tres puertos importantes: uno es el Rosario al norte, el puerto de Buenos Aires y el de Bahía Blanca al sur. En Argentina, el sistema portuario tiene tres embudos de salida.

Con posterioridad, y por efecto del advenimiento del transporte automotor, el ferrocarril, que capitalizaba el monopolio del transporte regional en el país, se ve afectado a partir de la década de 1920. Con el advenimiento del transporte automotor, primero capta el transporte a corta distancia, reemplazando a las carretas que hacían el servicio a las estaciones. Después, va captando el tráfico de media distancia, o sea el tráfico que hacía el ferrocarril, y finalmente copa totalmente el tráfico en todo el país, el tráfico de larga distancia.

Una importante limitación a la investigación está dada por el hecho de que la Argentina es un país que no tiene registros de estadísticas. Por lo tanto, muchos de los valores que nosotros tomamos han sido extraídos de estudios sectoriales, de los cuales hay que ir componiendo las estadísticas básicas.

Desde la década de 1950 hasta nuestra época, están indicados los promedios anuales de los distintos medios de transportes de los tráficos nacionales, en donde están los valores de los porcentajes:

- El ferrocarril en la Argentina participaba de un 31 %; el camión en un 59 %; y el transporte por agua en un 10 %.
- Luego el ferrocarril va perdiendo participación, y hoy día estamos en un 5 %; que en realidad es un 5,4 %; el camión en un 63 %; y el transporte por agua en un 5 %.
- Es decir, el ferrocarril ha ido perdiendo su valor mínimo, en lo que hace a cargas ferroviarias, ya que en 1992 se producen 8.000.000 de toneladas.
- Hoy día, el ferrocarril ha ido recuperándose después de su privatización, mostrando una cifra en el orden de 18.000.000 de toneladas.

Uno de los cambios que se han producido ha sido el traspaso de la explotación ferroviaria del sector público al sector privado. Evidentemente, cuando el sistema ferroviario estaba en manos del Estado, era un sistema altamente deficitario, debido a todos los efectos presupuestarios y de cargas que tenía el ferrocarril, -o que le caían sobre las espaldas, como muchos y costosos juicios que generalmente perdía-, como así también muchos intereses de préstamos que había asumido con anterioridad.

El déficit de explotación en la década de 1980 era del orden de U\$S 500.000.000 / 600.000.000 para pasajeros metropolitanos, para pasajeros interurbanos, para la parte correspondiente a cargas. La Ley 23.696, dentro de su marco general, posibilita la transferencia al sector privado de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros metropolitanos y la de cargas.

En lo que hace a la parte de cargas, se conforman cinco empresas Ferroviarias que son:

- Nuevo Central Argentino (NCA) con base en la ciudad de Rosario;
- el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, cuya base está en Mendoza;
- el Ferrocarril Sur, Ferrosur Roca cuya base está en la ciudad de Olavarría;
- Ferroexpreso Pampeano cuya base operativa está en Bahía Blanca; y
- el ferrocarril Mesopotámico cuya base operativa está en Concordia.

El efecto centralizador se produce en la década de 1950, focalizado en la ciudad de Buenos Aires. Comienza, luego, un efecto de descentralización de la parte ferroviaria, y también en la parte de actividad portuaria.

Entonces, tenemos el esquema de integración del nuevo sistema de explotación del sistema ferroviario con las nuevas empresas. Hay distintos tipos de datos:

- la red en operación en el orden de los 27.000 Km.;
- hoy día están operando 339 locomotoras, con 23.000 vagones de carga;

- las mismas operan en el orden de las 18.000.000 de toneladas.

Estos datos demuestran cómo se ha ido eficientizando la operación ferroviaria y el aprovechamiento del material rodante, como así también en la parte de locomotoras. En la parte de locomotoras, estamos operando con 339 locomotoras, y en la década del 80 afectada a la parte de cargas, había 460 locomotoras, lo que demuestra que hoy un 25 % menos de locomotoras y transportan la misma cantidad de carga.

Otro tema está relacionado con los efectos de desocupación que hoy día está afectando a la sociedad argentina. Estamos operando en el orden de los 5.000 agentes, cuando en 1980 para cargas y pasajeros el sistema de ferrocarriles argentinos tenía más de 110.000 agentes. Cuando hablo del déficit ferroviario de aquella época, me refiero a que evidentemente estaba muy centrado en la gran cantidad de personal que tenía.

Hubo además incumplimiento por parte de todas las empresas ferroviarias en las inversiones que habían prometido realizar, y que no se realizaron.

Los ingresos que se habían previsto cuando se hicieron los estudios de oferta, y los que después se adjudican a los distintos concesionarios, están en un promedio de 3,13 centavo de dólar la ton./Km., y en los que realmente se cobran, los percibidos, estamos en el orden 2,01 centavo de dólar.

Esto ha traído un beneficio generalizado a la economía nacional porque evidentemente bajaron los costos del transporte y de las operaciones portuarias. El transporte terrestre ferroviario ha colaborado también en una baja sustancial del 50 % en lo que hace a los costos de operación de transporte ferroviario y eso, lógicamente, está también vinculado con la parte correspondiente al costo por camión. Al bajar el costo ferroviario, arrastra el efecto de costo por camión, o sea que la producción en general, o los distintos productores, también se han visto beneficiados directa o indirectamente con estas acciones.

En lo que hace a la parte vial, el transporte por automotor es el que copa el mercado de transporte en el país, en detrimento del sistema ferroviario y del transporte por agua. En un país con extensas zonas llanas, en el cual desde Rosario a Tucumán las rampas máximas ferroviarias son del orden de hasta 0,7 %; de Rosario a Mendoza, la rampa máxima es del orden del 0,5 %; y de Rosario a la zona sur de Bahía Blanca, estamos en el orden del 0,5 %; lo que tenemos que tener es el máximo aprovechamiento del sistema ferroviario porque es el más barato para los transportes terrestres frente al automotor.

Es decir que cuando se habla del costo argentino, debemos saber cuánto estamos pagando de más en el transporte por carretera en vez de llevarlo por ferrocarril. Sin embargo, las inversiones que tenemos y las que estamos llevando a cabo, no sólo en el sector ferroviario, están en el orden de los U\$S 100.000.000, que son las inversiones comprometidas. Había U\$S 400.000.000 en cinco años, o sea menos de U\$S 100.000.000 por año. Sin embargo en el sistema vial nacional estamos gastando más de U\$S 500.000.000, de los cuales un 70 % corresponde a obras, y un 30 % corresponde a conservación.

También tenemos que considerar el transporte por agua y nuestros puertos. La actividad febril de puertos que tuvimos desde Buenos Aires hasta Asunción desde la zona del Alto Paraná, donde teníamos los puertos de La Paz, Victoria y otros puertos chicos, tenían actividad y, sin embargo, esa actividad se fue diluyendo, se fue achicando hasta quedar solamente puertos locales para recreaciones deportivas.

El río Paraná fue perdiendo fuerza y siempre cito a Holstein, un especialista convocado por el gobierno provincial para dar una opinión o diagnóstico sobre la operación del transporte por agua, quien describió al Paraná como “La Bella Durmiente”, ya que no había movimientos de barcos.

Nuevamente, en la década de 1990 se produce una de las grandes transformaciones, el efecto del uso del río Paraná con una mayor intensidad de tráfico. Se manifiesta una actividad creciente de cargas en los puertos hacia el año 1997, contabilizando desde los puertos de Campana, hacia el Norte, donde se habla de 57.000.000 de toneladas; o sea que crece muy rápidamente. El año anterior - 1996-, estuvo en el orden de 52.000.000; y en el año anterior, a su vez, fue de 46.000.000. Como apreciarán, el crecimiento ferroviario es muy alto, alcanza el orden del 15 % tasa anual de crecimiento, contra un 10 % en el transporte por agua, y un 3 % en camiones.

El camión copa el grueso del mercado, lógicamente que un 3 % sobre 200.000.000 de toneladas es una cifra muy significativa; en cambio, en el ferrocarril capta un 15 % sobre el orden de 18 millones, lo cual representa un valor muy pequeño.

Las estadísticas correspondientes a la zona de América del Norte, muestran que el ferrocarril transporta el 35 % de las cargas, los barcos el 25 % y el camión en un 15-20%. Es decir, se aplican valores económicos en el transporte con el real aprovechamiento de todos sus cursos. Nosotros vamos en esa tendencia.

Ahora bien, ¿cómo juega Rosario en todo esto, o de qué forma interviene? En lo que hace a la parte ferroviaria, en el año 1997 se operaron en Rosario 6.300.000 toneladas por ferrocarril, o sea el 30 % de las cargas totales de los 18.000.000 millones. El 30 % se operó en Rosario; igualmente ocurrió en Buenos Aires y Gran Buenos Aires, ya que se operaron también 6.000.000 de toneladas.

En lo que hace al transporte por camión, en Rosario en el año 1997 se operaron 66.000.000 de toneladas. Es un valor muy importante, por el volumen de cargas masivas que transporta el camión; mientras que en Buenos Aires se transportó para cargas que entran y salen del Gran Buenos Aires apenas 35 millones de toneladas. Estas cifras hablan de la trascendencia que tiene el área Rosario en su relación con el comercio exterior.

En Rosario, se opera en el orden de U\$S 4.800.500 en comercio exterior y el grueso está relacionado con todo este tipo de *commodities*.

Esto es consecuencia de la radicación de la sucesión de puertos privados, que se han ido implementando y aquí aparece otra Ley básica con letras mayúsculas: la 24.093, la Ley de Privatización Portuaria. Entonces, por estas Leyes con mayúscula, a pesar que Rosario no es ni capital de provincia, y desde el punto de vista institucional es una ciudad más, va tomando presencia y cuerpo por sus resultados económicos o sus resultados que trasuntan a través de toda la actividad comercial y productiva.

En el Gran Rosario, en la zona que abarca desde Puerto General San Martín hasta Arroyo Seco, movimos en el año 1997 arriba de 26.000.000 de toneladas. Esto genera desarrollo, actividad económica y repercute en el funcionamiento de las ciudades.

En la ciudad de Rosario de seis empresas operadoras ferroviarias de carga, operan cuatro: el Nuevo Central Argentino); el Buenos Aires al Pacífico, que es el que viene de la zona de Cuyo; Rosario al Pacífico, cuya estación de enlace es la estación de Soldini; el Ferroexpreso Pampeano, con base en la zona de Bahía Blanca y finalmente, nuestro pobre Ferrocarril General Belgrano, de trocha angosta.

Digo pobre, porque el Ferrocarril General Belgrano está pasando una situación muy particular, que espero que el nuevo gobierno pueda revertir. El Ferrocarril General Belgrano, creo, es el ferrocarril base para el futuro.

Si bien la red del FGB, de trocha angosta, es la más extensa del sistema ferroviario argentino, solamente se encuentra en servicio 6.800 Km. sobre un total de más de 11.000 Km.

El trazado de sus ramales se desarrolla en toda la región norte, noroeste, oeste, central y litoral del país, accediendo a la mayoría de los puertos fluviales de la Hidrovía Paraná-Paraguay, como Formosa, Barranqueras, Reconquista, Santa Fe, Rosario y Buenos Aires. Además, se vincula internacionalmente con la República de Bolivia, por La Quiaca y por Pocitos; y con la República de Chile, por Socompa y por Las Cuevas, cuyos ferrocarriles tiene la misma trocha.

Su red abarca, además de las regiones centrales de mayor producción, extensas zonas marginales del país, constituyéndose muchos de sus ramales, en la única vía de comunicación con que cuentan las poblaciones del interior, cumpliendo de esta manera una función social y de fomento, de modo que difícilmente pueda encararse una explotación comercial, en las mismas condiciones con que fueron concesionados, los otros ferrocarriles de cargas.

El Ferrocarril General Belgrano transporta anualmente más de 1,8 millones de toneladas, para lo cual cuenta con 65 locomotoras y 8.500 vagones.

Lamentablemente, por compromisos políticos o por falta de subsidios, el Ferrocarril General Belgrano está siendo retenido. Hay un compromiso de ser transferido a la Unión Ferroviaria y además a la Cooperativa de Laguna Paiva, con el ingrediente que hay un grupo de provincias del noroeste y del norte argentino que también quieren tener una activa participación en este ferrocarril.

Sin embargo, el gran desafío que tiene la provincia de Santa Fe es el norte. Un norte primitivo, sin desarrollo, sin medios de comunicación, expectante. Y un sur altamente desarrollado, sobre todo aquí en la ciudad de Rosario. Esa población del norte que no tiene expectativas comúnmente se traslada a nuestra región. Creo que la situación hay que revertirla y el ferrocarril puede ser el instrumento para hacerlo.

La ciudad de Rosario tiene muy poca atracción ferroviaria, porque la estructura de la red es vieja, data de cuando se fue conformando la estructura ferroviaria, en las últimas décadas del siglo pasado. En Rosario, operaban siete empresas ferroviarias: tres de trocha ancha y cuatro de trocha angosta, y lógicamente tenía todas las estaciones importantes. Estación de Ómnibus, la Estación Central Córdoba, la Estación Rosario Norte y la Estación Rosario Central. Eran estaciones cabeceras, terminales de servicio de pasajeros, más todo el transporte de carga y todo el sistema que está totalmente racionalizado.

Rosario tiene toda una experiencia urbanística muy importante que comenzó en la década de 1950 y es el resultado que vemos hoy, aunque no es suficiente. Hay que seguir con las modificaciones. En consecuencia, todo se mueve de la estación hacia el norte. Estos son los inconvenientes operativos.

Elaboré una proyección de qué es lo que vamos a operar con el ferrocarril hacia el año 2010. Tomé un horizonte de 12 años, para ver cómo íbamos a estar posicionados para esa época, y llegué a la conclusión que el ferrocarril va a llegar al orden de 11 millones de toneladas. Vemos los distintos ramales de acceso y de distribución de cargas desde Rosario, el 58 % al sector norte y el 15 % al sector sur.

Tenemos que evaluar también que donde opera la carga ferroviaria hay problemas con los vecinos, problemas de polución, de ruidos, de movimientos de camiones, porque las estructuras operativas ferroviarias han quedado encerradas dentro de núcleos urbanos.

En el 2010 se va a incrementar el tráfico a la zona norte y también sobre la zona sur. El tráfico a la ciudad de Rosario lógicamente se va achicando y el tráfico de paso también, lo vamos a tener más selectivamente hacia la zona de San Nicolás, como así también la zona de Buenos Aires.

Buenos Aires fue la gran estrella de la superconcentración de las décadas de 1940, 1950 y 1960, la que capitalizaba todo y también la parte portuaria a través de la Administración General de Puertos. Además, la dirigencia estaba en Buenos Aires y en el interior estaban los puertos especializados

Rosario estaba asignado como puerto cerealero y punto. Campana era un puerto petrolero para uso de combustible. San Lorenzo también era puerto de combustible, y San Nicolás puerto mineralero, principalmente por encontrarse allí la entonces Somisa. Pero todo el grueso de las cargas se concentraba en el puerto de Buenos Aires.

Hoy día, por el efecto de la hidrovía y de los 32 pies de calado, nos encontramos con el efecto descentralizador. El ejemplo más claro es el que tenemos en el puerto de Buenos Aires con el tema de granos. Allí tienen una planta TERBASA que está privatizada. El elevador de granos que tiene una capacidad de 175 o 180 mil toneladas, apenas llega a mover un millón de toneladas de granos, frente a los 4 o 5 millones que operaba en la década de 1960. Este análisis nos está dando una idea del desplazamiento de las cargas hacia el interior. Lo mismo va a pasar con otros tipos de productos, como por ejemplo la

fruta. Por Buenos Aires el volumen de la fruta a exportar es muy poco. Y así, sucesivamente, la tendencia se dará con otros tipos de productos.

Pasemos a analizar qué sucede con la parte vial. Otra vez Rosario se pone en el centro de rutas de autopistas de la República Argentina, cosa que ni siquiera Buenos Aires hizo, porque Rosario cuenta con las autopistas Buenos Aires-Rosario y Rosario-Santa Fe, y hoy día se está completando la autopista a Córdoba.

Si bien la infraestructura vial ha sido construida y mantenida por el Estado en sus distintos niveles, la explotación del transporte de cargas desde sus comienzos estuvo a cargo del sector privado, inclusive en los períodos en que fueron nacionalizados la casi totalidad de los servicios de transporte.

Por las características en que se desarrolló este modo de transporte, permitió que fuera altamente competitivo, sobreprotegido, especialmente a partir de la implementación de las industrias de automotores en el país y de la industria de combustibles líquidos, lo que generó fuertes subsidios directos e indirectos.

Además, la estructura social, económica y política, no permitió la conformación de empresas de transporte por automotor que posibilitaran la prestación organizada de servicios de transporte. Por el contrario, se fomentó el criterio de la atomización, donde la unidad económica la constituye el camión, con lo que el sistema tiene la siguiente

composición empresaria:

Registradas con un camión	31 %
Registradas con 2 a 6 unidades	38 %
Registradas con 7 a 16 unidades	17 %
Registradas con más de 17 unidades	14 %

El parque de camiones con más de 5 toneladas se estima en el orden de las 241 mil unidades, con la siguiente distribución:

Provincia de Buenos Aires	32 %
Capital Federal	13 %
Provincia de Santa Fe	12 %
Provincia de Córdoba	11 %
Provincia de Mendoza	9 %
Resto del país	2 %

La edad promedio de la flota es de catorce años, registrándose en la década del 90 un alto porcentaje de renovación.

Otra obra que va a tener repercusión en los tráficos Este-Oeste, y muy importante, es el desarrollo de Entre Ríos. Esta red de autopista se vincula con este interconector que es la Avenida de Circunvalación. Ya hay temas de advertencia en la Avenida de Circunvalación, pues hay principios de congestión, o sea niveles de tránsito que comienzan a ser críticos. Rosario, y su región metropolitana tienen un tráfico de 28.000.000 de toneladas, y de paso por Rosario hay un tráfico entre 19 a 20 millones de toneladas.

Rosario tiene dos anillos: la Avenida de Circunvalación y la Ruta AO12, que es una ruta de tripulación exterior por zona. El 30 % del tráfico de carga de la ciudad de Rosario es tráfico de paso que está en gran parte afectando también la Avenida de Circunvalación. Por otro lado existe la distribución de tráfico por los accesos, el 30 % pasan por la Ruta 34, la Autopista y la Ruta 11. Otro 30 % está afectando la Autopista Buenos Aires y la Ruta 21, y el 40% restante que viene por las rutas del Oeste y el tráfico Buenos Aires - Santa Fe, está vinculado por el tráfico de paso. Ese tráfico está afectando la relación norte-sur por Avenida Circunvalación, lo que se está convirtiendo en una avenida urbana como ocurre con la Gral. Paz en Buenos Aires.

La Avenida Circunvalación está atravesando zonas urbanas que desarrolla en la zona oeste gran cantidad de barrios sociales. Eso va densificando la malla, genera pasos peatonales, pasos vehiculares, y la Avenida Circunvalación se va a convirtiendo, indudablemente, en una avenida urbana.

La composición de las cargas por camión por tipo de producto transportados es la siguiente:

Productos industriales	32 %
Granos y subproductos	30 %

Combustibles y lubricantes	7 %
Minerales no metalíferos	7 %
Alimentos	6 %
Forestales	5 %
Materiales de construcción	4 %
Agroindustriales	4 %
Productos metalúrgicos	2 %
Químicos	2 %

Sin embargo, como se ha señalado, el grueso de los tráficos nacionales de cargas se realizan por camión, modo más caro (40 % más que el ferrocarril y 250 % más que por barcaza), que consume mayor energía (200 % más que por ferrocarril y por barcaza), y genera mayores perturbaciones en el ambiente.

En el marco de la estabilidad económica, y con una adecuada planificación y normativas de implementación correctas, sin duda que el proceso de transformación del sistema de transporte en Argentina brindará resultados en el corto plazo.

El otro tema es el portuario. La capacidad de acopio en las plantas de las zonas de Rosario está en el orden de 4.423.000 toneladas de según datos del año 1997. En el país, la estadística de acopio que tenemos en todos los demás puertos es del orden de 1.570.000. La zona de Rosario tiene el 75 % del total de acopio de las zonas portuarias del país, y por otro, a nivel de acopio general, la zona de Rosario tiene el 10 % del total de acopio nacional.

El movimiento de cargas por agua es del orden de 16 millones al año 1997; en el año 2010, por proyección, alcanzaría el orden de los 39 millones.

Cabe preguntarnos, entonces, si con las estructuras viales y ferroviarias que tenemos damos solución a los accesos, a estos incrementos de cargas que se nos van a producir para alimentar la parte de los puerto. La respuesta es evidentemente negativa. Uno de los problemas que tenemos los argentinos son los accesos a las grandes ciudades, y Rosario es uno de ellos; el otro es Buenos Aires.

En ese sentido, el planeamiento ferroviario aquí en Rosario estaba planteado en base a la troncal ferroviaria clásica, es decir, sustituir este sistema de ramales que eran

concentradores a través de la troncal ferroviaria sobre el desarrollo del actual Ferrocarril General Belgrano, con su extensión hacia el norte a través de Granadero Baigorria hasta San Lorenzo.

Evidentemente, esta troncal ferroviaria atraviesa un canal que cruza toda la parte central urbana de la ciudad de Rosario, y como hemos visto el grueso de las cargas está en el orden de los 6 millones a 11 millones futuros, en el que Rosario tendría el 3 % de las cargas. O sea, Rosario apenas tendría 2 millones de toneladas, y el grueso de 9 millones pasaría por el centro de la ciudad, con lo cual imagínense los inconvenientes de interferencias urbanas que tendría.

En ese sentido se planteó a través del Estado nacional la implementación de un circuito circunvalar a la ciudad de Rosario siguiendo el trazado de la Ruta A012; un circuito que valga tanto para trocha ancha como para trocha angosta, cuya idea primaria sería la de vincular la playa de Villa Diego con la playa de San Lorenzo. De esa forma, erradicamos el servicio de cargas de la zona de Rosario. Tendríamos una liberación para la parte de cargas de 600 hectáreas de tierras ferroviarias, de instalaciones, de ramales, que podrían ser incorporados al desarrollo de la ciudad, o ser incorporados al sistema de transporte masivo.

Desde el punto de vista de carga, la ventaja sería que de acá a 100 años no tendríamos interferencia de crecimiento urbano, porque esto se desarrollaría en zonas totalmente rurales.

Generalmente los desarrollos urbanos se dan a lo largo del eje norte-sur tal como se aprecia hoy. Tenemos la zona más productiva del país, acentuada por la hidrovía, y es la que se desarrolla entre Puerto General San Martín hasta La Plata. Los asentamientos urbanos tienen varios focos: Rosario es uno que comprende desde Puerto General San Martín hasta Arroyo Seco. Otro foco que también involucra la provincia de Santa Fe que es bi-provincial, llega a Villa Constitución y Ramallo. Otro es el de Campana-Zárate, que entra dentro de la zona regional de Buenos Aires, entre Zárate y La Plata.

Hemos seguido avanzando al respecto y presentamos un programa mucho más generalizado, es decir, en lugar de armar una troncal ferroviaria, la idea es armar un corredor de transporte ferroautomotor; una gran playa operativa ferroviaria, dejar a San Lorenzo con una parte de los tráficos y los otros mandarlos con un ramal independiente a la zona de Puerto General San Martín. De esa forma, podríamos descomprimir los efectos de

saturación que tenemos hoy en el sistema. O sea que con esta solución habría un acceso directo a todas las terminales que disponemos en las zonas norte y sur.

El otro tema es que tener playas operativas implicaría otro efecto importante, como es el máximo aprovechamiento de las tecnologías ferroviarias.

Si uno toma las estadísticas ferroviarias del transporte de cargas va a observar que tenemos 18.000.000 de toneladas de transporte de carga, pero el transporte total que se ha hecho es de 36.000.000 de toneladas. Esto quiere decir que hemos tenido 18.000.000 de toneladas de carga productiva, pero también la carga improductiva es de 18.000.000 de toneladas. Así, hemos transportado 18.000.000 de toneladas de “fierros”, para explicarlo mejor. Agrego: se está gastando combustible y capacidad de tracción de las locomotoras en transportar cargas improductivas. Creo que la transformación del sistema ferroviario está apuntando al material más liviano, mayor capacidad de carga, trenes largos, pesados.

En Rosario estamos sufriendo las consecuencias, y está operando un paso a nivel de trenes de 80 vagones que están de 10 a 15 minutos con la barrera baja. En Bahía Blanca, vemos que Flexa está operando con trenes de 120 vagones, con las consiguientes protestas de la población local. La conclusión sería que si traemos trenes largos, pesados, a estas terminales ferroviarias, y los dividimos para entrar con trenes más cortos, estaremos produciendo un abaratamiento de costos.

En este sistema, el 30 % de las cargas de camión son cargas de paso; implementando la Ruta A012 con una doble calzada, todo ese tráfico sería distribuido para las cargas de camión.

Este 30 % de carga no pasa por la Avenida Circunvalación, es la que va a la zona de puertos, y también por Acceso Sur y a la zona de Puerto General San Martín. En Rosario, será el 40 % de camiones que son tráfico, depósitos, almacenes, ubicados en toda la geografía del área metropolitana, y, por último, son estaciones de transferencias multimodales de cargas.

Otro de los cambios corresponde al sistema multimodal integrado de carga, y nosotros en Argentina no estamos preparados. Hay sólo algunos intentos, logros que van haciendo algunas empresas importantes operadoras de carga en la zona de Buenos Aires. Tenemos zonas donde se hacen consolidación de contenedores, zonas de servicios de asistencias de cargas y, por ejemplo, concentración de automóviles por puerto que necesita grandes superficies, provisión de frío, consolidación y desconsolidación de contenedores.

La zona oeste podría ser utilizada para la distribución de carga, por ejemplo, azúcar a granel que hay que empaquetar y luego distribuir; en cuanto a materiales de construcción, tenemos hormigoneras en la zona de Barrio Vila, pleno centro urbano. Los grandes trenes vienen acá. Se hormigona acá, y después, por autopista, tenemos todo un sistema de red que nos permitiría llegar en mucho menos tiempo desde la zona de Barrio Vila a la zona norte de la ciudad. La zona norte daría también asistencia y apoyo a las industrias y al comercio exterior que se genera en la zona.

Para concluir diría que un gran desafío que tenemos por delante en Rosario, provincia de Santa Fe, es resolver cómo damos respuesta a toda la avalancha de evolución, económica, industrial, agropecuaria, de comercio exterior, y de qué forma lo afrontamos. Nosotros operamos en la parte de servicio y tenemos que dar respuestas contundentes a estos temas. Conjuntamente con los políticos, los técnicos podemos aportar la cuota de profesionalidad a todas estas materias. Si no, se perpetuará lo que tenemos hoy día, donde las cosas se resuelven sobre la marcha y se emparchan, y eso repercute en el costo. Tenemos muchos costos improductivos. Las condiciones de competitividad pueden mejorar con la aplicación de estas técnicas.

Cap. Martín Sgut

*Secretario Técnico de la Asociación de Puertos y Terminales Privadas del Mercosur. Especialista en transporte marítimo y en puertos.

Es un honor venir a esta casa, invitado por el Instituto de Desarrollo Regional y por la Bolsa de Comercio de Rosario, dos entidades de prestigio y con una vasta tarea desarrollada en torno al desarrollo regional.

Creo que parte de la clave del desarrollo de Rosario y de los puertos de Rosario, y en general de todo el sistema portuario argentino, está cada día más sustentado en los trabajos institucionales por parte de estas entidades que mencioné, y también por parte de las Universidades.

En ese sentido, en Rosario tanto la Universidad Austral como la Universidad Católica, como también los trabajos elaborados por los estudiantes del Ing. Juan Basadonna, están muy abocados a estos temas del transporte, de la logística. Creo que es una de las materias estratégicas de cambio de desarrollo económico, y de todo el desarrollo de esta región que ustedes propugnan.

Me permití hacer una introducción haciendo referencia a una de las palabras que fue usada sistemáticamente en este ciclo, al tema de la logística. La logística, o como se dice hoy día *Supply Chain Management* -la técnica del transporte integrado al almacenaje y a la distribución-, está adquiriendo una importancia muy significativa en el mundo. Anteriormente, los sectores industriales o productivos eran los que manejaban la logística y decidían dónde se fabricaba una cosa, dónde se distribuía y quién lo consumía; ahora la estrategia está cambiando. Hay una especie de subversión por efecto de la globalización, por efecto de la informática y del comercio.

Ahora, son los usuarios, los distribuidores, grandes mayoristas, supermercados, quienes están empezando a decidir esto. Los sectores productivos se están adaptando a las voluntades que vienen “de abajo”, que vienen del mercado.

En materia de logística, todo este proceso de globalización del comercio, y todo este proceso de integración está unificando el mercado y las posibilidades.

Entonces la principal preocupación desde la visión de la logística, de los grupos productivos, es lograr una eficiencia en todo lo que es la cadena de aprovisionamiento, es decir en el *Supply Chain Management*, de forma tal, que desde la producción de un bien hasta la entrega, haya todo un proceso de altísima eficiencia y de bajo costo.

Las grandes corporaciones están tomando este tema a partir del concepto del cual nació la logística. La logística, fue muy estudiada a mediados de este siglo por un gran impulso de los ejércitos y el tema de la defensa. La logística empieza a ser investigada por las fuerzas armadas, por el ministerio de Defensa de las grandes potencias. En este siglo, este tema tiene un desarrollo muy importante; los gobiernos norteamericano y soviético invirtieron muchísimo en las universidades para investigar estos temas porque constituían un elemento clave para la victoria en una guerra.

Paradójicamente, a fines de este siglo este tema tiene algo que ver con el tema militar nuevamente, pero desde otra concepción. Estos *merge* (fusiones) entre grandes corporaciones, toman el tema de la logística como un tema casi militar. Las corporaciones establecen estrategias de guerra para vencer en la guerra comercial, y aplican la base de todas estas disciplinas con mucha intensidad en el mundo y que ahora, digamos, está de moda. Está de moda, por una cuestión de subsistencia de estas corporaciones, que se obsesionan por levantar el precio de sus acciones; y la variable de cambio más pronta que tienen es bajar el costo de logística y distribución para situarse en una ventaja competitiva con su enemigo, la otra corporación que compite con ellos.

Vamos a hablar de SCM (*Supply Chain Management*). Hay un flujo de materiales desde los proveedores, la compra, la producción, la distribución y el mercado. Por otro lado, logística implica que hay un flujo de información de un sentido hacia otro. Este tema está muy estudiado en Europa y Estados Unidos y sigue detalladamente el análisis de cómo evolucionan los costos logísticos. Podemos observar que si los costos logísticos estaban a principios de la década del 80' en casi un 17 % del Producto Bruto, tienden a bajar a valores del 10,5 u 11 % en la actualidad.

Hay una eficientización en el mercado norteamericano muy fuerte a partir de toda la presión de las corporaciones de eficientizar sus costos en todo lo que es distribución, transporte, almacenaje, los que han bajado en proporción al producto bruto y, por otro lado, en los costos unitarios de los productos. El valor agregado en cada producto es la sumatoria del costo logístico, es muy estudiado y se pretende bajar cada vez más. Hay estudios realizados por la Universidad de Costa Rica, que estiman que el valor agregado logístico del producto que compramos en la góndola del supermercado, en el área latinoamericana, tiene un valor agregado entre un 20 y 25 %. Es aterrador. En Europa y en Estados Unidos, ese valor agregado está dentro de un rango comprendido entre un 10 y 12 %. Estamos hablando de la mitad, y hay un *overhead* (costo directo), un valor del 10 al 15 %.

Estamos hablando de Latinoamérica y no de Rosario o Buenos Aires, que tenemos del 10 al 15 % de costo de ineficiencia, que es todo una sumatoria de costos que muchas veces no son directos: la seguridad que hubo que ponerle al camión por circular para evitar que lo roben, las demoras en los puertos, impuestos mal aplicados y toda una serie de variantes que después vamos a analizar.

En la Argentina, desafortadamente, se apuntó al ajuste en función al componente del costo laboral. En algunos casos, muy acertadamente, y en otros casos sin sentido. Esa es la conciencia del costo argentino.

Mi punto de vista es diferente. Creo que el costo no es la variable de ajuste principal y tampoco tolera seguir bajándola. Entonces, hago hincapié en estos temas, porque luego voy a hablar del caso de Rosario. También me gustaría transmitirles que yo ocupé algunos cargos institucionales pero hago de cuenta que estoy en la universidad y que, con todo respeto, ustedes son alumnos. Es mi intención hablar a título académico, sin representación de ninguna de las entidades, porque quiero sentirme libre de decir lo que pienso.

La visión de la logística es un eje prioritario para analizar estrategias de desarrollo institucional y de infraestructura de la región de Rosario o, como suelo decir yo, de los puertos de Rosario o Santa Fe, involucrando a las terminales privadas, al puerto concesionado y, aunque sea polémico, al puerto de Santa Fe. Hablo de este conjunto portuario de esta región, quizás concentradamente en Rosario.

Se habla mucho de navegación fluvial en la República Argentina y la realidad es que el tráfico fluvial de cargas termina en esta región, en lo que es cargas argentinas. La provincia de Santa Fe mueve 20 millones de toneladas de carga, y aquí hago la misma salvedad que hizo Basadonna: hace 10 años que no hay estadísticas de puertos en la República Argentina. Somos, creo, el único caso en el mundo. Creo que hasta Bosnia tiene las estadísticas al día. La Argentina es el único país en el mundo junto con alguna tribu africana que no tiene estadísticas. Esto constituye un síntoma muy alarmante; entonces cuando uno necesita datos estadísticos tiene que jugar de Sherlock Holmes y buscarlos en todos lados, para luego ir integrándolos.

Decíamos, la provincia de Santa Fe mueve aproximadamente 20 millones de toneladas al año 1997. Esto representa la cuarta parte del movimiento portuario nacional, que no es poco. Que una provincia concentre la cuarta parte del movimiento portuario del todo el país, es muy importante. Creo que los santafesinos tienen que estar muy orgullosos de eso. Por un lado, la provincia de Entre Ríos maneja un 1,7%; la décima parte de Santa Fe. Corrientes no mueve nada por agua. Corrientes -una isla- no mueve carga por sus puertos. El Chaco, 1 millón de toneladas. Misiones, nada, otra isla que tenemos en la Argentina, una isla que no mueve carga por sus puertos. Paraguay mueve de 4 a 5 millones de toneladas por sus puertos. Bolivia y Brasil en lo que son tráfico de hidrovías, mueven cargas muy pequeñas, en total un movimiento de 2 a 3 millones de toneladas de carga.

La hidrovía, en lo que es carga de la Argentina, marítima y fluvial, llega hasta esta región. Los demás movimientos son marginales. Son tráfico pasantes, paraguayos, bolivianos y brasileños. Nos situamos en esta zona de la región Rosario y de Santa Fe; Diamante, más al norte, y se acabó el transporte fluvial.

Los números a nivel nacional de movimientos de carga por provincia son los siguientes. Estos porcentajes están publicados, pero la opinión es que la Argentina está moviendo más. Son del año 1997, pero aparentemente faltan cargas:

Chaco: 1%; Entre Ríos: 2%; Santa Fe: 23%; Buenos Aires: 42%; ciudad de Buenos Aires: 9%; Santa Cruz, con un nivel significativo por el petróleo.

Ahora, yendo al tema de los puertos de Santa Fe, debemos señalar la situación de ventajas y desventajas principales.

La ventaja del sector portuario santafesino es que desde el punto de vista de infraestructura, es uno de las regiones del mundo con mayor facilidad de construir muelles. Las barrancas posibilitan instalar un muelle y una estación de transferencia a un bajísimo costo, factor envidiado por muchos países del mundo. Reparen ustedes que para construir un muelle cualquiera -en Chile, por ejemplo-, es necesario hacer inversiones 40 a 50 veces superiores en costos.. El puerto de Valparaíso, por ejemplo, tiene una escollera en aguas muy profundas que en su extremo es una pirámide que tiene 90 mts. de altura para contener el embate del agua. Ese tipo de obra tiene un costo del orden de alrededor de 100 millones de dólares.

En esta zona, en cambio, se puede realizar un muelle a un bajísimo costo y eso lleva a trasladarlo a la operación teniendo una ventaja competitiva. Este precio se tiene que trasladar al producto. Un puerto chileno requiere tremendas inversiones, en muchos casos con aportes estatales porque si no los números no cierran. Hay que valorar esta ventaja comparativa que posee la ribera de esta provincia, que da la posibilidad de construir muelles e instalaciones portuarias a un costo realmente competitivo a nivel internacional.

Esta ventaja de los puertos santafesinos está acompañada por el buen régimen legal que tiene la República Argentina en lo que se refiere a puertos. Como decía Juan Basadonna, la Ley 24.093 diferencia a la República Argentina del resto de países de Latinoamérica, posibilitando que el sector privado tenga un régimen de seguridad jurídica en lo que es inversión en materia portuaria.

Otros países latinoamericanos tienen regímenes legales antiguos, que discriminan a los inversores extranjeros, no permiten hacer un puerto privado, dan un permiso de concesión por una cantidad determinada de años, por lo cual toda la obtención de desarrollo financiero del negocio se complica sobremanera. Esas son algunas de las virtudes.

Por otro lado, tenemos desventajas, tanto de los puertos de Santa Fe como del resto del país. Tenemos un régimen aduanero sumamente obsoleto, que complica la operación portuaria y que descoloca a la Argentina en el mercado. La descoloca a tal punto que toda la potencialidad de servicios ofrecidos por esta zona, tanto por parte de inversiones privadas o los puertos concesionados, ante un régimen aduanero obsoleto, ante una institución aduanera que debe ser modernizada -con recursos humanos mal pagos y mal capacitados-,

lleva a que Argentina por lo menos pierda la posibilidad de competir en el mercado de trasbordo de cargas paraguayas, bolivianas y brasileñas, perdiendo la posibilidad de hacer un trasbordo en el día de hoy de 3 millones de toneladas.

Esto implica una pérdida de actividad productiva de servicios, una pérdida directa para esta región tan beneficiada en la posibilidad de generar empleo y de vender servicios. Creo que uno de los puntos claves para el desarrollo, tanto de la región de Rosario, como del resto del sistema argentino de transporte, es contar con una legislación aduanera moderna.

Otro de los puntos de desventaja es que tenemos un régimen fiscal impositivo sumamente desfavorable para el sector portuario en particular. En Uruguay, en Paraguay y en Brasil, cualquier inversión en zonas portuarias no requiere el pago de derechos de importación en equipos, ni pago de IVA en equipamientos, e inclusive no se paga IVA en los elementos de consumo como, por ejemplo, en el combustible o en la electricidad.

Resulta de esto que con estrategias muy inteligentes desarrolladas por nuestros vecinos, ellos vislumbran la operación de un servicio externo, porque el hacer trasbordo de cargas es meterse en el medio del océano a intermediar entre el Paraguay y Holanda. No es un servicio prestado internamente en el país. Entonces, hay una visión muy clara de que ese tipo de actividad es netamente exportación de servicios. Al desgravar estos servicios, captan el mercado. De hecho, los toman, y pese a que tenemos otras ventajas competitivas, perdemos el mercado. Esto es aplicable a los granos, a las cargas contenerizadas, etc. Tenemos, entonces, una situación de desventaja en lo que son los regímenes aduaneros e impositivos.

No quiero transmitirles un cuadro negativo, pero me parece fundamental en estas discusiones incorporar estos temas. Muchas veces tendemos a creer que todo va a estar resuelto haciendo una determinada obra de infraestructura, llámese puente, o muelle o tramo ferroviario. Sin duda, hay ciertas obras de infraestructura que son prioritarias. Ahora, mi convencimiento -en cuanto a los cambios que requiere esta región en lo que es transporte por agua, puertos y transporte en general- es que la necesidad de cambio en un 80 % es legal, institucional; pasa por mejorar los mecanismos de participación. Dicho de otra forma, es el *software* de transporte y no el *hardware*.

Por supuesto, hay obras prioritarias pero Santa Fe se puede jactar, en lo que a infraestructura en puertos se refiere, de tener un potencial muy importante. La región de Rosario está afectada por una baja oferta de transporte por agua. Pasan muchos barcos

diariamente, pero la mayoría están impedidos de hacer transporte de cabotaje. Por otro lado, hay algunos buques de bandera argentina, que no alcanzan, pero debido a la protección que hay en materia de cabotaje, en lo que es transporte por agua, un buque de bandera extranjera -salvo con un régimen de excepción o con un permiso- está impedido de hacerlo.

¿Qué pasa en la práctica? Toda la oferta, los barcos o las barcazas que están pasando frente a estos puertos, en lo que es subida, casi todos van con la bodega vacía, y en lo que es bajada, también hay una proporción de bodega vacía. Toda esa oferta de transporte no se puede aprovechar. Creo que este es un tema que hay que encarar en forma urgente. Rosario está a una distancia crítica con Buenos Aires, está a un límite en lo que es competencia con el camión. Es muy difícil competir contra el camión, con un transporte por agua y con ferrocarriles. Es un tramo de 250 Km., pero dada la gran masa de transporte en este río y en forma creciente, creo que hay estrategias de capitalizar para sustituir el transporte terrestre por transporte por agua.

Eso requiere varias estrategias, en lo que es la carga general, la única forma que funcionaría esto sería con un sistema de transporte diario -un "1114" del río que viaje por el río-, con salidas diarias, si no hay forma alguna de competir con el camión.

Desde una óptica fiscal, en Argentina decimos que los buques deberían ser construidos en nuestro país, y el cabotaje debería ser todo hecho con banderas argentinas. Es muy bueno decir eso. Parte de mi carrera, fui oficial de la marina mercante y la quiero mucho, pero esto es -muy duramente- como el cuento del hortelano. Manifestamos tener buque de bandera argentina pero no están, queremos hacer los buques acá pero los astilleros en la argentina están fundidos, y el tráfico utilizable no se puede usar. Creo que este es uno de los temas estratégicos para la región de Rosario.

Si se quiere aumentar el uso de los puertos, si se quiere plantear una sustitución de los modos de transportes terrestre y por agua, hay que encarar muy seriamente estos temas, analizar esta problemática a nivel nacional. No es un análisis puntual de esta ciudad. Hay que tener la madurez de estudiarlo y definirlo.

Un punto al que hice referencia es que la mayoría de los temas a resolver en esta materia para mí son institucionales, hacen referencia al *software*; pero -como decía Juan Basadonna- el mayor déficit, estratégico en la estructura tanto en Rosario como del resto del país, es toda la temática referida a la accesibilidad ferroviaria a los puertos. No quiero parecer como el marino que dice que todo se tiene que transportar en barcaza. Todos los

medios de transporte tienen roles estratégicos, pero sí hay que tender a trasladar el transporte por medios más eficientes en costos y menos contaminantes. Creo que es una tendencia ineludible.

En lo que hace al transporte ferroviario, hay un déficit muy claro. Por un lado, de infraestructura, de interfases entre transporte por agua y ferrocarril. Un problema muy serio que tenemos en Argentina es el costo de transbordar una carga en un vagón de ferrocarril y ponerlo en la bodega de un barco. No cierra, y produce que esa carga en vez de transportarse un tramo en ferrocarril y el resto por agua, termina siendo llevado por camión.

Me alegro que estén analizando en particular este tema en Rosario, pero en esta instancia, hay que alegar a una hipótesis de máxima:

- 1) Vincular las terminales privadas o públicas, con sistemas de transferencias ferroviarios eficientes y de bajo costo; y
- 2) Tener la visión de tener terminales interiores de carga en el interior del país.

Sin una cosa, la otra no funciona. Estos factores conspiran para que estos números que mostramos no sean mayores en lo que es la participación del transporte por agua de la región Rosario.

Los puertos, las comunidades portuarias, se van a tener que interesar algún día en tomar cartas en estos temas. Van a tener que encarar el problema de tener participación o inducir o invertir en terminales interiores de carga en el país, porque en el tema de la infraestructura portuaria en la Argentina estamos muy bien. Al menos a niveles sudamericanos o latinoamericanos, estamos en punta aunque no llegamos aún a instancias internacionales. Pero en una visión regional, estamos bien. Sin embargo, lo que está fallando es la red de transporte interno, la interfaz con el ferrocarril, el marco institucional.

El tema del multimodalismo encaja directamente con lo que venía analizando. La hipótesis de aumentar el nivel de operación portuaria proveniente del sistema ferroviario es eminente. Rosario tiene una posición privilegiada. Los puertos de Rosario -lo digo en un sentido macro-, tienen altísimas posibilidades de captar cargas del interior del país por vía ferroviaria. Pero existe aun otro factor institucional que conspira contra esto, que es que la Argentina no tienen un marco claro en lo que hace al transporte multimodal. A pesar de que contamos con una ley de transporte multimodal, aprobada en enero de 1998, cuando en los distintos ámbitos -empresariales y académicos- se empezó a analizar lo aprobado, se llegó a la conclusión de que no sirve, y más allá de que no sirve, trae una altísima confusión, y eso es un retroceso. A un año y medio de haber aprobado esa ley, existe el temor de que se

reglamento. La Argentina merece tener un marco legal adecuado en lo que es multimodalismo.

En este momento en la Argentina se plantea un tema que no llega mucho a esta región: hay una crisis muy fuerte en lo que respecta al transporte de línea por contenedores. Los precios del mercado desde noviembre de 1998 hasta el presente se han duplicado. Lo que costaba posicionar un contenedor de 40 pies en el mercado americano, 1.000 dólares, ahora cuesta 2.000 o 2.100. Se conjugaron en esto, por un lado, el efecto de crisis de Brasil, pero uno de los elementos que pesó es que las empresas de Leasing no quieren posicionar contenedores vacíos en la Argentina, porque hay un régimen punitivo a tener contenedores. ¿Qué quiere decir esto? Que el contenedor en la Argentina, ya sea que lo traiga un importador como que lo traiga una empresa para que después lo use un exportador, es considerado mercadería. Entonces debe ser importado temporariamente, hay que dejar garantías, hay un plazo, hay restricciones. Entonces, hacerse de una cantidad de contenedores, por ejemplo, en Rosario para tenerlo a disposición del mercado, es algo que linda con lo ilegal en nuestro país.

Brasil acaba de diferenciarse decididamente en este tema, acaba de sancionar una ley que establece que los contenedores son elementos de equipos de transporte, y más allá de eso, para aclararlo, que es libre la entrada y salida de contenedores. No importa lo que se haga con el contenedor. La gran preocupación de la Aduana y del Estado en Argentina es que alguien traiga un contenedor y lo deje en el país, porque la idea es que no se debe dejar entrar contenedores porque en realidad es la industria argentina la que los debería fabricar. Entonces, si los dejamos entrar y los usamos en el transporte interno es atentamos contra la industria nacional.

La realidad es que ni Argentina, ni Estados Unidos, ni Alemania tienen hoy capacidad para fabricar contenedores. Estos se fabrican en países asiáticos y a precios que están por debajo del costo. Esta es la realidad de este mundo. No es rentable la actividad industrial de fabricar contenedores, ni acá, ni en Estados Unidos. Con esta argumentación, de que no vamos a dejar los contenedores porque lo deberíamos fabricar nosotros, se está produciendo un fuerte daño al comercio exterior. No es mi intención que este planteo aparezca como una queja con el actual administrador de Aduana, que no tiene la culpa; este constituye un error histórico de la Argentina. Estos vicios, estas carencias, vienen desde hace muchos años, algunos se han agravado últimamente, pero estos defectos que tenemos en las instituciones, en los marcos legales, son históricos.

En un estudio que realicé traté de tomar a Mendoza como un tramo logístico cualquiera, lo que es perfectamente aplicable a Rosario y cualquier otro punto del país. Traté de determinar el costo logístico de toda una operación, el *overhead* (costo directo) o el costo argentino. Es un ejercicio muy conservador, que llega a la conclusión de que en toda la operación se podría bajar el 7 % del costo.

Veamos algunos números. El Mercosur maneja casi 5 millones de TEUs. La costa este del Mercosur tiene la participación de 3 millones y medio en todo el tráfico de contenedores en el Cono Sur. La economía de escala está del lado de la costa este; la costa oeste, en cambio, tiene volúmenes más chicos, tamaños de buques más pequeños, costos más altos, fletes más altos, menos desarrollo portuario. Una y otra costa del Cono Sur son como el día y la noche.

Realicé en este ejercicio, desde un precio FOB, hasta la emisión de los seguros, todo el análisis de cuánto cuesta llegar con esa carga FOB a un puerto que puede ser el de Rosario o el de Buenos Aires. Tomé un valor referencial como promedio de cargas importadas en *containers*, y apliqué un 168 % en una operación de 20.000 dólares. Luego lo discriminé. De ese 168 %, hago llegar hipotéticamente esa carga hasta Mendoza, hasta un centro de distribución. O sea, los números que tenía antes que llegaban al 168 %, le agrego la emisión del *Bill of Landing* (BL), y una serie de *subcharges*. Esto ha variado algo en la actualidad. Todo lo que cuesta el transporte, los gastos de aduana, costos de inventario, y nos da 180 dólares con 51 céntimos. O sea que si compré un televisor a 10 dólares en Nueva York, ponerlo en Mendoza me cuesta 8 dólares más, es decir 18 dólares. En síntesis, hicimos un análisis en el marco de la Asociación de Logística y llegamos a la conclusión que sobre esta operación de 20.000 dólares, hay 830 dólares que podrían ser evitados. Estos 830 dólares significan 7 % del costo FOB, esto es muy duro en una cadena de comercialización donde hay un 7 % de *overhead* que podría ser evitado. Es la diferencia entre la vida y la muerte, es la diferencia entre vender o no.

Al principio de esta charla dije que se estima que en Latinoamérica estos *overhead* están entre el 10 y el 15 % arriba. Teniendo esos datos de la Universidad de Costa Rica, vamos a calcularlo a ver si es verdad. Y hecho con mucho rigor y muy conservadoramente, detectamos un 7 % de *overhead* en Argentina. Este es un número que está analizado en caso de importación, es el mismo tema en la exportación, tal vez un poco menos. Es decir, Argentina tiene una desventaja competitiva en sus exportaciones, de valores que por lo menos son un 7 % del precio FOB. Este es un factor que tiene mucho que ver con lo que

venía diciendo antes. Al no poderse seleccionar los tramos multimodales ideales por no tener estaciones de trasbordo, por no tener flota, por no tener mecanismos institucionales adecuados, la infraestructura disponible queda inutilizada y esto pasa por Buenos Aires en avión, o bien en camión, desde San Pablo.

Tengo otros elementos; estuve revisando una serie de documentos de políticas de transporte y de logística del gobierno americano, del inglés, de la Comunidad Europea, tratando de ver hacia dónde se dirige esta gente. Y traje una muestra de cuál es la preocupación de la Comunidad Europea.

La Comunidad Europea cuenta con un documento donde define a dónde apuntala el mejoramiento de la logística y el transporte. Si bien encontramos aquí unos elementos que nosotros también evaluamos, aparecen otros temas que quizás estén en la Argentina dentro de cincuenta años. El gran desafío es lograr incorporarlos en nuestra agenda ahora para que por lo menos lo discutan nuestros hijos.

Lo primero que define la Comunidad como política es tener una infraestructura adecuada. El segundo tema que pone en lista de prioridades es tener un sistema de transporte inteligente. En este sentido, se está tendiendo a aplicar mucho en el transporte terrestre en Europa, y yo creo que hay que encarar esto en Argentina. En Europa y en Argentina se está impulsando, con apoyo del gobierno, crear con Internet bases de *Brokers* de flete, en particular en el transporte terrestre. No se quiere que circulen camiones ni vagones vacíos, porque ven que es la acción preliminar para bajar la contaminación con CO2. Entonces con fondos muy reducidos se está apoyando esto a través de instituciones, y se están estableciendo *webs* donde pueden acceder los propietarios de los camiones o las empresas de transporte. Se hace como un *pool* de cargas, sin obligar a nadie, y sin que lo defina ningún funcionario. Pero se hace pública la oferta de transporte en estos sistemas. Entonces se establecen centros de comunicación, se registran los transportistas individuales o las empresas, y empieza así a haber más fluidez o transparencia en el mercado del transporte terrestre y también ferroviario. Por lo cual se reduce el *backhold*, el retorno vacío.

Esto es un tema prioritario en Estados Unidos, y en la Comunidad Europea le están dando una importancia tremenda. Creen que es una de las claves para efficientizar el sistema y en esto no se trata de hacer ningún edificio o un muelle. Es un trabajo tedioso de participación con instituciones. Esto, en definitiva, es puro *software*, y no es caro.

La gran preocupación en la Comunidad Europea es tener regulaciones homogéneas. Precisamente, hacía referencia a las asimetrías con Uruguay y con Paraguay. Este es uno

de los temas que se van a tener que encarar en la Argentina. Si nos integramos tenemos que tener mecanismos legales armonizados, de lo contrario se perderá la condición de tener una cancha *playing-field* pareja en el mercado. Un puerto argentino no puede estar compitiendo con un puerto Uruguayo, si el Uruguayo tiene una cantidad de pautas económicas más bajas que las nuestras. Tampoco es aplicable dentro del país. Tiene que haber una base económica que sea homogénea, si no no se puede competir.

Otras de las obsesiones en Europa es el tema de la creación de una ventana electrónica. Una tramitación única para todos los temas en particular: temas aduaneros, fitosanitarios, y demás. El transporte intercomunitario, o con resto del mundo, no quiere que se genere un papel en el trámite; quiere que el usuario no tenga que ver a nadie, y que lo haga por Internet. Es un tema que ya está en marcha en el mundo. Lamentablemente, creo que en Argentina nos falta mucho, y que cada día estamos retrocediendo más.

Es bueno para mejorar la competitividad compartir la información de transporte, de la oferta de transporte, las estadísticas; el tema de intercambio de informaciones es un tema clave si queremos mejorar el sistema de transporte en la Argentina. La educación y la competencia.

Quiero cerrar mi exposición con un tema álgido. Buenos Aires perdió los granos pero concentró los contenedores. Es una reacción del mercado. Gracias a Dios, en la Argentina nadie más dice, como se decía en otras épocas -fui director de Puertos en la década de 1980- por dónde pasaba cada carga, con toda una serie de argumentos. Siempre me opuse a esa política. Es el usuario quien decide por dónde va la carga. La sumatoria de los clientes del tráfico de *containers* concentra su carga en Buenos Aires. Creo que Rosario tiene un futuro en este tema, el de aumentar los volúmenes de carga. En ese sentido, está muy en línea con la posibilidad de mejoramientos de ferrocarriles. Sería ideal que Rosario empiece a competir con Buenos Aires, porque lo que veo es que no se puede basar toda una estrategia en estar mirando a Buenos Aires. Rosario tiene que mirar hacia el mar, hacia Europa, hacia Estados Unidos. Tratar de seducir esas cargas, esos armadores *liners*, ofrecerle cosas concretas, aumentar la oferta de transporte del río. Actuar por un lado en competencia con Buenos Aires, pero por otro lado establecer estrategias conjuntas. Hay puntos clave que son de interés común. En el futuro se debe tratar de analizar esto. Lamentablemente, Buenos Aires tiene una desventaja competitiva con Rosario desde el punto de vista institucional. Rosario tiene un modelo: logró hacer su puerto autónomo. Buenos Aires no logró eso. No es culpa de los porteños. Creo que el gobierno nacional no

quiere que se descentralice el puerto, creo que en el futuro, cuando el puerto esté descentralizado y sea autónomo, en los próximos años, Rosario, Buenos Aires, quizás La Plata, en lo que hace a tráfico *liners* y tal vez a otros, puedan establecer estrategias en conjunto. Estos puertos pueden, por una lado, competir, pero, por otro lado, hay varios objetivos que les son comunes. Veo que ese es el futuro.

PANEL 2

Perfil competitivo de la región

Polo de especialización agroalimentaria

Dr. Ernesto Liboreiro

Dr. Daniel Costamagna

Dr. Carlos Abalo

30 de Julio 1999

Dr. Ernesto Liboreiro

* Contador Público Nacional. Máster en Economía Agraria (Universidad de Michigan, EUA).
Director del Instituto de Negociaciones Agrícolas Internacionales.

Agradezco a las autoridades de la Bolsa de Comercio de Rosario y del Instituto de Desarrollo Regional, como así también al Secretario de Producción, al Secretario de Agricultura, a los que están presentes, autoridades y colegas.

La conferencia que voy a dar está auspiciada por el Instituto de Negociaciones Agrícolas Internacionales que ha sido constituido recientemente por la Bolsa de Comercio de Rosario y las Bolsas de Cereales de Buenos Aires y Bahía Blanca. Este instituto tiene como objeto participar activamente de las diversas negociaciones multilaterales sobre comercio internacional, en las cuales participa Argentina.

La primera va a ser la Ronda del Milenio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que va a comenzar próximamente en Seattle, en el Estado de Washington, en noviembre, y el próximo mes en Argentina el grupo CAIRNS se va a reunir en Buenos Aires.

Hoy, voy a presentar una especie de marco global sobre el comercio de alimentos, las grandes transformaciones que se están produciendo a nivel mundial, de tal manera que podamos llegar al seno donde se desenvuelve esta región de extremada importancia para Argentina.

La disertación va a constar de 4 puntos, una introducción, las transformaciones en las cuales voy a poner bastante énfasis, el escenario más probable que surge de estas transformaciones a nivel mundial que se están viviendo y, luego, voy a intentar explorar algunas estrategias.

Por ejemplo, tratar de ver en qué medida podemos pensar un escenario distinto al que se presenta, que a mi manera de ver es un escenario bastante difícil, como lo es para todos los sectores. Por otra parte, no hay sector, creo, en el mundo, que no tenga por delante un escenario difícil.

Hoy el mundo es competitivo, es sumamente cambiante, los precios de todos los productos decrecen, no sólo de los productos del agro; quizá el aceite de barril, el petróleo, sea uno de los pocos que no decrecen. Todos los productos decrecen en precio, a nivel mundial. O sea que la competitividad y la exigencias existen en todo el mundo y en todos los sectores.

En el último punto, trataremos de identificar alguna manera, a pesar de que sabemos que el escenario es difícil, de incidir para cambiarlo.

Vamos a comenzar con las transformaciones y vamos a hablar de 4 tipo de transformaciones. Una se refiere a las transformaciones macro a nivel de una economía mundial. Luego, las que se refieren a la demanda mundial de alimentos. En un mundo que va cambiando, se va diferenciando entre la demanda global de *commodities* y la demanda de productos con ciertas características específicas.

Luego vamos a hablar de algunos conceptos antiguos y modernos en materia de los manejos de los campos y los agro negocios. Les voy a presentar algo que he visto en una publicación llamada "Choice", que muestra una contraposición de conceptos entre lo antiguo y lo moderno que es muy indicativa y reflexiva en cuanto a la forma en que está cambiando el mundo, algunos pre-conceptos que uno tiene o antiguos paradigmas.

Vamos a comenzar por los cambios en materia de la economía mundial. Para la mayor parte de ustedes, probablemente, estas cosas son conocidas. Entonces, lo que vamos a hacer es puntualizar aquellos que tienen cierta pertinencia para nosotros. Vamos a tratar de centrarnos en aquellos que son importantes para el tema central, que es el área de Rosario, el área de desarrollo y el encastre que tiene con el resto del mundo.

La gran movilidad de los capitales para trasladarse es uno de estos cambios. Esto es algo sumamente importante, tiene mucho que ver con el tema de la globalización. El capital tiene tal capacidad y velocidad para trasladarse desde un lugar a otro -simplemente con el *clic* de una computadora-, que se hace prácticamente incontrolable para cualquier Estado poder mantener al capital fijo en un lugar. Es decir, el capital tiene una movilidad, una capacidad de desplazamiento inigualable a través de los tiempos; de manera que lo único que uno puede hacer es definir anzuelos, definir capacidades para poder atraerlo, para que se instale en tierras que nos interesen. Ese es un tema sumamente importante.

Luego se ubica otro cambio sumamente ligado con el anterior: el movimiento sumamente veloz de las informaciones. Al igual que el capital, las informaciones tienen una capacidad de movimiento que permite al mundo acercarse en cuanto al conocimiento recíproco, conocimiento de las oportunidades, conocimiento de las amenazas, conocimiento de las fortalezas que un área tiene, también de sus debilidades.

Eso acerca al mundo, eso hace que el área de Rosario sea más conocida, que la gente llegue a conocer qué es lo que pasa y pueda evaluar las oportunidades que tiene para instalarse y aprovecharlas. Y también para alguno será visto como una amenaza. Para el productor de los EE.UU., la capacidad que tiene el área de Rosario de originar maíz, por ejemplo, es vista como una amenaza.

Continúa la concentración económica en todas las esferas, no solamente a nivel de la agroindustria, sino también a nivel de la siderurgia, de los automotrices, de los productos químicos, de los medios de difusión. Este es un fenómeno mundial que se evidencia en todos los eslabones de la cadena, ya sean los supermercados, las provisiones de semilla, los acopios, las fábricas procesadoras.

Luego vienen las fusiones y adquisiciones que continúan dándose en todos los órdenes. Adquisiciones de cifras impresionantes, de miles de millones de dólares, decenas de miles de millones de dólares que hacen que se gesten los monstruos más impresionantes. Digo monstruos, porque si bien es cierto que para nosotros como consumidores se nos representa como una oportunidad, porque nos permiten acceder a

bienes y servicios sumamente baratos, contrariamente, como productores y como hombres que ejercemos la producción, nos coloca en una situación de tensión y de estar constantemente campeando y adaptándonos y convirtiéndonos en Goliats. Entonces, esto produce una situación bastante difícil, muy desafiante.

Por otro lado, en términos positivos para nuestro país y nuestra región, afortunadamente, las distancias económicas se acercan. Es decir, no sólo los movimientos de capital son muy veloces, no sólo los gastos se trasladan repentinamente de un lugar a otro; sino también las distancias económicas, el costo de trasladar los productos se achica, porque se achican los costos de embarque, los costos internos, los costos marítimos internacionales. Todo eso nos permite que se integre el área Rosario al resto del mundo, lo cual es una buena noticia.

Otro aspecto de los cambios a nivel macro: EE.UU. aprende a crecer con mayor estabilidad. Creo que esta, también, es una buena noticia, porque que un país, el más poderoso de la tierra, aprenda a manejar su economía de tal manera que pasen años de crecimiento estable -como ha pasado tanto en la administración republicana anterior como con la demócrata actual- sin tener los famosos ciclos de subas y bajas impresionantes, es un dato auspicioso.

Quizás podamos ir aprendiendo cómo es este manejo, ese tipo de tecnología, de conocimientos; de tal manera que estas crisis tremendas puedan atenuarse con el paso del tiempo y podamos tener crecimientos con menos interrupciones como ha pasado estos últimos dos años con la crisis de Asia. Quizás aprendamos a ordenar las cosas desde el punto de vista del futuro para poder crecer más ordenadamente y tener una demanda menos fluctuante a nivel internacional.

Hoy, Asia tiende a crecer nuevamente. Personalmente, cuando observo a los países tratando de identificar cuáles son los que tienen más potencial para crecer, miro a los pueblos, es decir, su capacidad de esfuerzo, para ser ordenados, organizados y pensar que el trabajo es importante. Y cuando miro Asia, pienso que es uno de los pueblos que se fajan, que producen con costos bajos y que tienen capacidad de ahorro. Me parece que esto es lo central: Asia tiende a crecer, tiene problemas de ordenamiento financiero pero parece que está volviendo a "ponerse las pilas". Asia tiene que crecer y esto es muy importante para la demanda mundial de alimentos, porque dicha demanda va a crecer fundamentalmente a partir del mundo pobre, no a partir del mundo rico.

El mundo rico -Europa y EE.UU.- va a producir crecimiento en cuanto a la calidad, productos distintos, más sofisticados, con mayor valor agregado; pero el mundo pobre, Asia, India, China etc., va a demandar alimentos masivos, baratos. A estos países no les interesa la sofisticación porque no la pueden pagar y porque no tienen la educación para diferenciar una cosa de la otra. Lo que quieren es comer en cantidad y barato. En ese sentido, los países en desarrollo (PED) -es una sigla de la Organización Mundial de Comercio (OMC)-, van a crecer como demandantes de alimentos. Y entonces en términos porcentuales van a tener una participación creciente.

Entonces, si en el pasado, desde la Argentina pensábamos alimentar a Europa y a los más ricos, ahora tenemos que pensar en alimentar a los más pobres. En realidad, no a los más pobres porque ellos están fuera de circuito -mil millones que no comen o comen muy poco-, pero sí, a esos países que tienen algún dinero. Por otro lado tenemos que aumentar la calidad para los más ricos.

El menor crecimiento de la población constituye otra tendencia que hace falta destacar porque hay mucha confusión a nivel mundial. El mundo crece mucho menos de lo que se pensó; no crece el 1,7 % ni el 1,5 %, y no es cierto que esté creciendo más la demanda de alimentos que la oferta. Todavía sigue creciendo mayor la oferta que la demanda. La realidad es que las cifras del crecimiento son menores a las esperadas, y por eso están cayendo en gran medida los precios. Es cierto, los precios caen por las crisis, pero también caen porque hay una sobreproducción relativa; porque se produce más de lo que el mundo puede comprar. Hace falta comer, lo que sucede es que no somos lo suficientemente listos ni sensibles como para hacer que participen mil millones de personas más. Entonces, hay un problema de carencia de demanda, a pesar de que la población mundial crece.

Quiero comentarles algunos datos interesantes relativos al consumo de alimentos. Un asiático urbano promedio gasta el 50 % de su presupuesto disponible en alimentos. La Comunidad de Estados Independientes -Rusia y los otros países que se agruparon después de la caída del Muro de Berlín- gasta aproximadamente un 70 % en alimentos. Si vamos aumentando el nivel de ingreso por habitante, vemos que en América del Norte se gasta más o menos un 12 % promedio en alimentos. Esto quiere decir que la gente, en general, cualquiera de nosotros, a medida que tenemos más dinero gastamos una porción menor de nuestro dinero en alimentos. No es cierto que porque nosotros tengamos o el mundo tenga más plata va a gastar muchísimo más en alimentos, que los precios van a reventar porque el

mundo crezca. Tenemos inelasticidad de estómago y esto es lo normal. Crece el consumo pero menos que proporcionalmente al aumento en el ingreso disponible. Entonces, destaco este fenómeno porque me parece importante.

Simultáneamente con el crecimiento de la demanda mundial de esos países a los que no les interesa tener productos sofisticados, va creciendo gradualmente la demanda de alimentos sofisticados. Los europeos, los norteamericanos, las poblaciones ricas de Argentina y de otros países. Para esas poblaciones que tienen el dinero y saben distinguir las demandas de alimentos listos para comer o fáciles de preparar, esa demanda va en aumento. También crece la demanda de frescos, la demanda de orgánicos, la de libres de sustancias sospechosas de dañar la salud, los aptos para proteger de enfermedades, vigorizar, prolongar la vida, productos más bonitos, agradables estéticamente desde el punto de vista de las presentaciones, paquetes, etc., y los que otorgan status, por ejemplo, el whisky Chivas Regal.

La exportación de productos orgánicos va creciendo de manera muy importante año tras año, pero crece a partir de una base muy pequeña, entonces los porcentajes son muy grandes pero las cantidades no. Contrariamente a lo que me decían cuando estaba en Memphis, en EE.UU., en una reunión de varios empresarios, que el mercado de Chicago va a desaparecer, que no va a existir más un mercado de *commodities*, va a haber toda una cantidad de productos diferenciados, con pequeños mercados. El mercado de Chicago va a seguir existiendo tal como lo conocemos por dos décadas o más, y va a haber nichos de mercado, grupos, productos, demandas de una cantidad de productos que son tan importantes como estos pero no los van a suplantar de ninguna manera. Hay una tendencia de mercados diferenciados en cantidades y calidades.

Entonces, la Argentina tiene que estar preparada para las dos tendencias. Incidentalmente, al mirar la cuenta de EE.UU. de los últimos dos años, prácticamente el valor de la producción a nivel de producto bruto agrícola, de materias primas, se mantuvo estable. En cambio, la cuenta de comercialización, el marketing bill, tomada en términos de valores, a nivel de supermercado, se cuadruplicó. Esto quiere decir que la cantidad de valor agregado subió de manera muy significativa porque se agregaron servicios.

Una parte muy importante, hoy en día, son comidas que se hacen fuera del hogar. En EE.UU. asciende al 40 %, la gente que sale a comer afuera, y se dan distribuciones en toda una gran cantidad de diferentes tipos de alimentos, con lo cual crecientemente se van

agregando servicios. Pero siguen existiendo los mercados bulks, los mercados de materias primas, los mercados de commodities y esto no cambiará.

Un área como la de Rosario tiene entonces que pensar en dos aspectos:

1) en el mercado de *commodities*; y 2) en los productos con *valor agregado*. Hay que mantener los dos pies; por un lado, en los productos transgénicos y los productos que no lo sean, y por otro, en los productos orgánicos y los que no lo sean. Constantemente hay que mirar productos diferenciados, no jugarse a los dos porque es un error, según mi concepto.

Vamos a pasar a analizar una serie de conceptos que me parecen interesantes. Expondremos, por un lado, el concepto antiguo y, por el otro, el concepto nuevo:

“Producir artículos de primera necesidad / producir artículos demandados para nichos, moda, status”.

“La producción definía la preferencia / hoy el consumo define las preferencias”

Recuerdo cuando Felipe Solá decía que no es justo tener que estar atado a la tiranía del consumidor. En un momento determinado, se hace casi insoportable, pero realmente es lo que hoy hay que atender. Antes, se definía una tecnología y el consumidor tenía que aceptar lo que le vendían. Hoy en día, el consumidor participa mucho más activamente en la definición. El consumidor no define específicamente si un auto tiene que contar con cinturones de seguridad o con las bolsas en todos los lados; el consumidor define: quiero seguridad cuando tengo un auto; después el fabricante le produce los atributos.

“Antes la tierra, las maquinarias, los edificios, eran fuertes ventajas competitivas / hoy el personal, la organización, son también fuertes ventajas competitivas.

“Antes, se mezclaban las materias primas de origen diverso / ahora se trata de conservar la identidad de origen de materia prima; la trazabilidad comienza a ser cada vez más importante”.

“Antes, la producción se concentraba geográficamente / hoy en día, una empresa muy grande origina sus productos en distintas partes del mundo”.

“Antes, era importante ser propietarios activos, tener la propiedad / hoy en día, es importante controlar esos activos, no necesariamente poseerlos”. Dinero, finanzas, activos, son las fuentes de poder y control; la información tiene el mismo nivel de importancia. Algunos dicen que hoy la información es la fuente de control y poder.

“Antes, las erogaciones en personal eran gastos, los equipos eran inversión / hoy en día, las inversiones son las que se aplican al personal, lo otro es un gasto”. Creo que deberíamos matizar los dos conceptos.

“Antes, se vendía el producto y se regalaba el servicio / hoy en día, se vende el servicio y se regala el producto”.

“Antes, se pensaba en una contraposición entre proveedores y compradores / hoy prima la asociación entre ambos”. Las compras y las ventas son asuntos importantes y personales, hoy se los ve relacionados, compras de fuentes múltiples, compras de empresas calificadas únicas.

“Antes la estabilidad / hoy en día el cambio, la adaptación, la flexibilidad, el caos”. La teoría del caos nos dice que dentro del caos hay orden. A veces es difícil descubrirlo.

“Antes, producir en el campo era concebido como un arte / hoy, está al azar y la ciencia y esta tendencia se acentúa cada vez más”. Las habilidades técnicas eran lo imprescindible para el éxito, hoy las habilidades de comunicación, las capacidades personales, la relación son fundamentales.

En la actualidad, estamos descubriendo con ciertos autores que hay muchas inteligencias, nosotros tendíamos a privilegiar sólo la racionalidad. Quizás en el mundo profesional sea hoy más importante la capacidad de vinculación personal -las relaciones- que la capacidad racional, y en el mundo de los negocios también sucede lo mismo.

“ Antes, la estrategia estaba dirigida por la competencia central / sin embargo hoy en día sabemos que está dirigida por las habilidades las capacidades nuevas, diferentes o únicas”.

“Antes era importante aprovechar los antecedentes, la tradición, la historia / hoy en día es importante abandonar el pasado y adoptar las ideas nuevas”.

“Antes la investigación y el desarrollo eran de índole pública / hoy en día, son de naturaleza privada, cerrada y con propiedad intelectual”.

“Antes, el uso y la explotación de los recursos naturales (Dios se los concedió al hombre para que los utilizara, no para que abusara de los recursos naturales) / hoy hay que insistir en la protección de los recursos naturales. En las políticas agrarias, el negocio consiste en cultivar la tierra, en cambio el negocio agrícola consiste en la producción y la distribución.

“Antes, cultivar la tierra era una operación familiar / hoy cultivar la tierra es una operación empresaria”. Recuerdo que cuando estudié en Estados Unidos, todas las organizaciones rurales tenían los family farm -la unidad agrícola familiar como punto central de sus principios- y la preservación y la defensa, ya hace una década que la sacaron, pero es una tendencia.

Me parece importantísimo privilegiar la gente, las personas; un europeo, hace pocas semanas, en un Congreso mundial dijo: la eficiencia no es un fin en sí mismo, a nosotros no nos importa. Aunque un agricultor sea ineficiente, nosotros queremos defenderlo. Un

agricultor es una persona. Hay que pensar que la eficiencia por sí misma no es un fin, en cambio las personas sí lo son. Este es un concepto, hay que ver como uno lo implementa, como país tenemos que ser competitivos pero hay que mirar la dimensión humana.

“Producción de commodities / producción de alimentos”.

“Los consumidores creen en la seguridad de los alimentos vs. los consumidores desconfían de la seguridad de los alimentos”. Se ve en países más ricos pero también en Argentina comienza a verse.

“El agro tenía una influencia política significativa / hoy en día, esta influencia es limitada”.

“El agricultor derivaba sus ingresos de; cultivo de la tierra / hoy, el agricultor no deriva ingresos sólo de la tierra”; es decir, incluso en EE.UU. y una gran cantidad de países europeos la persona que vive en un área rural deriva sus ingresos, frecuentemente, de otras fuentes. Hay empleos rurales que no son agrícolas.

“La población confiaba en el uso de los recursos que hacía el agricultor / hoy en día, empieza a dudar”. En algunos lugares sostienen que el agricultor contaminaba la napa.

Todos estos cambios son importantes para reflexionar. Constituyen una señal de alerta, del mundo que viene cambiando. ¿Cuál es el escenario más probable? Según mi interpretación, es que la oferta siga expandiéndose más rápidamente que la demanda, y que el proteccionismo va a bajar, aunque levemente. Soy optimista desde el punto de vista de esta Ronda del Milenio, al igual que la anterior en Uruguay; creo que fueron avances significativos pero no me hago la ilusión de que el mundo vaya a cambiar drásticamente,

No hay otra alternativa que hacer bien los deberes, porque si no hacemos bien los deberes, cuando hay 135 países negociantes, nada vamos a hacer individualmente. Entonces, hay que pelear duramente si uno quiere estar en el juego, si le gusta o no sabe hacer otro juego. No hay que pensar en grandes cambios pero creo que si peleamos tenemos grandes posibilidades.

Los precios van a seguir cayendo pero en todos los productos. Todos caen, computadoras, automóviles, aviones, seguros, de los que se comercian internacionalmente, todos tienden a caer, incluso los *specialities*, porque en algún momento dejan de serlo. Si querernos comprar hoy en día una computadora XTI cuyo valor oscilaba entre 2.000 y 2.500 dólares en la década de 1980, hoy en día el precio es 0. Hay que prepararse para eso. No tiene nada maravilloso un grano de trigo, si no lo cambiamos también va a caer.

Los campos se despueblan a pesar de los subsidios. Aunque tengan 130 millones de dólares en Europa de subsidios, 90 millones en EE.UU., 70 millones en Japón, los campos se despueblan, es una tendencia normal. Tenemos que tratar que eso no ocurra, tratemos

que la gente no se dañe, tratemos de ocupar la tierra. Para qué queremos Malvinas si no nos estamos ocupando del norte. Tratemos de mantener los espacios ocupados. Tratemos de mantener la ecología, tratemos de mejorar la calidad de la vida rural. Igualmente, el campo va seguir despoblándose.

Crece el desempleo y bajan los costos laborales. Aumenta el tamaño de las empresas, proliferan los acuerdos de coordinación vertical, bajan los costos en todos los eslabones de la cadena de valor, y después de todo eso, de gran sufrimiento, después de haberse despoblado el campo, entonces Argentina vuelve a ser competitiva, porque hay deflación. Este es el panorama que yo veo si seguimos de esta manera a nivel mundial y a nivel nacional. Los agro negocios de la Argentina vuelven a ser competitivos entre 3 y 5 años, después Argentina vuelve a competir, pero luego de un sacrificio muy grande, más del pensado. ¿Qué hacemos? ¿Esperamos la carroza o nos "ponemos las pilas"? La respuesta es obvia. Algunos van a preferir esperar la carroza porque tienen confianza y no le importa demasiado, piensan que el bien de la gente va a venir solo, que el cambio va a ocurrir solo. Esta no es mi opinión, los cambios van a producirse con un gran sufrimiento, perdiendo(Crece e

gente. Tiene que empezar por los países centrales, es decir, el mundo va a cambiar en ese sentido cuando EE.UU. y la Unión Europea decidan que estos modelos de exclusión a nivel mundial no son viables porque van a tener grandes problemas en sus propias áreas. Si no aparecen hordas de millones de personas invadiéndoles sus tierras y creándoles caos, no van a cambiar los modelos. No les importa lo que pase. Me llama la atención que habiendo mil millones de personas que no participan en los mercados, en los grandes *lobbies* agropecuarios, en las grandes empresas que venden decenas de millones de dólares a nivel mundial, no se exija al FMI o al Banco Mundial que para dar un préstamo al país la condición sea tener las cuentas nutricionales en orden al igual que exigen tener las cuentas fiscales y financieras.

La oferta mundial crece lentamente. Es otro mundo pensar en la Argentina y que la biotecnología continúe dando los frutos iniciales. Argentina tendría una demanda de sus productos diferenciales que sería beneficiosa, no en cuanto a precios, sino en cuanto a producción. Argentina tiene más posibilidades que otros de defenderse. No es factible.

Se acelera el deterioro de la capacidad productiva de Europa, China, etc., y dejan de producir. China es probable por problemas de urbanización. Incidentalmente, en 30 años, el país más poblado de la tierra va a ser India, no China.

Desde el punto de vista de Argentina, la demanda dirigida a Argentina crece rápidamente, los consumidores del exterior rehúsan consumir productos producidos con biotecnología. Sabemos que es un escenario emocional, no está determinado por razones científicas. Recientemente, se aprobó en Europa una directiva que hace bastante más difícil la aprobación de un organismo genéticamente modificado (OGM). Hay nuevas reglamentaciones con respecto a productos que contengan dioxinas, etc, Frente a esto los consumidores del exterior pueden demandar de Argentina bienes, por confiar en su calidad. Tienen la idea que Argentina produce con menos productos tóxicos, que, tiene menos problemas de hormonas. Históricamente, produce a campo y no a corral. Hay determinados elementos que se graban en la mente de los consumidores y pueden ser favorables para nuestro país.

Hacer negocios directos desde Argentina con supermercados que rehúsan los OGM, o algunos otros productos, aunque Argentina ha crecido enormemente, ha tenido una gran capacidad de adaptación. Este es uno de los países que más capacidad ha tenido para incorporar nueva tecnología. En términos relativos, si alguien en el mundo llega a pensar que hay que tener cuidado con la salud, entonces Argentina está relativamente bien posicionada.

La oferta argentina crece mucho más que la de los competidores, bajamos sensiblemente los costos de los insumos. Entonces, si bajamos los costos de producción, si estimulamos el desarrollo de empresas a nivel del agricultor aprovechando grandes economías, altos niveles de coordinación vertical, bajísimos costos de producción en toda la cadena, puede ser que en algún momento se tornen irrelevantes los subsidios. No importa cuales sean estos subsidios. Argentina puede competir igual porque tiene un bajo costo de producción en todos los eslabones de la cadena. Esto puede llegar a ser factible si generamos condiciones para que las empresas que se localicen en Argentina realicen investigación y desarrollo, produzcan alimentos y exporten desde Argentina.

Si de alguna manera seguimos el camino sin una política activa, puede ser que Argentina se convierta en un país de gerentes de planta, en lo que se refiere a agro negocios. Es decir, las grandes empresas con filiales, que definan aquí lo operacional, pero no las estrategias de inserción en el mercado mundial, y que sean derivadas de las casas matrices y que se exporte básicamente productos sin procesar y productos semiprocados.

Ante esto, Argentina tiene que deliberadamente hacer un esfuerzo para generar productos con mayor valor agregado y tratar de aumentar los niveles de exportación. Es cierto que a nivel mundial hay un escalonamiento tarifario que obstaculiza que Argentina exporte con valor agregado pero creo que tiene que haber un esfuerzo deliberado.

En resumen, no esperemos la carroza, aunemos esfuerzos tanto el sector público como el privado, para definir políticas activas que decidan que, en Argentina, la vida merece ser peleada y podemos insertarnos. Gracias.

Dr. Daniel Costamagna

*** Subsecretario de Alimentación del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Industria y Comercio de la provincia de Santa Fe.**

Quiero agradecer al Instituto de Desarrollo Regional y a la Bolsa de Comercio el haberme invitado.

Participo y pertenezco a un grupo de trabajo en el Ministerio de Agricultura de la Provincia de Santa Fe, abocado, en estos momentos, a atenuar la crisis que vive el sector agropecuario.

Voy a tratar de ser bien práctico. En cierta manera, hablar de estas cuestiones de normativas alimentarias y de comercio internacional es bastante complejo. Lo que nosotros percibimos, caminamos y vemos, es la realidad que hoy padecen nuestros productores y nuestros industriales, en esta coyuntura.

Santa Fe, como provincia, es la primera exportadora de aceites vegetales, es la primera exportadora de harinas proteicas, la primera exportadora de productos lácteos, la primera exportadora de productos cárnicos, de oleaginosas, la primera productora de frutillas, de leche, la segunda productora de cereales y la segunda productora de miel del país.

Estos datos son contundentes, y hoy nos obligan a trabajar codo a codo con los industriales productores para tratar de atenuar los efectos de esta crisis. Más del 70% de las exportaciones de nuestra provincia, provienen de manufactura de origen agropecuario (MOA). El 50% de la soja que se produce en el país se produce en nuestra provincia. El 70% de los productos oleaginosos y cerealeros se embarcan en puertos santafesinos.

Tenemos la hidrovía que, en el marco de las enormes transformaciones que sufrió el país en los últimos años, pudo mejorar la competitividad de nuestros alimentos a nivel internacional.

Quiero empezar mi charla con estos datos, y luego continuar con las cosas pendientes, enmarcar el tema del CODEX ALIMENTARIO en cuestiones prácticas. Me gustaría que al finalizar mi charla, se vayan conociendo o percibiendo lo que se puede hacer en materia normativa alimentaria, pero en cuestiones prácticas. No tengo duda de que las transformaciones que sufrió el país en estos últimos años, fueron inmensas en materia productiva, en materia de ser vicios. Se posibilitó tener récord de producción de granos, superar los 60 millones de toneladas en los años 1997 y 1998. Además, a partir de este récord de producción de lácteos en el país, vamos a llegar a producir más de 10.000 millones de litros de leche. A fines de 1999 vamos a tener un excedente exportable de 240.000 toneladas de lácteos de los cuáles, si las cosas funcionan normalmente, Brasil se llevaría el 50% -o sea 120.000 toneladas-, y las restantes vamos a tener que colocarlas en terceros países.

El comercio mundial de alimentos representa entre 220 y 300 mil millones de dólares, son más de 460 millones de toneladas métricas comercializada por 164 países miembros del CODEX.

¿Qué es para la Argentina el comercio mundial de alimentos? Las exportaciones argentinas fueron creciendo desde 1996 a 1998, representando en este último año 13.800 millones de dólares. El comercio de Argentina, en materia de alimentos, es más del 50% del total de las exportaciones argentinas. ¿Cómo mejorar -a nuestro juicio- los sistemas de producción?

- Fortaleciéndolos tanto en la instancia de producción, industrialización y de comercialización.

- Mejorando los sistemas de vigilancia, control y certificación de alimentos a lo largo de la cadena de producción y comercialización de alimentos.

- Logrando la participación activa de los consumidores.

No podemos pensar en una cadena agroalimentaria, en una cadena agropecuaria eficiente, si tenemos algunos de los eslabones que está trabajando en forma ineficiente. Quiero ejemplificar este concepto, basándome en la cadena de producción láctea. Recién, hablábamos que la producción láctea en el país; prácticamente, ha aumentado un 35-40 % en los últimos años, fundamentalmente, por la gran incorporación que hubo de tecnología, y por la gran productividad que hay en nuestros sectores tamberos. Hubo una adaptación tremenda del sector industrial, en inversión, en adopción de tecnología, en búsqueda de mercados. Esa transformación tremenda que tuvo el sector industrial permitió que todo este excedente productivo de los últimos años tenga donde industrializarse. Se invirtieron millones de dólares en la industria lechera. Este es el segundo eslabón, el de la industria; vamos al tercer eslabón, que es el del comercio.

Pese a los esfuerzos que se han hecho en materia de exportaciones, creo que el sector comercial es la pata floja que tiene el complejo lechero en nuestro país. Los argentinos nos dimos cuenta que en el año 2000 teníamos que exportar aproximadamente el 25 % de la producción total de lácteos del país, y Brasil solamente se va a llevar el 50 % de esas exportaciones, entonces tenemos que salir a pelear terceros mercados. Pero nos dimos cuenta de esto un poco tarde. Desarrollar un mercado, posicionarse en un mercado, ganar una punta de góndola, o almorzar con el gerente de compra de un supermercado lleva tiempo y dinero, requiere organización.

Esa organización insume presencia. Nosotros en los años 1997 y 1998 salimos a vender leche a los países miembros del Pacto Andino: Perú, Bolivia, Venezuela, llegamos a Lima, a una cadena de supermercados, fuimos a la góndola de los lácteos, donde había una persona de Nueva Zelanda que estaba haciendo una promoción de productos lácteos en

Lima. De nuestro país a Lima tenemos tres horas de avión, no mucho más, estamos en el patio de casa y nos encontramos con que los amigos neocelandeses estaban peleando la punta de góndola en un supermercado allí. Esas son las grandes cuestiones. Estamos insertos en un mercado internacional, conflictivo, complejo, competitivo. Esta instancia, este eslabón de la cadena lechera que es la comercialización, es la pata débil que tiene el sector lechero y, en cierta manera, es lo que repercute sobre el resto de la cadena, sobre la industria y, por ende, sobre el precio que termina percibiendo el productor agropecuario por el litro de leche.

Esto no es una crítica, dije que iba a decir las cosas que se hicieron bien y los deberes pendientes que tenemos que hacer. Eso es lo que atañe al mercado externo.

En el mercado interno juega otro elemento importante -el supermercadismo-, y esto es crucial. Es notorio el deterioro que tuvo el precio de la leche para el sector primario y secundario, llámese producción o industria; lo cual no se vio reflejado en el consumidor. Prácticamente, el consumidor sigue pagando el mismo precio por la leche, apenas sensiblemente disminuido, que pagaba años atrás cuando la leche valía 22 o 23 centavos. El litro, para el productor, hoy vale 15 centavos. Hay una disminución del 40 % que no se ha visto reflejada en el precio que paga el consumidor en la misma magnitud. La brecha que existe entre salida de industria y la góndola es altísima, no sólo en la leche, sino en todos los productos lácteos.

Cuando hablo de fortalecer los sistemas de producción y comercialización de alimentos, el segundo punto es mejorar los sistemas de vigilancia, control y certificación de alimentos. Esto es clave, porque es dar previsibilidad y ser serios. Tengo una anécdota muy fea, nosotros estamos trabajando humildemente con los escasos recursos que tenemos, haciendo monitoreos mensuales, semanales, de las bocas de expendio de las carnicerías. Llevamos decomisado en los últimos tres años alrededor de 45.000 kilos de carne, entre carnes bovinas, porcinas y chacinados. Nuestras medias reses en el sector cárnico se siguen transportando como medias reses enteras. No se modernizó el sistema comercial de la carne. El supermercadismo sigue trozando los cortes, esto es algo que se debería hacer en los frigoríficos. Pero, fundamentalmente, si vamos al tema del complejo ganadero, consideramos que el sector comercial tiene muchísimos aspectos que mejorar, fundamentalmente en la fiscalización o el control de la calidad, siempre apuntando al consumidor. Es clave ir generando mecanismos de autogestión, donde el industrial vaya

conociendo estas cuestiones y vaya generando mecanismo de autogestión en los controles de calidad.

El CODEX ayuda a lograr este objetivo, ocupándose de la protección al consumidor de la producción del comercio de alimentos. La Organización Mundial de Comercio (OMC) reconoce dos organismos técnicos fundamentados en el aspecto científico: el CODEX ALIMENTARIO es uno, y la Organización Internacional de Epizootias, que es la que determinó que Argentina es un país libre de aftosa, con vacunación y sin vacunación a partir del desafío entrante.

El CODEX ALIMENTARIO fue creado en el año 1962, hoy cuenta con 162 países adheridos; es un organismo conjunto creado por la FAO y la Organización Mundial de la Salud. Nosotros, en Argentina, tenemos el Código Alimentario Argentino, y en el Mercosur tenemos las Normas Mercosur. Tanto el Código Alimentario Argentino como las Normas Mercosur se referencian en el CODEX. En muchos de sus artículos, el CODEX ALIMENTARIO es un programa conjunto entre la FAO y la Organización Mundial de Salud sobre las normas alimentarias. Ese es el objetivo. La población de todo el mundo tiene derecho a tener acceso a alimentos que sean de buena calidad, inocuos, nutritivos y genuinos.

Hay una comisión del CODEX ALIMENTARIO, que es una organización intergubernamental, cuyos objetivos son: el establecimiento de normas alimentarias, las recomendaciones y disposiciones orientadas a la protección de los consumidores y las prácticas equitativas en el comercio de alimentos a nivel internacional.

El CODEX es el conjunto de normas acordadas internacionalmente, es el patrón de normas para los países, la inocuidad y calidad de los alimentos promoviendo prácticas equitativas en el comercio internacional.

A partir del GATT y de la OMC, los compromisos que se asumieron en el mercado internacional de alimentos fueron, fundamentalmente, los de transformar todas las barreras o, digamos, las diversas trabas que había en aranceles en el comercio internacional. A partir de ese compromiso que asumieron los países miembros, también se asumió el compromiso de una reducción gradual de estos aranceles dependiendo de si son países desarrollados o en vías de desarrollo. A partir de ahí, como con toda norma, han aparecido algunos tipos de cuestiones que denominamos barreras para-arancelarias. La forma de tratar de atenuar o evitar el efecto de las barreras para-arancelarias, de cualquier forma que existan, está sustentada en bases científicas. Por ejemplo, por medio de la Organización Internacional de

Pisotias o del CODEX, que son los dos mecanismos más fieles, más contundentes, para poder evitar el comercio desleal o las trabas desleales a la comercialización-internacional de alimentos.

En el CODEX participan autoridades nacionales, productores, industrializadores y comercializadores de alimentos, representantes de los consumidores, científicos y académicos de distintas áreas. La comunidad científica tiene realmente una importante participación en el CODEX, como así también los consumidores, y como bien se dijo anteriormente, el consumidor es el primer eslabón de la cadena y es quien determina qué comprar, dónde y a qué precio. El CODEX está formado por comités de asuntos generales donde están los principios generales, los aditivos, la higiene, los residuos de alimentos. Tenemos los comités sobre los productos, todas las cadenas alimentarias del mundo, sobre grasas, leches, cereales, pescados y los comités regionales de comercialización. El CODEX tiene una central en Roma y diversos comités regionales distribuidos en distintos países. En América Latina y el Caribe, a través de la Secretaría de Agricultura de la Nación, tenemos el punto de contacto nacional, y a través del ministerio de Agricultura de la provincia de Santa Fe, tenemos el punto de contacto provincial. Ustedes se pueden conectar vía internet, para obtener informaciones o normas en materia de CODEX ALIMENTARIO.

Cada norma CODEX para un producto alimenticio tiene una norma similar conteniendo la información sobre: los alcances de la norma y descripción del producto, los factores esenciales de composición y calidad, aditivos alimentarios, contaminantes, requisitos de higiene, de etiquetados, métodos de análisis y de muestreo. El CODEX contempla todas estas cuestiones. Contempla todos los procesos de producción, de elaboración, de packaging, de etiquetado, de trazabilidad, todo lo que hace al proceso productivo y comercial de un determinado alimento.

El CODEX contempla un número de 240 normas de alimentos, 140 códigos de prácticas de manufactura, medicamentos, plaguicidas métodos de muestreo y análisis. En la OMC tenemos tres organismos científicos en los cuales se basa: la Organización Internacional de Pisotias, el CODEX ALIMENTARIO, y la Comisión Internacional de Protección Fitosanitaria.

Los acuerdos básicos de la OMC pasan por las medidas CFS por un lado, y las medidas OTC, por el otro. Para ejemplificar, las medidas, CFS son las que, en el tema de la aftosa, nos permitieron que Argentina pueda luchar la instancia de país libre con vacunación. Las de CFS, fueron, dentro del la Organización Internacional de Pisotias, las que

posibilitaron instalar este concepto y eliminar el concepto de riesgo cero para los temas sanitarios. Argentina puede exportar carne a lugares antes impensados. Argentina hoy tiene cerrado tres destinos a las exportaciones de carne: uno es Corea, otro Japón, y algunos países de Centroamérica, quienes están utilizando como fundamento el tema de riesgo cero. A nuestro juicio, es impensado optar por un mecanismo de este tipo.

El CODEX posibilita el incremento de comercio de alimentos a nivel mundial, el establecimiento de grupos económicos regionales. De este modo, incluye el comercio de alimento como área prioritaria y establecimiento de nuevos acuerdos internacionales en materia de comercio.

Los beneficios y posibilidades que tienen las empresas, o los institutos, o los gobiernos que participan en los trabajos del CODEX son:

- Una mayor oportunidad de conocer las bases de normalización internacional y participar activamente en su establecimiento.
- Una mayor oportunidad de satisfacer los requerimientos de los acuerdos internacionales en materia de comercio, como los acuerdos CFS.
- Acceso a la información científica actualizada.
- Conocimiento de puntos de vista de diferentes sectores.
- Mejores bases para fortalecer el sistema de producción y el control de alimentos.

En la Tercera Ronda Ministerial de la Organización Mundial de Comercio, conocer las normas o las bases de la normativa CODEX realmente sería un punto importante en preparación de la agenda argentina para esta próxima negociación.

¿Cómo afecta el CODEX al productor agropecuario argentino?. En la normativa nacional, el CODEX es la referencia del Código Alimentario Argentino; en la normativa regional, es la referencia de las normativas del MERCOSUR, y en la normativa internacional, es el punto de referencia al que la OMC acude para poder resolver las disputas internacionales.

Por ejemplo, lo que pasa con las hormonas en carne, o lo que pasa con la soja transgénica, son dos elementos claves entre el mundo europeo y Estados Unidos en materia de disputas internacionales. Son tan claros y tan importantes los comercios multilaterales que, a nuestro juicio, no tendrían que tener otro fundamento que no fuera el de base netamente científica. En eso se está trabajando en el CODEX y en la Organización Internacional de Normas,

El rol del CODEX ALIMENTARIO es ir coordinando los trabajos de normalización de alimentos a nivel internacional, favoreciendo la discusión intrasectorial y disciplinaria, y asegurando que las normas sean establecidas en bases científicas, de manera transparente. El CODEX no acepta ninguna otra norma que no tenga fundamento o base científica. Porque la comunidad científica es integrante del CODEX ALIMENTARIO, todo el comercio internacional, cuya función es dirimir las cuestiones multilaterales, tiene una base netamente científica. No hay bases políticas, no hay bases de otro tipo que no sean científicas.

En cuanto al CODEX y el control de la calidad, el mismo acepta fundamentalmente las normas HACCP que muchas de nuestras empresas productoras de alimentos ya la están utilizando, en materia de aseguramiento de la calidad.

Hagamos algunas consideraciones sobre el CODEX ALIMENTARIO:

- El mundo necesitará cada vez más alimento y el comercio internacional tendrá que expandirse para cubrir esta demanda, y solamente aquellos países que cumplan con las normas del CODEX estarán en condiciones de poder suministrar alimentos apropiados para cubrirla.

- En el Mercosur, el buen uso del CODEX posibilitará avanzar en la búsqueda de la excelencia en los países miembros para competir con más fuerza y eficiencia en otros mercados. La competencia por la calidad en el futuro será cada vez mayor.

- La imagen en el mundo de un país productor de alimentos en base normativa CODEX genera naturalmente un valor agregado al producto exportable, ayudando al éxito de la gestión comercial y a tomar medidas preventiva en cuanto a barreras no arancelarias.

- El CODEX no es un tema exclusivo para los expertos en tecnología, ni un tema para la buena gestión del comercio internacional y de la moderna gerencia empresarial de la producción y de la industria, la cual deberá marcarse dentro de esas normativas.

- Esta es una de las más importantes temáticas para los desafíos del siglo XXI en mercados cada vez más globalizados, en donde la calidad será la base de la competitividad.

Creo honestamente que, si bien es nuevo en su implementación, si bien requiere una gran difusión, si bien es el deber de todos ser protagonistas y estar compenetrados cada vez más en estas cuestiones, es el elemento más transparente, que tiene mayor equidad y que, en cierta manera, va a ser el sustento para el comercio internacional de alimentos.

Para finalizar, quiero agregar que todos los santafesinos y argentinos debemos tener plena conciencia que la Tercera Ronda Ministerial, a desarrollarse en Seattle, es trascendental para el futuro de nuestras exportaciones y para el futuro de nuestro comercio internacional de alimentos, entre otras cosas. Creo que es necesario que el sector privado, a través de sus entidades, las provincias a través de sus gobiernos y el gobierno nacional, se pongan a trabajar ya a los fines de consensuar, en todo lo posible, una agenda y una propuesta de Argentina, en un marco de bloque de regionalidad, y respetando las normativas y los foros en los cuales la Argentina participa hoy. Me refiero al Mercosur, me refiero al ALCA y me refiero a las recientes negociaciones entre la Unión Europea y el Mercosur. Creo que es conveniente que trabajemos muy fuerte en temas como es el escalonamiento arancelario, que tanto perjudica hoy a la Argentina. Los rosarinos saben muy bien que exportar aceite de soja crudo no es lo mismo que exportar aceite de soja refinado y que, peor aún, no es lo mismo que exportar aceite en botellas de litro o de cinco litros. Los aranceles, o lo que denominamos escalonamiento arancelario, son cada vez más exigentes, y perjudican cada vez más la cadena de valor. Lo mismo pasa con los cueros curtidos o los cueros crudos, con los productos lácteos o cárnicos. Solamente en materia de carnes, el promedio de los aranceles a la exportación a la Unión Europea está en alrededor del 200 %; en materia de trigo con los precios actuales significa el 150 %. La política de sostén de precios de EE.UU., a nuestro juicio, es tan distorsiva como cualquier subsidio que aplique cualquier país que perjudica a los países como el nuestro.

Quiero, además, decirles que el tema de la Tercera Ronda o Ronda del Milenio tiene que ser tomado como un tema de Estado, tiene que estar por encima de la transición electoral y obligatoriamente, necesita de la participación de todos los argentinos. Gracias.

Dr. Carlos Abalo

*Economista, Autor del libro “Especialización agroalimentaria y diversificación industrial en la Argentina”

Es para mi un honor estar acá y agradezco la invitación de la Bolsa de Comercio de Rosario y del Instituto de Desarrollo Regional.

He sido convocado a participar en este Ciclo para presentar mi libro *Especialización agroalimentaria y diversificación industrial de la Argentina*, cuya idea central es plantear una estrategia industrial para la Argentina a partir del desarrollo agroalimentario. En este

momento puede parecer una paradoja pensar que es posible un extenso desarrollo industrial a partir de una especialidad que está siendo castigada por los precios internacionales.

Precisamente, mi planteo se sostiene en la hipótesis de que las crisis y los momentos malos son siempre pasajeros, a pesar de que puedan ser periódicos. Van a ser una constante de este desarrollo mundial, marcado por los frecuentes tránsitos de situaciones distintas, que van a llevar -por la revolución tecnológica en marcha- a una reestructuración permanente de todas las industrias.

Esto significa, de alguna manera, que la globalización viene acompañada de crisis, porque la crisis significa cambio. Entonces, la reflexión que se hace en este libro es precisamente: cómo se puede posicionar la Argentina frente al mundo, desde el punto de vista de su desarrollo económico.

Para esto, tenemos que tener en cuenta que en los últimos diez años se ha concretado una economía global integrada. Esta tendencia se va acentuando, más aceleradamente, a partir de los contenidos del capitalismo occidental, sobre todo desde la finalización de la guerra fría y la desaparición del bloque soviético, conformando así un mundo unificado, de alguna manera, desde el punto de vista de las posibilidades de desarrollo del mercado.

Esta tendencia que ya estaba latente se ha hecho una realidad ahora, y por consiguiente ha cobrado un especial dinamismo en los años 90', sobre todo en la primera mitad. En la Argentina, fue brevemente interrumpido por el "efecto tequila" y para todo el mundo lo fue a través de la llamada crisis asiática, posteriormente la de Rusia y últimamente la de Brasil, que no son más que expresiones de una misma crisis de cambio en el mercado mundial. Estas crisis fueron promovidas por la gran acumulación de capitales existentes, la volatilidad que cobran los mismos, el distinto ritmo de productividad de cada economía y el continuo acicate de la evolución tecnológica que obliga a estos cambios permanentes.

Entonces, este ciclo de crisis, pienso, va finalizar. Vemos el principio del final de este ciclo de crisis, pero no tendríamos que sorprendernos si dentro de unos pocos años vivimos otro de mayor profundización. Estas crisis constituyen un desafío permanente y los cambios, una exigencia continua. La Argentina tiene una raigambre muy profunda en la economía mundial, en función de su competitividad natural, basada en los recursos naturales, que es la producción agropecuaria

El planteo que efectúo en el libro es que los distintos tipos de estrategia industrial o la discusión de estos tipos de estrategia industrial, no pueden existir al margen de esta realidad mundial.

La Argentina tiene una base de competitividad natural en la producción agropecuaria -es un planteo estratégico- que no está sujeto a los cimbronazos de la crisis. El mejor desarrollo industrial posible es aquel que se deriva de la diversificación de la producción agrícola en primer lugar y, en segundo lugar, del desarrollo de todas las industrias que se deriven de esta actividad agroalimentaria, ahora cada vez más compleja.

La Argentina tiene grandes reservas de gas y ha podido desarrollar una industria petroquímica. La petroquímica es un elemento para el desarrollo de la producción agropecuaria, y también, ya contamos con una industria de máquinas y herramientas para el agro. Lo que quiero decir es que, hoy, en el mundo, es impensable desarrollar algo que no tenga algún elemento fuerte competitivo de entrada.

El factor competitivo estratégico de la Argentina está dado por la producción agropecuaria. Entonces, el desarrollo industrial es el camino más lógico. Es el camino que se va a desplegar primero, a partir de esta diversificación agrícola y, en segundo lugar, de la diversificación de la producción de insumos a partir de esta misma actividad. Entonces, esto va a dar lugar a un abanico cada vez mayor de posibilidades, como en su momento aprovecharon Australia y Canadá. Ellos lo hicieron en un momento que era más fácil, que había menos obstáculos, y contaban con una cuota de proteccionismo histórico.

La Argentina tiene que hacerlo de una manera más dura. Precisamente ahora, que aplicó una política contrapuesta a la agrícola para el desarrollo industrial. Se creó, durante una gran parte del período de sustitución de importaciones, un sistema económico nacional; lo que era necesario para el campo aparecía como perjudicial para la industria. Era, por así decirlo, un mecanismo de producción contrapuesto -lo que requería la industria no era lo que requería el agro- no sólo alrededor del tipo de cambio sino en cuanto a la apertura de la economía, sobre temas de tipo fiscal, monetario y también comercial.

La Argentina tiene su punto de partida y su ventaja comparativa inicial, basados en un recurso natural -el agro-; pero además tiene la industria agroalimentaria -el eje del desarrollo agrícola- que es la que define las posibilidades del desarrollo agrícola. Porque el desarrollo agrícola, en medida de un producto y costo de producción, es precisamente el abastecedor de la industria agroalimentaria, que ha adquirido una dimensión internacional.

Este es el punto de base para la Argentina. Después, va a desarrollar ventajas competitivas, que son aquellas ventajas derivadas de una base natural a la que se le agrega capacitación, conocimiento. Así, se forma una instancia nacional que se hace atractiva para la captación de capitales y de empresas transnacionales, y que, a la vez, facilita un entramado de inversiones que posibilita la creación de industria de insumos de redes de producción y redes industriales.

Este es el horizonte posible para la Argentina, y en esta diversificación tiene un costado donde apoyarse. También, tiene un carácter crítico, digamos, no estratégico, que es el problema del Mercosur.

Las regiones son áreas del mercado mundial que se preparan para la competencia internacional. Algunas de ellas ya están preparadas, pero su nacimiento, en el caso del NAFTA, ha tenido lugar por la subsistencia del proteccionismo, después del fin del período del GATT. En los EE.UU. se dieron cuenta de que no podían vencer ciertas trabas proteccionistas tan fácilmente, y entonces apuraron el desarrollo del NAFTA y propiciaron, en un futuro no demasiado lejano, la creación del ALCA.

Esto significa que las zonas regionales abiertas son congruentes con la integración mundial, no son opuestas a ella. Son bancos de pruebas, instancias de preparación para una producción internacional, en el caso del Mercosur. La alianza de la Argentina, con Brasil, Paraguay y Uruguay, y el gran Mercosur - que sería la incorporación de Chile y Bolivia, que hoy tienen acuerdos especiales con el Mercosur-, conforma una región que va a tener también una característica internacional distintiva: la especialización agropecuaria o, dicho de una manera más amplia, la especialización agroalimentaria.

Además, va a generar, por el potencial que va a significar el desarrollo de la exportación alimentaria futura, un mercado atractivo para las inversiones de otro tipo, como ha ocurrido con la industria automotriz y de autopartes. El Mercosur, siendo un mercado regional de importancia internacional, se convirtió en un punto de atracción de inversiones internacionales, y muchas de ellas - casi todas-, se han desarrollado, fundamentalmente en función de la región.

La economía mundial, en la actualidad, se destaca por la diversidad de los países que la componen. No se destaca porque los países son iguales o vayan a serlo. Seguramente las diferenciaciones cambiarán en su forma, pero van a seguir siendo economías nacionales diferenciadas, cada vez más integradas. En el caso de Brasil y Argentina, existen evidentemente circunstancias diferentes. Brasil tuvo un período de

sustitución de importaciones completo, que preparó una gran parte de su industria para exportar. La Argentina tuvo, en cambio, un desarrollo de sustitución de importaciones bloqueado porque no atrajo a la inversión extranjera con una legislación apta para tal fin, y, además, por una serie de otras circunstancias, en la que no eran menores las de orden político.

Por lo tanto, Brasil hoy está mejor preparado para la exportación industrial y además tiene un mercado mucho más importante que la Argentina. Es la octava potencia económica internacional. Evidentemente, esta distinta perspectiva, esta distinta conformación, da lugar a situaciones que aparecen totalmente divergentes en un momento determinado, especialmente en situaciones de crisis. Pero hay que destacar que también tienen una base común de integración en el mundo. Esta base común posibilitará que estos inconvenientes encuentren alguna forma de desarrollo, porque en realidad todos los problemas que plantea la economía mundial no se resuelven, se desarrollan de alguna manera determinada, creando nuevas situaciones.

Tenemos un punto de conflicto en lo que podría ser la pérdida relativa de competitividad de la Argentina, por el tipo de cambio fijo. Brasil ha podido ser más flexible con el tipo de cambio. En la Argentina, el tipo de cambio fijo ha constituido una vía de acceso a la internacionalización. Entonces, se dan dos situaciones muy distintas. Es posible, en el futuro, que mediante una moneda común del Mercosur, que después será necesariamente una moneda global, acceda a una forma más flexible de resolver este problema, pero hoy el problema existe en estas condiciones.

Ahora bien, ¿por qué la perspectiva para una industrialización para la Argentina sobre la base de la especialización agroalimentaria puede tener futuro en el mundo? La economía mundial crece, lo ha hecho en la primera mitad de los 90' a una tasa más alta del 3 %, con un crecimiento para los países en desarrollo muy grande, que en el caso de la Argentina llegó a un promedio del 6 % y que en el caso extremo, que es el de China, llegó a un nivel de desarrollo anual de alrededor del 10 %. Esto significa que por primera vez en mucho tiempo, y como consecuencia de la economía global, los países en desarrollo, que pueden incorporarse más rápido al mercado mundial, se transforman en mercados emergentes atractivos para la inversión extranjera, alrededor de los cuales se teje la trama de la economía mundial.

El comercio es hoy un derivado de la inversión, y la inversión acude a los países de gran densidad tecnológica, que son los centros -países que sean capaces de constituir

bases tecnológicas de desarrollo-, y a los países emergentes que presentan grandes oportunidades futuras.

Precisamente por esto, hay algo así como una división internacional del trabajo que consiste en que los sectores más avanzados, los tecnológicamente más desarrollados, se encuentran en los países centrales. Por este motivo, el crecimiento de estos países es un ingrediente totalmente necesario para la existencia de una dinámica economía global. Además del crecimiento, tenemos la expansión de los confines del capitalismo desarrollado. Quiere decir, que junto con un centro dinámico, lo que antes era una periferia se transforma cada vez más en un área emergente de rápido crecimiento.

Esta es la configuración presente de la economía mundial. Dentro de esa división del trabajo, los países emergentes que avanzaron fueron los del Sudeste Asiático, y por el tipo de industria que tenían, se pudieron desarrollar en esa época más fácilmente que en la actual -20 o 25 años atrás. Esto sugiere que el desarrollo de la económica mundial se plantea de esta manera, con una intensificación del desarrollo tecnológico de punta en el centro y una relocalización industrial en los nuevos países industriales intensivos. En lo que hace al Mercosur, relocalizaciones industriales, pero fundamentalmente, por los recursos naturales que existen en esta región. La provisión agroalimentaria de ese nuevo centro industrial que está en el sudeste de Asia hoy aparece muy castigado por la crisis, pero ya está emergiendo otra vez y recomponiendo su tasa de crecimiento.

Por lo tanto, este escenario que planteo como una división del trabajo no es una cosa tan tajante. Esta va a ser la tendencia más general por un período, después, posiblemente se acrecienta la importancia del Mercosur, de ahí la relevancia de la asociación regional de la Argentina; seguramente también, se convertirá, sin dejar de ser un polo de exportación agrícola, en un polo de desarrollo industrial como lo es hoy el sudeste asiático.

La avanzada de Brasil parece estar teniendo en cuenta la historia del capitalismo mundial después de la guerra y lo que ha sucedido con la emergencia de la economía global en estos últimos diez años, fundamentalmente, con el incesante desarrollo tecnológico de los Estados Unidos.

Esto no presenta una gama de posibilidades para la Argentina, presenta una única alternativa, que puede ser vista como una limitación o como una gran oportunidad. El planteo en el libro es tratar de verlo como una gran oportunidad.

Si nosotros tenemos una competitividad restringida podemos alcanzar un nivel de desarrollo explotándola a fondo y transformando la ventaja comparativa en ventaja

competitiva y ampliando la gama de competitividad frente al mundo, integrando nuestra economía con la economía internacional. Este es, básicamente, el planteo del libro. No está allí expresado, porque en realidad es un capítulo que dejé para otra oportunidad, que la transformación de la economía mundial no sólo implica la transformación de la economía nacional, su adaptación a la economía mundial, sino la reconversión de las economías provinciales y de las regiones.

Por ejemplo, si en lo sucesivo aparece un comercio más intenso con el Asia- Pacífico y, a la vez, se intensifican las relaciones con el mundo noratlántico, vamos a tener que el Mercosur, además de un polo agroalimentario y de un mercado regional de importancia, va a ser un corredor transatlántico. El territorio argentino lo va a ser y va a dar lugar a la posibilidad de que este corredor bioceánico reformule la geografía económica del país.

En el norte Argentino, las provincias se están organizando de una manera determinada para hacer frente a estos cambios. Santa Fe y Córdoba han planteado la posibilidad de una acción regional de conjunto más amplia, que se podía extender a todo el corredor central. Se está hablando de una zona central, que abarcaría Mendoza, San Juan y San Luis, con su correspondiente paso cordillerano, la llegada a los puertos chilenos y la salida hacia el Pacífico. También la hay para el Sur, a tal punto que una compañía canadiense, la Canrail, cree que es rentable lo que nadie en la Argentina hubiera pensado que lo fuera: la creación de un ferrocarril transpatagánico y un transandino del sur.

Los inconvenientes que se nos plantean hoy -los problemas derivados de la crisis- son circunstancias necesarias de esta enorme transformación que está operando en el mundo. La Argentina, en estos últimos diez años, ha tenido una política para incorporarse a esta reconversión internacional, para reintegrarse al mundo, y lo ha conseguido. Tenemos una base de exportaciones considerablemente más amplia. La Argentina ha sido uno de los países donde la dinámica exportadora ha sido más alta, después de China. Tenemos por cierto una serie de problemas, que no han sido resueltos debido a la velocidad de los acontecimientos. Estos problemas están presentes, pero también implican posibilidades. Pero como son problemas, requieren de un abordaje estratégico por parte de la política del Estado, que consiste fundamentalmente en hacer realidad lo que es posible, y esto, creo, es el principal desafío que se nos presenta a los argentinos.

PANEL 3

**Nueva institucionalidad para el desarrollo
Agencia Regional de Rosario**

Ing. Joaquin Teixeira Rivas

Lic. Oscar Madoery

20 de agosto 1999

Ing. Joaquim Carlos Teixeira Rivas

* Director del Departamento de Hidrovías y Desarrollo Regional de la Compañía Energética de San Pablo-Brasil. Consultor de Logística de Transporte, uso integrado de las Aguas y Desarrollo Socio-económico Autosustentado.

Una breve visita es suficiente para darse cuenta de que es realmente inmensa la potencialidad que tienen Rosario y sus alrededores -diría incluso toda la cuenca del Río Paraná y del Río Paraguay- en relación al desarrollo regional integrado y sustentable.

Me gustaría aquí exponer básicamente las experiencias que hemos tenido, particularmente en São Paulo pero también en otras regiones de Brasil, sobre la formación de agencias privadas que fueran el vínculo, una suerte de eslabón de conexión, entre empresarios y gobierno.

Si nos preguntamos cuáles son los resultados que estamos obteniendo, podemos decir que son positivos en su mayor parte y negativos en algunos puntos; pero lo importante es que éstos últimos son todos pasibles de corrección.

Se puede decir que la historia de las cooperativas y agencias de desarrollo tuvo su inicio en 1989 con la hidrovía de los ríos Tietê y Paraná. A continuación, una breve reseña histórica.

En Brasil, durante largos años, un grupo de personas trabajamos el concepto de que teníamos extensos ríos cuyo transporte fluvial sería -y de hecho es- perfectamente franco y de bajo costo. Sin embargo, por parte de los empresarios y del mismo gobierno, siempre se obtuvo mucho escepticismo en cuanto a la viabilidad integral del transporte fluvial, y más todavía, a la viabilidad de una integración y un desarrollo sustentable generados por el transporte fluvial.

La línea de los ríos Tietê y Paraná, que se extiende hasta Buenos Aires al sur y Cáceres al norte, representa un sistema de transporte de bajísimo costo, visto sin embargo de una manera escéptica en aquél entonces por el gobierno del Estado de São Paulo. A raíz de dicha realidad, se decidió, en 1989, crear una agencia de desarrollo regional sustentable, que se llamó *Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná* (Agencia de Desarrollo Tietê-Paraná).

Es importante destacar nítidamente un hecho para evitar confusiones: En la medida en que Brasil avanzaba en su proceso de privatización de la infraestructura básica, se fueron creando órganos que también llevan el nombre de agencias, que tienen la finalidad de fiscalizan a los concesionarios privados; se trata solamente de órganos estatales de fiscalización. Nuestra agencia, en cambio, es una entidad privada, una sociedad civil sin fines de lucro. Y que no apunta, como sí los hacen las agencias estatales mencionadas, a la fiscalización de la generación de saneamiento básico que fue privatizada, sino al fomento industrial y empresarial en general en una extensa área del Estado de São Paulo.

La Agencia de Desarrollo Tietê-Paraná es entonces una sociedad civil sin fines de lucro y su mantenimiento financiero queda básicamente a cargo de los socios. Hoy alcanza aproximadamente la cifra de 150 socios, entre los cuales la gran mayoría -casi 120 socios- son entidades empresariales brasileñas, siendo 20 o 30 firmas del exterior, tratándose principalmente de aquellas interesadas en nuestro proceso de privatización.

Actualmente se está contando también con una entrada financiera por remuneración de proyectos y de planes de desarrollo integrado y sustentable; es éste un nuevo tipo de ingreso que la Agencia pasó a obtener.

La Agencia es una entidad privada que cuenta con un número de personas extremadamente pequeño. Dispone de un centro y pone en marcha sus proyectos utilizando

consultores, tanto brasileños como de afuera. Para cada proyecto, siempre son contratadas personas más capacitadas en cada sector.

Está formada por un consejo de administración, un consejo fiscal y un grupo que yo llamaría ejecutivo, que es realmente un grupo técnico. Dicho grupo técnico es comandado por un presidente; por un director, que yo diría que se trata de un director ejecutivo-técnico; y un director de planeamiento y gestión, que es el director que maneja la parte contable, de contratos, es decir, de la parte más institucional de la Agencia.

Veamos cuáles son básicamente las líneas de actuación de la Agencia:

- La primera y más importante es la **prospección de inversiones**, tanto inversiones típicas de oportunidades empresariales, como también líneas de privatización.
- Otro ítem son los **proyectos y estudios**. Existe en Brasil, hace ya 4 años, un proyecto llamado "Brasil en acción", que corresponde a 42 proyectos básicos que están siendo actualmente implementados, sumando una inversión de aproximadamente U\$S 40.000.000.000 en 4 años. De esta manera, la Agencia actúa también como una agencia de marketing. Algunos estudios que se están realizando actualmente son sobre usinas térmicas. Brasil, como todos saben, depende de la generación de sus recursos hídricos, que ya éstos se encuentran en su estadio final, y puede ser que inclusive este año tengamos un colapso en la parte de generación de energía -colapso quizá es una palabra un poco fuerte, pero sí se puede hablar de una posible falta de generación. Estamos entonces con un programa para puesta en marcha hasta el año 2004, de 21 a 22 generadoras térmicas a gas, usando tanto el gas de Bolivia como el gas venido de Argentina. Esta generación térmica tiene costos increíblemente más bajos que los de una usina hidroeléctrica convencional, obviamente dependiendo del propio costo del gas. Hace no más de dos o tres días, se bajaron los precios del gas justamente para las usinas térmicas. El gas producido en el mismo Brasil está costando al rededor de 1.900.000 de BTU, mientras el gas importado sale 2.500.000 de BTU.
- Otro punto que la Agencia ataca es el de identificación de oportunidades de negocios en los alrededores de la Hidrovía Tietê-Paraná, que era, hace 10 años, su marco básico. Cabe aclarar que, después de 4 o 5 años, el abanico se expandió más y actualmente está englobando otros proyectos que no se restringen a la región del Tietê-Paraná.
- Otro punto que la agencia tiene como finalidad es el de promoción de simposios y conferencias, internos o externos a Brasil. En este punto, también se trata de promoción

de marketing o de venta, o bien de los productos o bien de las potencialidades de negocios típicamente empresariales que tiene Brasil.

- Otro punto de actuación extremadamente importante es el de la capacitación de ejecutivos en el área técnica. Se realizó hasta un convenio con la Universidad de Harvard y el primer curso fue sobre gestión de infraestructura, principalmente en el mercado energético, apuntando principalmente a la propia privatización de la CEESP (Compañía Energética del Estado de São Paulo). Esto quedó bastante arraigado en la CEESP a partir de la formación de técnicos con mentalidad nueva, empresarialmente nueva para el área de energía.

Todos estos proyectos son llevados a cabo en asociación con aliados internacionales con los cuales tenemos convenios. Yo destaco aquí a la Cámara de Comercio de los Estados Unidos como un aliado básico extremadamente importante; la Universidad de Harvard, para los cursos; e el *United States Trade and Development Agency*, este último está financiando los proyectos de usinas térmicas, sobre las cuales ya hablaré.

Un trabajo técnico que fue realizado ha sido denominado *Master Plan*, que es un documento cuyo objetivo básico es la evaluación empresarial de la infraestructura basada en energía, transporte, telecomunicación, saneamiento básico e medio ambiente, dirigida en esta primera fase a la Hidrovía Tietê-Paraná. Este documento busca también identificación de emprendimientos como polos industriales, agrícolas, de turismo, servicios y comercio, parques temáticos, programas de privatización y programas de atracción de inversores nuevos.

El *Master Plan* del Tietê-Paraná fue entonces básicamente una evaluación de los mercados que teníamos a lo largo de la región del Tietê-Paraná, abarcando no solamente el área que yo llamo marginal a los ríos Tietê y Paraná, sino todo el área del entorno de la hidrovía, donde teníamos una vinculación vial y de producción extremadamente alta. Este estudio realizado en los Estados de Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná, São Paulo y Río de Janeiro, llegó a la conclusión de que es posible una inversión a corto plazo en 5 años totalizando U\$S 50.000.000.000. Se identificaron 250 negocios potenciales a lo largo de lo que se llamó región de la Hidrovía Tietê-Paraná, que es una región amplia, como decía, abarcando a todos los Estados mencionados. Dicho estudio tiene los datos básicos para posibles potenciales inversores.

Un punto que ya había mencionado anteriormente con mucho énfasis y que es uno de los principales proyectos que está desarrollando la Agencia de Desarrollo Tietê-Paraná, es

el proyecto de las térmicas, con la construcción en el Estado de São Paulo, donde llega el gasoducto que viene de Bolivia, con conexión a partir de Campinas con Paraná, y la construcción de usinas térmicas en la región de Matão, que es una región de cítricos, en la región de Americana, que tiene producción de papel, celulosa y caucho, y Sorocaba que tiene básicamente industria metalúrgica pesada. Se aspira entonces, en dos o tres años, a la construcción de estas tres usinas térmicas, cada una de ellas con inversiones de aproximadamente U\$S 400.000.000, usando gas venido de Bolivia. Por ejemplo, el proyectos de estas tres usinas fue pagado por la *United States Trade Agency*. Algunos proyectos ya se encuentran listos.

Y también se está haciendo el proyecto del aeropuerto de la región de Ribeirão Preto, que es una región muy próspera del Estado y que tiene una producción muy grande, vinculada principalmente al Mercosur. Preténdese entonces implementar aquí un sistema aéreo de transporte de cargas para el Mercosur. También es un proyecto que la agencia de fomento está haciendo.

Volviendo a la historia de la Agencia de Desarrollo Tietê-Paraná, después que tuvimos la agencia armada con un abanico de actuación extremadamente amplio -para que se hagan una idea de ello, la Agencia ya hizo planes para regiones fuera de la región del Tietê-Paraná, como Maceió y otras localidades más al norte aún-, nosotros de la CEESP empezamos entonces a armar en 1994 un plan de fomento que vuelva a estar vinculado exclusivamente a la hidrovía Tietê-Paraná. ¿Por qué? Porque vemos una necesidad extraordinariamente grande a lo largo de los ríos Tietê y Paraná, apuntando también a una desconcentración financiera en São Paulo. Y este plan de fomento de la CEESP de suma perfectamente a los demás planes que la Agencia de Desarrollo Tietê-Paraná está realizando. Pero nuestro objetivo básico es la radicación financiera empresarial a lo largo de los márgenes del Tietê-Paraná.

En virtud de ello intentamos y estamos logrando con éxito una vinculación entre el gobierno del Estado de São Paulo y los empresarios, bajo la forma de cooperativas. Son cooperativas pertenecientes a regiones -recuerden que la Agencia actúa en un área extraordinariamente grande, mientras que las cooperativas actúan en regiones menores. Entonces formamos las cooperativas Cooper-Hidro, que pertenece a la región oeste del río Tietê; la Coop-Oeste, de la región central del río Tietê; y la Cooper-Vap, de la región de Piracicaba-Campinas. Esas tres cooperativas congregan aproximadamente a 200 empresarios con el objetivo básico común de fomentar polos industriales en los márgenes

de los ríos Tietê y Paraná, del parque hotelero en los márgenes de esos ríos, implantación de terminales, flotas y captación de cargas vía principalmente las multimodalidades fluviales.

Todas estas cooperativas tienen una vinculación extraordinariamente grande con el Mercosur; todas piensan en vender sus productos al Mercosur y eso es más o menos obvio, porque nosotros estamos lejos del puerto de Santos, y el puerto de Santos es además un puerto caro. La idea es que el transporte de sus productos, de carga principalmente general, se haga a lo largo de los ríos Tietê y Paraná, tocando toda la parte del Medio y Bajo Paraná.

La idea de las cooperativas no es otra que la formación de polos industriales a lo largo de los ríos Tietê y Paraná, no solamente en São Paulo, sino también abarcando los estados de Minas Gerais, Mato Grosso de Sul, Paraná y hasta inclusive el Paraguay, apuntando a una producción tanto para el consumo interno como para exportación, pero dicha exportación siempre muy vinculada al Mercosur.

Son interesantes algunos datos recientes de un estudio realizado por la cooperativa de Piracicaba. La cooperativa de Piracicaba congrega a las ciudades de Campinas, Paulinia, Piracicaba y varias otras ciudades de los alrededores de Piracicaba. Con el estudio mencionado se llegó a la conclusión de que esta región importa y exporta al Mercosur aproximadamente dos millones y medio de toneladas/año, siendo que el 85 % de esas cargas de importación y exportación son argentinas. Entonces, es un mercado que tenemos, que está listo, y con flete de costo bajísimo. Por eso la meta que tiene la cooperativa de Piracicaba a cortísimo plazo es iniciar el transporte de *containers* vía los ríos Tietê y Paraná, llegando básicamente a Rosario y Buenos Aires. Para que tengan alguna idea de costo, para un *container* pequeño que sale de Campinas hacia Buenos Aires, transportado por camión, el costo es de U\$S 2.300; por el puerto de Santos el costo es de U\$S 2.000; por el río Tietê-Paraná lograría llegar a Rosario o Buenos Aires por U\$S 1.200, considerando inclusive el costo del transporte de punta, por camión, tanto en la región de Campinas como en la región de Rosario o Buenos Aires, y también precios en puertos, o sea, el costo total sería de U\$S 1.200, prácticamente la mitad.

No hay dudas entonces, acerca del potencial enorme que tiene esta región. Y es justamente esa la razón de ser de las cooperativas.

A modo de ejemplo, la cooperativa de Piracicaba, que está compenetrada en ese tipo transporte de *containers* para el Mercosur, ha creado un proyecto para el río Piracicaba de un terminal con 14 o 15 muelles que podrá tener un transbordo de aproximadamente 8 ó 9 millones de toneladas/año. Y, junto al terminal, habrá un área de combustibles, así como

también una extensión de 420 hectáreas para implantación industrial junto al río Piracicaba. Gran parte de esas empresas se encuentran hoy proveyendo tanto cargas para el Mercosur como para el consumo interno de los Estados de Goiás, Mato Grosso, Paraná y otras regiones.

Los polos de turismo constituyen otro aspecto importante en el que están trabajando las cooperativas y que merece un destaque especial. En la región oeste de Sao Paulo, por ejemplo, se está construyendo un complejo de hoteles por intermedio de una cooperativa formada por aproximadamente 100 personas. Estas 100 personas son médicos, comerciantes, etc., que se cotizaron y decidieron instalar un hotel y, junto al hotel, vinculados a éste, campos para la pesca, parques temáticos de agua, etc.; una iniciativa que implica una generación de renta y empleo muy grande. La misma se realiza con una colaboración de la CEESP, o mejor dicho una coordinación; fuimos nosotros los que prácticamente los vinculamos y fomentamos la iniciativa. O sea, en éste como en otros casos similares, el único papel que tiene el gobierno es el de fomentar; prácticamente no gasta nada, puesto que la iniciativa privada es la que se encarga de hacer las inversiones.

Otro caso interesante se encuentra en la región oeste de Sao Paulo, donde la cooperativa Cooper-Hidro creó una guía, que es un libro bastante parecido al *Master Plan*, mencionando básicamente las oportunidades de inversiones en la zona. Para figurarse las ventajas otorgadas por dicha iniciativa, un importante diario de Sao Paulo publicó una nota indicando básicamente los resultados de todo ese proceso y la intituló "El mapa del tesoro en Sao Paulo", refiriéndose a las ventajas financieras de Sao Paulo. El mismo toma únicamente el Estado de São Paulo, a lo largo del río Tietê y de gasoducto Brasil-Bolivia.

De 1995 a esta parte ha habido en estos polos, que son siete en total -varios de ellos pegados a los ríos Tietê y Paraná- inversiones privadas totales de U\$S 82.400.000.000. Y se nota además un desconcentración del Gran São Paulo: inversiones relativamente pequeñas en la región del Gran São Paulo, y una mayoría de las inversiones volcadas en toda esta región. Por supuesto, no puedo bajo ninguna circunstancia decir que esto es mérito exclusivamente de la Agencia y del plan de fomento que fue armado, pero sí que la misma ha tenido mucho peso en el proceso.

Un caso muy reciente -de septiembre del año pasado- del Estado de Bahia, que queda en la región nordeste de Brasil, es también muy ilustrativo. La CEESP fue convocada a hacer el mismo plan de fomento que hizo para la zona del Tietê-Paraná, para construir un plan de fomento a lo largo del río São Francisco. Porque se trata de una región pobre, pero en cuyo oeste existe una concentración de producción de granos y trituradoras de granos muy grande; está allí Cargill, entre otras empresas importantes. Y la producción de granos a lo largo del año ha crecido relativamente poco,

justamente por la falta de una cadena de transporte que fuera convenientemente instalada. Nosotros fuimos llamados para hacerla. Lo que se hizo básicamente fue algo excepcionalmente sencillo: se sentó alrededor de una mesa el gobierno del Estado de Bahia, representado por la secretaria de Planeamiento y Ciencia; empresarios productores de granos y empresarios de trituradoras de granos; los transportadores fluviales y los transportadores ferroviarios; así como también empresas interesadas en la construcción de un nuevo puerto exportador de granos en Aratu. Y quizá esta misma semana próxima estaremos firmando en conjunto en Bahia un protocolo entre gobierno y empresarios, según el cual en un espacio de dos años a cuatro años, cada uno tiene una determinada misión a ser realmente cumplida. El gobierno se encargará de la parte de obras de infraestructura del tramo fluvial, que significa una cifra de aproximadamente 35 millones de dólares en los próximos cuatro años. El ferrocarril es privatizado y va a entrar con recursos propios. La instalación del puerto es privatizada, con recursos de 80 millones de dólares en cuatro años. Estamos entonces formando básicamente un pacto de transporte de granos y fertilizantes, de combustibles, calcáreo, frutas -esta región es bastante próspera en producción de frutas-, saliendo todos estos productos por el puerto que será instalado en Aratu. Es decir, es una cadena que será armada, en la cual cada uno tiene una tarea a ser realmente cumplida; y la coordinación será realizada por nosotros de la misma manera en que llevamos a cabo el plan de fomento en el Estado de Sao Paulo.

Aprovechando la oportunidad, hicimos un estudio a lo largo de todo el río São Francisco para la radicación de polos básicamente industriales destinados a la producción de alcohol, de frutas y ganadería, que en 7 años podrá tener inversiones privadas cercanas a la cifra de U\$S 2.800.000.000, con una inversión estatal de U\$S 35.000.000. Es evidente la ventaja que brinda la formación de una cooperativa.

Otro emprendimiento que estamos queriendo armar es una cooperativa de productores de granos; dónde la cooperativa tenga una *trading* exportadora de granos por el puerto de Aratu. Es decir, que dejen ya de depender de las trituradoras hasta un determinado punto.

Concluyendo, ésta es la visión que tenemos hoy en términos de Brasil. Hicimos el plan de fomento de la región del Tietê-Paraná; hemos estado actuando en otras áreas; y estamos intentando ahora actuar con el mismo tipo de plan de fomento en proyectos nuevos, principalmente para los Estados de Tocantins, de Mato Grosso do Sul y Mato Grosso (éste último muy vinculado al río Paraguay).

Dentro de algunos días, el 31 próximo, el gobierno federal brasileño va a lanzar un nuevo plan llamado "Ejes de Integración y Desarrollo", un plan que durará hasta el año 2007, con inversiones de cerca de U\$S 20.000.000.000. Y estos ejes son básicamente los ríos; todos estarán inclusos en nuestros ríos. Por ejemplo, los ríos Tietê y Paraná formarán el Eje de Integración del Sudoeste; también tendremos el eje del Mercosur, que es básicamente el corredor de rutas y ferrocarriles conectando el Mercosur; un plan de térmicas grande y también un plan muy importante de salud, medio ambiente y saneamiento básico.

Completando, me gustaría agregar algo sobre el Mercosur. Cerca de 80 % del PBI del Mercosur está concentrado en esta región, que es la cuenca de los ríos Paraná y Paraguay y que debería ser llamada, bajo un punto de vista financiero-empresarial, "Cuenca del Mercosur", porque estos ríos, con los transportes de punta hechos tanto por ferrocarril como por rutas tendrán un sistema multimodal de transporte extraordinariamente grande, donde la pieza principal será la cuenca del Paraná.

En dicha región tenemos una producción potencial de granos de 400 a 600 millones de toneladas/año. Está claro que semejante producción forzaría una caída extraordinaria de los precios de los granos, pero es potencial. Tenemos un potencia hídrico excepcionalmente grande; en América del Sur, respondemos por 33 % del agua dulce mundial, y de esos 33 %, aproximadamente 8 % están concentrados aquí; y como sabrán, el agua dulce mundial corresponde solamente al 1 % de toda la reserva hídrica del mundo, incluyendo, claro está, los mares. Entonces podemos decir que tenemos un potencial enorme en agua dulce. El potencial de gas también es extraordinariamente grande. El potencial de producción de granos es extraordinariamente grande. Tenemos además una red viaria prácticamente completa, en la que, si ponemos unos U\$S 500.000.000 más, en un plazo no de dos años, sino de hasta diez años -o sea, una inversión de U\$S 50.000.000 por año- tendremos realmente un área de comercio extremadamente importante aquí. Por eso es que yo realmente llamaría a la región "Cuenca del Mercosur".

De ahí la conclusión a la que llego sobre la oportunidad de un plan de fomento, o todavía mejor, de un *Master Plan*, abarcando esta región, o sea la zona principal del Mercosur. Este plan tendría inclusive vinculación con los puertos del Océano Pacífico, que algunas personas del gobierno federal piensan que son inviables, pero que bajo un punto de vista empresarial, un buen número de firmas brasileñas consideran perfectamente viable. Inclusive piensan la exportación de productos de esta región usando los puertos que están ubicados en el bajo río Paraná, y con vinculación férrea con los puertos del Pacífico.

Existe por otra parte un índice muy importante que es el uso del gas en esta región. Actualmente alcanza en la cadena energética, en la matriz, solamente 2 %. En diez años podemos llegar a 10 % o hasta 12 %.

Son números realmente increíbles que, si son bien fomentados, bien conducidos, a cortísimo plazo generan carga y consecuentemente empleo y renta. Yo creo entonces, a raíz de todo lo expuesto, que un programa de fomento es algo absolutamente fundamental. En primer lugar, para unir a empresarios que tienen una meta única, para que ellos, juntos,

puedan vender al gobierno sus metas, para que el gobierno pueda entonces hacer las inversiones necesarias en infraestructura básica y -lo que es muy importante- con un retorno garantizado.

Traducción Celina Lagrutta

Lic. Oscar Madoery

* Licenciado en Ciencia Política. Master en Ciencias Sociales. Docente e investigador de la UNR. Director Ejecutivo Maestría en Desarrollo Económico Local (Universidad Autónoma de Madrid-Universidad Nacional de Rosario-Instituto de Desarrollo Regional).

Buenos días. Como es de rigor en estos casos, un agradecimiento a las dos entidades organizadoras, la Bolsa de Comercio de Rosario y la Fundación del Instituto de Desarrollo Regional por esta invitación a compartir con ustedes esta charla en el marco de Ciclo Metrópolis y Región. Fundamentalmente, es mi objetivo abordar el tema de una Agencia Regional de Desarrollo.

En efecto, este es un proyecto que ha comenzado a plasmarse en Rosario, en nuestra región; al menos, se ha presentado recientemente en el marco del Plan Estratégico de Rosario. Allí figura como uno de los proyectos fundamentales dentro del Programa "Rosario Metropolitano".

La ciudad y sus instituciones comienzan a plantearse nuevas estrategias, nuevas herramientas para afrontar los desafíos del desarrollo. Como bien está formulado en la convocatoria, el Panel del día de hoy está ligado a lo que podríamos denominar una nueva institucionalidad para el desarrollo. Este va a ser el eje central de mi disertación: tratar de plantear y compartir con ustedes una idea básica sobre qué es el desarrollo, en este caso, de una ciudad o de una región.

Dada una serie de circunstancias por todos conocidas, pero que están impactando fuertemente en nuestra región, estamos ante transformaciones muy profundas a nivel internacional, transformaciones muy grandes en los roles, tanto del sector público como del privado.

Los compromisos que se requieren de ambos para llevar adelante políticas de desarrollo, exigen la necesidad de plantearse también que estos procesos vayan siendo acompañados por nuevas instancias organizativas e institucionales.

Así es que estamos planteándonos una cuestión que tiene que ver con una dimensión nueva que tenemos que comenzar a incorporar, que es ser consciente de los desafíos que se nos plantean como ciudad y como región en su conjunto, a cada una de las instituciones y de las empresas y, particularmente, de los gobiernos que deben fomentar y hacerse cargo, cada vez más, de respuestas mucho más amplias de las que anteriormente ofrecían los gobiernos locales. Porque actualmente es a los gobiernos locales a quienes se les demandan respuestas sobre temas de empleo, de empresas, de competitividad y de también de marketing. Entonces, esos desafíos requieren del diseño de nuevas herramientas para ser afrontarlos adecuadamente.

Esto no es algo nuevo, en todo caso es reciente para nosotros, pero como vamos a ir viendo, este concepto de Agencia de Desarrollo es un concepto muy extendido en otras regiones del mundo, que tiene en experiencias más avanzadas al menos dos décadas de funcionamiento, y en ciertos casos más.

Este concepto tiene una serie de particularidades, que vamos a ir comentando y que en nuestro país y en nuestra región estamos, tal vez tardíamente, incorporando. Pero también creo que la oportunidad histórica por la cual están atravesando Rosario y su Región Metropolitana amerita que pensemos que es un tiempo adecuado como para discutir este tipo de cuestiones.

Esta es la razón, básicamente, por la cual este proyecto está incorporado en el marco del esfuerzo de planificación estratégica que viene haciendo nuestra región. Allí está planteado como una enunciación básica, donde se marcan una serie de lineamientos generales y de aspiraciones que tenemos en función de dotarnos de esta herramienta para el desarrollo.

Aquí vamos a referirnos a esas cuestiones básicas. Vamos a avanzar en algunos detalles más, que nos ayuden, entiendo, a graficar un poco más esta idea. Sin dudas, y esto creo que cabe decirlo desde un principio, es una cuestión que tiene un largo camino que recorrer e implica un tremendo esfuerzo por parte de quienes tienen que ser los protagonistas más directos de la conformación de un proyecto de esta naturaleza, que básicamente, reitero, implica un nuevo entendimiento entre los ámbitos públicos y privados.

En el marco de los estudios y diagnóstico, en el proceso de planificación estratégica de nuestra ciudad, que se hicieron a través de distintas rondas de consultas, de talleres, de relevamiento de información, de participación, de seminarios, con participación de distintos actores, fueron emergiendo una serie de elementos, que de alguna manera están presentando el marco de dificultades en el que hoy se encuentra inmerso el **sistema productivo de la región**.

Un sistema productivo que tiene como elemento básico el conjunto de empresas que operan en nuestra ciudad y nuestra región. La gran mayoría, diría, casi la totalidad - estamos hablando del 98 %, tal vez más -, son pequeñas y medianas empresas y microempresas. Es decir que el segmento de empresas medianas hasta las más pequeñas y emprendimientos personales constituyen la gran mayoría del espectro de empresas y de entidades que operan en el mercado en nuestra región. A su vez, esas empresas son las responsables de no menos del 80% del empleo que se genera. Con lo cual estamos ante un universo lo suficientemente amplio, lo suficientemente significativo, como para preguntarnos detenidamente cuáles son los problemas que estos sectores están teniendo.

Porque, cuando uno se encuentra con experiencias de Agencias de Desarrollo Regional advierte que en su gran mayoría sus objetivos y sus finalidades apuntan básicamente a éste tipo de sectores empresariales: pequeñas y medianas empresas y microempresas; porque obviamente son las que están encontrando mayores dificultades para afrontar los tremendos desafíos que un mundo globalizado, un mundo cada vez más interdependiente y más competitivo, está generando.

Las grandes empresas que también pueden ser usuarias de Agencias de Desarrollo, y en muchos casos son financiadoras de este tipo de herramientas, pueden encontrar la solución en muchos casos a sus problemas, de manera particular. En cambio, cuando hablamos de PyMEs y de microempresas, es evidente que están necesitando un soporte que las ayude a desenvolverse mejor en estos nuevos escenarios. Y es allí, entonces, donde comienzan a darse estas estrategias de juntar esfuerzos entre los sectores públicos locales y regionales, y sus empresas y sus instituciones empresariales, para tratar de dar una mejor respuesta y prepararle mejor el camino a estas empresas.

- Estoy presentando una breve síntesis de las debilidades y en algunos casos, amenazas, que aparecían para estos sectores empresariales, en el marco del esfuerzo de planificación estratégica. Allí, en el diagnóstico marcábamos, por ejemplo, que Rosario y su región tienen una fuerte presencia de ramas industriales, empresariales, tal vez muy

poco dinámicas dentro de la estructura industrial, cuyo dinamismo ha tenido más que ver con otra etapa del desarrollo de nuestra región. En esta etapa, estas empresas están encontrando algunas dificultades mayores, están perdiendo posicionamiento, están perdiendo lugar, están perdiendo protagonismo, y esto significa menos inversiones, menos demanda de puestos de trabajo, menos generación de empleo.

- También, se evidenciaba la existencia de bajos niveles de inversión y, a su vez, las dificultades que estos sistemas tienen para incorporar cambios tecnológicos, tanto en tecnologías de producción como en tecnologías de gestión. Los profundos cambios, entonces, están desafiando a las empresas a que incorporen constantemente nuevas tecnologías; y estas empresas suelen tener algún tipo de dificultades para resolverlos individualmente.
- Otro elemento significativo es la escasa inserción externa de las PyMEs, sumada a las dificultades para permanecer en los mercados de exportación y -si como alguna vez se dijo- la competitividad de una empresa depende básicamente de su capacidad de penetración en los mercados internacionales, esto nos está dando por lo menos un signo de interrogación, que es necesario tomar en cuenta.

Aproximadamente, menos de 150 empresas en la ciudad de Rosario son las que tienen una inserción externa que podríamos denominar estable, porque hay muchos casos también donde hay operaciones de exportación que son esporádicas o que son circunstanciales. Entonces, tampoco están dando la pauta de empresas que tengan un perfil exportador adecuado a los tiempos.

- Claramente, las dificultades de acceso al financiamiento de mediano y largo plazo para las PyMEs tiene que ver con demandas. La deficiencia en la producción de algunos servicios básicos que, comparativamente con otras regiones, con otras provincias, es visualizado como problemático, sobre todo en el tema de la energía.
- Otra problemática tiene que ver con las deficientes políticas para impulsar el crecimiento de la capacitación laboral. Se advierte una des-coordinación en este aspecto, con programas algunas veces de origen nacional, provincial, algunos programas locales, otros programas sectoriales –de alguna institución privada o semi-pública que podría obtener a partir de acuerdos de cooperación internacional- para impulsar la integración y, fundamentalmente, la capacitación laboral. Ligado a ello, se advierten también las

dificultades de adecuación de las empresas a las nuevas tecnologías de trabajo para efficientizar sus estructuras de costos.

- Otra idea que hay que analizar tiene que ver con la posible pérdida de nuevas inversiones por falta de un marketing activo regional: nuestra región no sale a venderse adecuadamente, o dicho de otro modo, no coordina políticas de promoción y de marketing.

Si estamos en un mundo global, y si asumimos que las regiones y las ciudades comienzan a competir cada vez más activamente, como lo hacen las empresas; una herramienta fundamental en esta estrategia competitiva pasa por la forma de venderse, promocionarse y hacer marketing para atraer nuevas inversiones, para posicionar los productos de la región en los mercados internacionales. Así, se apunta a lograr que los recursos fundamentales que la región genera no emigren, no emigren sus capitales, no emigren sus recursos humanos más capacitados.

Esta serie de déficits identificados sintetiza e ilustra muchas de las cuestiones que los distintos actores, reitero, a través de las distintas tareas que se desarrollaron en el marco de la planificación estratégica, fueron señalando.

Este diagnóstico puede ser útil para avanzar sobre algunas conceptualizaciones que quisiera abordar, en primer lugar, para después entrar más de lleno en lo que es el producto, la Agencia Regional de Desarrollo.

Cuando se habla de desarrollo, todos sabemos que en principio estamos hablando de una aspiración de objetivos múltiples. El desarrollo no sólo es el crecimiento económico, no sólo es el logro de mayores niveles de eficiencia, sino que implica también una serie de valores que se adicionan y que juegan simultáneamente como, por ejemplo, mayores niveles de equidad, mejor calidad de vida, equilibrio territorial y sectorial entre los distintos componentes de un espacio determinado, ya sea a nivel nacional o a nivel local, como veníamos mencionando.

Sin embargo, cuando se tiene que sintetizar el problema del desarrollo, creo que podría plantearse, básicamente, en base a dos ejes. Traducir esto a las necesidades de hoy en día, significa que el desarrollo implica generar:

- mayores niveles de empleo, porque hay déficits marcados en este sentido; y
- mayores niveles de productividad y competitividad, tanto de las empresas como del sistema productivo regional en su conjunto.

Es justamente a partir de estos dos elementos, de esta combinación de elementos que pueden darse las condiciones para asumir otro tipo de desafíos como la calidad de vida, la equidad, el equilibrio, como mencionábamos hace un momento.

Enfrentados a esta situación, evidentemente el objetivo debe ser alcanzar los mayores niveles de empleo y de competitividad y, cuando uno se remite a la historia de nuestro país, encontramos dos alternativas o estrategias polares, con matices intermedios.

- La primera consistió en priorizar el empleo, tal vez a costa de menores niveles de productividad y de competitividad. Esta fue la estrategia predominante en nuestro país durante muchas décadas, que podríamos sintetizar como de "*economía subvencionada*".

La economía Argentina y los distintos sectores empresariales de alguna manera estaban subvencionados, y eso garantizaba mayores niveles de empleo. Y estaban subvencionados a partir de un mayor protagonismo del Estado, porque había mucho empleo público. Además, teníamos el marco una economía cerrada, que hacía que las empresas en general no estuvieran sometidas a una competencia internacional, por lo cual tenían en muchos casos mercados cautivos y, en otros, la garantía de estabilidad de sus procesos. Este modelo funcionó durante mucho tiempo aunque de manera distorsiva, e incluso con niveles de calidad y de precio no necesariamente adecuados a las necesidades del mercado. Durante muchas décadas, este fue entonces un matiz que tuvo el desenvolvimiento de nuestro sistema económico.

- Después de reiterados fracasos y del agotamiento de este modelo comenzamos, hace 10 años, tal vez un poco más, se introdujo una alternativa opuesta: priorizar la productividad y la competitividad, consolidar una estructura económica que sea lo más competitiva y eficiente posible. Fue la "*estrategia del ajuste productivo*", que evidentemente generó mayores niveles de productividad y competitividad en nuestra economía.

En los últimos 10 años los índices de productividad sectorial y de la economía en general han crecido. Pero también es cierto que esta estrategia afectó los niveles de empleo; la cultura del pleno empleo, del ascenso y la inclusión social. Entonces el desempleo y las dificultades de generación de puestos de trabajo aparecieron como un problema endémico.

Siguiendo con esta idea del desarrollo como aspiración de objetivos múltiples, también es real que cuando se diseñaron estrategias que tuvieran que ver con el mejor

desempeño del sistema económico, básicamente, se tomaban en consideración dos grandes aspectos:

Por un lado el entorno económico, es decir el nivel macroeconómico. Si necesitábamos que nuestras empresas fueran cada vez más competitivas, como precondición era necesario tener un entorno macroeconómico que garantizara la estabilidad, reglas de juego claras, el valor de la moneda, que los mercados puedan operar con cierta perspectiva de previsibilidad. Entonces, el nivel macroeconómico aparece como central. Necesitábamos mejorar eso, y esto fue lo que hizo nuestra sociedad, con sus errores, con sus matices, pero con el esfuerzo comunitario puesto en esa dirección.

El otro nivel, es el nivel macroeconómico, el nivel de la empresa. No sólo se necesitaban condiciones macro adecuadas, también que el nivel micro sea adecuado. Y entonces ahí comenzaron a aparecer las reestructuraciones a nivel de cada empresa, a nivel de cada institución con la búsqueda de incorporación de tecnología, con la búsqueda capacidades de gestión, con la formación de redes de empresas, con capacitación, con muchas de las cuestiones que, como veíamos hace un momento, todavía en nuestra región, aparecen claramente como déficit a resolver.

Sin embargo, los ejemplos de Agencia de Desarrollo y de políticas de desarrollo que se dan en muchas partes del mundo, demuestran que estos dos niveles son insuficientes, que es necesario comenzar a pensar o a incrementar estos desafíos con otro tipo de herramientas. Es aquí donde aparece el nivel territorial, el nivel regional.

No es casual que desde hace 20 años a esta parte, en el mundo se hable cada vez más de desarrollo regional. Porque en un mundo que se globaliza, donde las barreras y las fronteras se desvanecen día a día, la forma de inserción de los distintos ámbitos territoriales se da principalmente a partir de las características particulares y de las identidades que allí se encuentran.

Las empresas no compiten solas, sino que compiten a partir de una base de inserción territorial, donde desenvuelven sus actividades. Cuando uno piensa en las grandes multinacionales que se encuentran diseminadas por el mundo, advierte que incluso esas empresas tienen una clara base territorial, al menos en lo que son los aspectos centrales de sus estrategias y de sus procesos productivos. En efecto, los *headquarters* no van a cualquier lado, están en los lugares donde encuentran las mejores condiciones de entorno

territorial para desarrollar sus actividades. Y esto es claramente prioritario para las pequeñas y medianas empresas.

El territorio, la región, el ámbito de pertenencia, es como la carta de presentación que una empresa tiene. Cuando esta carta de presentación es lo suficientemente adecuada, opera como una imagen de marca. Las empresas van y llevan en sus espaldas la identidad del lugar de donde provienen. Si este lugar tiene condiciones adecuadas de competitividad, de infraestructura, de recursos humanos, de capital instalado, y ello es valorado externamente, opera como una imagen de marca que se traslada a las propias empresas.

En todas las estrategias de desarrollo empieza a enfatizarse este nuevo nivel que tiene que ver con la región, las políticas comienzan a localizarse cada vez más. Como se suele señalar en los ámbitos académicos, a medida que la economía se globaliza, la política se localiza. Es decir, que es a partir de los territorios, del ámbito concreto de inserción regional en el cual se pueden comenzar a diseñar las estrategias mejores para sus empresas y para sus instituciones.

Y aquí aparece además, el nivel político, el nivel del proyecto. Las regiones tienen que tener un proyecto de desarrollo, una política que ayude a los actores que allí residen, que ayuden a las empresas a mejorar las condiciones por las cuales se van a desarrollar, que las ayuden a competir.

Las empresas no pueden competir en este escenario aisladamente, necesitan de su base de inserción territorial, y necesitan que esta base de inserción territorial diseñe un proyecto de desarrollo, marcando las pautas de inversiones necesarias, de esfuerzos, que los distintos actores tienen que llevar a cabo.

Claro, cuando uno presenta esta idea, la pregunta siguiente es: ¿de qué depende el desarrollo desde el lugar? ; ¿cuáles son en definitiva aquellos elementos de los que hay que dotar al territorio para ayudar a impulsar esta idea del desarrollo?

Haciendo un esfuerzo de síntesis que nos ayude a establecer algunas ideas orientadoras, podríamos decir que las capacidades requeridas para el desarrollo de un sistema productivo territorial son básicamente dos: la capacidad empresarial y organizativa y la capacidad de innovación.

Esto es lo que nos muestran la experiencia de las estrategias de desarrollo territorial más exitosas que se han desarrollado en el mundo, tales como los ejemplos paradigmáticos de la Tercera Italia, la región de Shannon en Irlanda y algunas regiones en Latinoamérica. Cuando esos sistemas productivos regionales funcionan es básicamente porque han

logrado un nivel adecuado de capacidad empresarial organizativa y de capacidad de innovación.

¿Qué implican estas variables? La capacidad de innovación nos marca cuál es el espectro tecnológico en el cual el sistema productivo regional opera. Esto significa que producimos *commodities* o producimos *specialities*, o producimos productos con bajo valor agregado, o producimos bienes que incorporen tecnología, valor agregado e innovación constantemente. Ahí va a estar la pauta competitiva que el sistema productivo va a tener a largo plazo. ¿Cuál es, en definitiva, el marco concreto de inserción de una economía regional en un esquema global?. ¿Cuáles son las características desde el punto de vista tecnológico, desde el punto de vista del fomento a las innovaciones que este sistema tiene? Estas preguntas plantean claramente la idea, por ejemplo, de las vinculaciones entre el sistema productivo y el sistema tecnológico y de capacitación universitaria. Las experiencias más logradas al respecto muestran que hay una sintonía, una armonía, una búsqueda constante de sinergias entre universidad y empresa, entre centros tecnológicos y actores públicos y privados.

Entonces, un sistema productivo regional necesita fomentar claramente esta capacidad, necesita poner los esfuerzos en el sentido de encontrar puntos de acuerdo y de generar políticas que fomenten esta interrelación. Es necesario que las empresas demanden al sector público y a las universidades investigación, desarrollo y tecnología, y que las universidades, a su vez, se preparen para que sus productos y sus recursos humanos estén capacitados para responder a las necesidades de su área de influencia, del *hinterland*, de su región, de su marco de inserción concreto.

La segunda variable es la capacidad organizativa. La capacidad empresarial está dada, como a los europeos les gusta decir, por el grado de emprenditorialidad que tiene una economía. Cuando pensamos, por ejemplo, en la economía norteamericana que es una economía que está en un franco proceso de crecimiento, con superávit rompiendo niveles de competitividad y de crecimiento constantemente, pueden apreciarse los esfuerzos que allí existen para fomentar esta emprenditorialidad. Vemos, entonces, cómo se premia el esfuerzo innovador, el riesgo empresarial que se asume y cómo están instauradas una serie de herramientas para fomentar que sea así y acompañar a esos emprendedores, relegando a aquellos que pierden un poco esta llama que los motiva y que los lleva a mejorarse día a día.

La capacidad organizativa básicamente tiene que ver con el encuentro que existe entre el sector público y privado, conjuntamente con la capacidad de relacionarse que existe también entre los distintos componentes del mundo privado. Además, cuenta también el grado de colaboración, el grado de *enraizamiento* y de encadenamiento que se pueda alcanzar en un marco territorial.

Los ingleses tienen un término que es *embededness*, que no tiene una correcta traducción al castellano, pero que sería algo así como un enraizamiento, para hacer referencia al grado de integración que las empresas logran tener en su territorio. Una empresa hecha raíces cuando sus cadenas de proveedores, los insumos que necesita, los servicios que demanda, los encuentra localmente. Y eso tiene que ver con esa capacidad organizativa, porque allí entonces, los actores de base territorial deben estar preparadas para brindar esos servicios.

Cuando mayor es esta capacidad, mayor es el grado de enraizamiento también de las inversiones externas. El desafío de toda región es la atracción de nuevas inversiones. Inversiones que hoy no están en la región pero que se espera que lleguen. Estas inversiones pueden ser de pequeñas empresas, de grandes empresas y el gran desafío es lograr vincular estas empresas en el territorio porque así como un día vienen, otro día se pueden ir, con lo cual el perjuicio para la economía regional termina siendo mucho mayor que sus beneficios.

Si asumimos que hoy el mundo es cada vez más competitivo y que los capitales fluyen a través del globo, la elección que hagan estos capitales hoy nos puede favorecer pero tal vez mañana no. El tema es lograr que aquellos que lleguen se queden, y esto sirva a su vez como una señal para atraer nuevas inversiones, lo cual tiene que ver con esta capacidad de vinculación a la que hacíamos referencia.

Teniendo en claro estas cuestiones, comienza a verse que los distintos territorios se van dotando de herramientas para poder afrontar estos desafíos: cómo hacer para fomentar estas capacidades requeridas para el desarrollo, cómo organizarse para ayudar a afrontar estos desafíos. Aquí es donde cobra relevancia, entonces, el tema de las Agencias Regionales de Desarrollo, que ha sido encaradas en diversas regiones del mundo, y entre las cuales nosotros recién estamos empezando.

Una Agencia de Desarrollo es básicamente una organización de mediación, una organización que surge a partir de los gobiernos locales, de las instituciones públicas, provinciales y nacionales que actúan en el territorio y de las empresas y organizaciones

sectoriales. Constituye así una nueva forma organizativa que invita a todos estos componentes a sumarse en un lugar común, en un proyecto común, y a tratar, a partir de allí, de generar estos esfuerzos comunes que son demandados.

En este sentido, una agencia simboliza una nueva forma de afrontar los desafíos del desarrollo, una forma que es co-responsable y co-participada; que implica, lisa y llanamente, que los distintos actores asuman desde el inicio que el esfuerzo del desarrollo es un esfuerzo compartido y que las responsabilidades del desarrollo también son compartidas.

Esto, obviamente, constituye un tema difícil, no sencillo de resolución y que no se logra con la sola conformación de un marco jurídico apropiado para esto. Implica un proceso, implica esfuerzos, implica fundamentalmente un cambio cultural, y cuando uno habla de cambio cultural, entonces estamos diciendo que por lo menos implica un esfuerzo a largo plazo.

La mayoría de los ejemplos que se pueden citar de Agencias de Desarrollo nos van marcando oscilaciones en su evolución con ciclos favorables y ciclos desfavorables, y en el largo plazo es donde van encontrando los puntos de equilibrio. Porque esto básicamente tiene que ver con un cambio de actitud por parte de los actores involucrados, lo cual no se logra de un día para otro.

El objetivo de una Agencia de Desarrollo es básicamente generar una economía de servicios en su territorio. Este es un concepto central, porque si asumimos que determinados factores productivos fluyen en los mercados internacionales, el capital fluye, la tecnología fluye y se puede comprar. Hoy es posible producir bienes con similares estándares tecnológicos en cualquier parte del mundo; esto lo permiten las nuevas tecnologías. Pero lo que marca la diferencia es la economía de servicios, es decir, cómo una región provee los servicios adecuados para el desarrollo empresarial; cómo provee los servicios para que esa tecnología que llega, o esos capitales que llegan, se integren y se asienten sobre el territorio. Cómo hacer, en definitiva, para que las empresas que allí se asienten estén dotadas de los servicios adecuados, necesarios para llevar a cabo sus procesos productivos.

Estamos en un mundo que marcha cada vez más hacia la especialización. Para ser competitivos tenemos que segmentar y especializarse, tenemos que enfocar algún segmento del mercado y trabajar en él. Nadie, ninguna empresa y, por ende, ningún territorio puede ser competitivo en todo. Existen especializaciones en este sentido, pero la economía regional tiene que tener la capacidad de brindar los servicios para que esa

empresa que se especializa en su actividad pueda encontrar los suministros adecuados; pueda *tercerizar* determinadas partes de sus procesos, sabiendo que lo va a obtener con iguales niveles de calidad y de eficiencia.

Entonces, éste es el desafío a construir un entorno territorial, éste es el desafío fundamental de una Agencia de Desarrollo.

Como tercer aspecto a considerar, aparecen las características centrales que una Agencia de desarrollo debe tener y que, básicamente, son la autonomía operativa y la flexibilidad en la gestión. Esta es una norma bastante común en las experiencias internacionales; la Agencia de San Pablo, por ejemplo, tiene una dotación de personal y subcontrata consultoras o servicios que le puedan prestar otras entidades el desarrollo de determinadas actividades. Estas Agencias son lo suficientemente flexibles en su gestión, y para que esta flexibilidad se dé necesitan tener estructuras operativas y administrativas pequeñas pero ágiles, utilizando esta herramienta de la subcontratación, de la de formación redes, de la tercerización y de la búsqueda de acuerdos temporarios para la resolución de determinados tipos de cuestiones.

No hay que reproducir en una Agencia de Desarrollo las estructuras burocráticas del Estado. Este es básicamente el sentido que tiene la idea de flexibilidad. A su vez, tiene que tener una autonomía operativa estando lo más protegida posible de los vaivenes políticos y las coyunturas electorales.

Existen ejemplos de agencias que son públicas en un 100 %, pero aún así en estos casos se suelen dar algunas cláusulas jurídicas que ayudan a flexibilizar la agencia y a dotarla de cierta autonomía. En general, las Agencias de Desarrollo tienen una composición donde el sector privado es mayor que el sector público. Conozco casos incluso donde, como la agencia de Shannon de Irlanda, si bien el capital operativo, el capital de trabajo que tiene es un 100% público, su estructura es absolutamente similar al de una sociedad anónima que trabaja en el sector privado y la mayoría de los miembros del directorio son del sector privado.

Esto implica un mensaje muy claro hacia ambos sectores. Porque el objetivo de la agencia es sintetizar lo mejor de la administración pública y de la privada. En esa síntesis tiene que tratar de evitar que el sector privado demande políticas asistencialistas, y que la agencia venga a hacer asistencialismo como lo hacía el Estado en el modelo de desarrollo

centralizado. Debe evitar, además, que el sector público pretenda desempeñar, a partir de la agencia, políticas de signo paternalista.

Entonces, se trata de sintetizar lo mejor de cada administración y evitar los males más frecuentes en que se puede caer. Así, las formas organizativas tienen que ver con la mayor flexibilidad y la mayor autonomía en su operación.

Existen muchos ejemplos de Agencias de Desarrollo, existen tantos ejemplos como realidades a ser atendidas. En este sentido, lo que uno puede hacer es establecer lineamientos generales, establecer una tipología sabiendo que, en definitiva, las características específicas que la misma vaya adquiriendo dependerán de las necesidades del lugar, de la voluntad de los actores, de aquello que los distintos miembros involucrados pretendan lograr a través de este esfuerzo de crear esta nueva organización para el desarrollo.

Pero, básicamente, hay tres elementos que son los que están definiendo las características de la agencia. Primero, el tema del origen: las agencias pueden ser en general públicas o mixtas, también hay casos de agencias privadas pero que tienen algún grado de participación pública, con lo cual la citaríamos dentro del espectro de agencias mixtas.

El segundo eje que tenemos que considerar es el ámbito de incumbencia de una agencia. Aquí también los ejemplos son numerosos: el ámbito puede ser local -la ciudad-, o el ámbito puede ser la región -la ciudad más aquél espacio territorial que tiene relaciones económicas sobre el que se ejercen influencias económicas- como sería el caso del área metropolitana de Rosario.

Entonces, desde este punto de vista, uno podría plantearse la creación de una agencia para Rosario o una agencia para la región metropolitana. Si tomamos en cuenta esta idea, advertiremos fácilmente que las influencias que la ciudad central Rosario ejerce sobre la región son lo suficientemente importantes y significativas, y, a su vez, los influjos que esa región trae a la ciudad son lo suficientemente significativos como para pensar en una estrategia de alcance regional.

El tercer aspecto tiene que ver con las funciones. Las agencias cumplen sólo funciones específicas, es decir ligadas exclusivamente al desarrollo empresarial: financiamiento, capacitación, asistencia técnica, o desarrollan además otro tipo de funciones más ligadas al desarrollo territorial: la planificación del desarrollo territorial, la participación en inversiones necesarias de infraestructura y de equipamiento que la región necesite, el

marketing territorial. Entonces aquí estaríamos en el caso de una agencia con funciones múltiples.

Combinando estos tres ejes y tratando de relacionarlos con nuestro caso, la pregunta a formularnos sería qué tipo de Agencia de Desarrollo es la más adecuada para la región metropolitana de Rosario. Creo que el espíritu que subyace en el esfuerzo de planificación estratégica, el espíritu que existe detrás de los actores que participan, han participado y siguen haciéndolo en el Plan estratégico, es de tratar de darle un alcance regional con características mixtas y con funciones lo más amplias posibles.

Si nos detuviéramos a analizar lo existente, advertiríamos la presencia de ejemplos de oficinas empresariales locales como muchas ciudades tienen, y tal vez podríamos asimilar, por ejemplo en la ciudad de Rosario y en las ciudades del área metropolitana, a oficinas empresariales con las formas de Secretarías de la Producción o Secretaría de Desarrollo Económico, y que por lo general son agencias públicas que tienen un ámbito local y que tratan de desarrollar funciones específicas.

Dar el salto hacia una Agencia de Desarrollo Regional como la que, de alguna manera, subyace en el espíritu de la planificación estratégica, implica dar el salto en tres direcciones: en un ámbito regional, en un nuevo encuentro entre lo público y lo privado - asumiendo que no sólo desde el sector público se puede dar debida respuesta a los requerimientos del desarrollo- y en aspiraciones que sean lo más abarcativas posibles.

En este sentido, creo que el esfuerzo es muy grande. Plantear esto es una aspiración, una idea cuyas características fundamentales tendrán que ser moldeadas con el tiempo pero creo que es un esfuerzo necesario a realizar. Tengo la humilde impresión de que todavía existe una especie de visión estática del desarrollo entre los actores tanto públicos como privados de la región de Rosario; que todavía estamos demasiados atados a una idea de que el desarrollo se explica básicamente por la articulación de infraestructuras adecuadas.

Rosario está atravesando una etapa histórica singular, con una fuerte dotación de infraestructura e inversiones que llegan a la región con la pretensión de asumir viejas cuentas pendientes: la hidrovía, la reactivación de su puerto, la reactivación del aeropuerto, el puente Rosario-Victoria, los accesos a la ciudad, el corredor bioceánico. Todos estos elementos son condición necesaria para el desarrollo, no cabe duda, pero no son condición suficiente.

Estas intervenciones tienen que estar apuntaladas por una visión más dinámica, en el sentido de que con la infraestructura solamente no alcanza y hay que hacer una serie de esfuerzos en la dirección de la cooperación público-privada, en la dirección de institucionalizar determinadas herramientas que nos ayuden a transitar juntos este desafío, en la dirección de un cambio cultural, como decía hace un momento.

Albert Hirschmann, ya decía hace 40 o 50 años que el desarrollo es básicamente un cambio cultural porque implica o depende de la renovada voluntad que exista para desarrollarse. Entonces, es fundamental acompañar este esfuerzo de inversiones que tanto desde sector público como del sector privado se viene haciendo en la región, con esfuerzos igualmente significativos, tal vez menos visibles, intangibles, pero que son necesarios y tienen que ver con lo que Antonio Vázquez Barquero denomina el *orgware* del desarrollo, esa capacidad de interacción, de colaboración, esa búsqueda constante de sinergia. .

Este es un aspecto absolutamente necesario para asumir los desafíos de la región, y en este sentido, creo que la herramienta que puede ayudar a encauzar estos esfuerzos y a sintetizar estas ideas, en el caso de la región metropolitana de Rosario es, precisamente, la creación de la Agencia Regional de Desarrollo.

Panel 4

Nuevas Instancias de la gestión pública regional

Ente de Coordinación Metropolitana

Dr. Antonio María Hernandez

Dra. Arq. Isabel Martinez de San Vicente

Dr. Arq. Hector Floriani

Ing. Gualberto Venesia

10 de setiembre 1999

Dr. Antonio María Hernández

* Doctor en Derecho y Ciencias Sociales. Profesor de Derecho Constitucional y Derecho Público Provincial y Municipal en la Universidad Nacional de Córdoba. Autor y coautor de 18 publicaciones, entre la que se destaca ***Derecho Municipal***.

No podía dejar de estar presente acompañando las actividades del Instituto de Desarrollo Regional conjuntamente con la Bolsa de Comercio. Debo destacar que me han sorprendido muy gratamente las publicaciones que el IDR ha producido en torno a los estudios del desarrollo regional, en particular del sur de la provincia de Santa Fe, inmerso, en una primera instancia, en el desarrollo propio de toda la provincia.

Como no puede ser de otra manera, advirtiendo la proyección internacional que tiene esta cuestión, el federalismo- problema aún no resuelto por los argentinos- constituye uno de los temas centrales de mi exposición. El problema estructural más grave que tenemos es el existente entre Buenos Aires y el interior del país, que da como resultado un país desvertebrado, desintegrado, con un incorrecto ordenamiento territorial, como muestra muy acabada de nuestro subdesarrollo y de nuestros desequilibrios.

Siempre cito a Félix Luna cuando dice que la Argentina no puede ser simbolizada por esa mujer de bellas formas, esbeltas y clásicas, con que se dibuja normalmente a la República. El dibujo que corresponde a la Argentina es el de un enano macroencefálico, con una cabeza gigantesca, enferma; y el cuerpo y las extremidades raquílicas y enfermas.

En otras palabras, en menos del 1 % del territorio nacional se ha concentrado aproximadamente el 35 % de nuestra población, y en un radio no mayor de 500 Km. a partir del puerto de Buenos Aires está asentado el 80 % de la riqueza argentina. Estudios recientes indican que el PB per cápita de la ciudad autónoma de Buenos Aires, la zona más rica del país, es de aproximadamente de U\$S 25.000 anuales, mientras que el ingreso per cápita de algunas provincias argentinas apenas supera los U\$S 2.000.

Estas cifras nos revelan que la diferencia de acceso a calidad de vida, a servicios, y, en definitiva, al desarrollo económico en Argentina es prácticamente de 1 a 12 de la zona más rica a la más pobre. Esta diferencia nos está indicando la magnitud de los desequilibrios que tiene la Argentina.

Siempre en un país hay desigualdades regionales, pero si tomamos, por ejemplo, España, la diferencia entre las regiones más ricas que son Cataluña y el país Vasco y las más pobres es de 1 a 3. Analicen, entonces, la magnitud de los problemas que nosotros afrontamos.

En ese marco, la Reforma Constitucional de 1994 -la más importante de la historia- tuvo una serie de ideas fuerza. Una de ellas fue la profundización de la descentralización del poder. La descentralización del poder ya estaba en el texto constitucional de 1853 y 1860, pero nosotros sabemos que, como ha sido clásico en América Latina, siempre existe una ruda distancia entre la norma y la realidad. Una cosa dice la Constitución, otra dice la realidad. ¿Por qué? Porque nosotros somos subdesarrollados.

Juan Agustín García dijo a comienzo de siglo en un libro importante que se llamó *La Ciudad Indiana*, que entre los rasgos del argentino estaban el culto nacional por el coraje - personalmente tengo mis dudas sobre esta afirmación-, y el otro rasgo era el desprecio por la Ley. Aquí sí, manifiesto mi total acuerdo con Juan Agustín García. Nosotros no cumplimos con el proyecto federal y hago otra disgregación -siempre que estoy en Santa Fe- tengo emocionado recuerdo del significado que tuvo para las provincias del Litoral y en particular esta provincia el ser la primera en tener una Constitución en 1819. Recuerdo la lucha de Estanislao López, recuerdo todo lo que fue ese aporte formidable de las provincias del Litoral que se dio entre 1820 y 1860, hasta terminar precisamente con la sanción constitucional de 1853 y 1860.

En definitiva, la reforma de 1994 en el capítulo de descentralización del poder analiza centralmente tres cuestiones: el federalismo, la ciudad-Estado de Buenos Aires y el problema de las autonomías municipales. Estos tres temas los he tratado en mi último libro que se llama, precisamente, *Federalismo, Autonomía Municipal y Ciudad de Buenos Aires*.

En la Reforma Constitucional de 1994 se avanza sobre aspectos políticos e institucionales del federalismo, también sobre aspectos fiscales, económicos e incluso socio-culturales. Dentro de los aspectos económicos aparece en el Art. 124 una definición categórica, que es la creación de la región. En ese mismo artículo, hay otras definiciones fundamentales, nada menos que el reconocimiento de las propiedades de los recursos naturales para las provincias y el reconocimiento de la posibilidad de gestión internacional por parte de las provincias. Fíjense la magnitud de los cambios constitucionales.

Me voy a detener en el tema de la región y dentro de la región nosotros tenemos constituidas, desde de la Reforma, la Región del Norte Grande Argentino, la Región del Nuevo Cuyo; y después de la Reforma, primero tenemos la constitución de la Región Patagonia y después la creación de la Región Centro, mediante tratado interprovincial de integración regional firmado el 15 de agosto de 1998, entre los gobernadores de Santa Fe y Córdoba, Obeid y Mestre, en ese entonces.

Este proyecto es de fundamental importancia no sólo para estas provincias sino para el federalismo argentino. Razón por la cual quiero destacar la relevancia histórica que tiene el tema de la constitución de la Región Centro. En ese sentido, quiero mencionar algunas de esas cuestiones, por ejemplo, la importancia política, porque se trataba de gobernadores de distinto signo partidario, con lo cual, frente a la pobreza tradicional que manifiesta la política argentina, veíamos a dos hombres de distinto signo que se ponían de acuerdo en algo que es muy importante.

La política tiene dos grandes capítulos, uno es el agonal -de *agon*, lucha, que significa llegar al poder y conservarlo-, pero hay otro capítulo -que es el menos desarrollado en Argentina y eso explica nuestro subdesarrollo- que es la faz arquitectónica de la política. Es la que supone los grandes acuerdos para solucionar los problemas estructurales.

Estos gobernadores, precisamente, lo que practicaron fue esto, política arquitectónica. Afortunadamente, se sumó el 6 de abril de 1999 la provincia de Entre Ríos para constituir definitivamente la Región Centro. Entonces, creo que la importancia política de la creación de esta región es indiscutible.

Esto tiene una importancia histórica, no siempre hubo mucha comprensión entre los federales del Litoral y el federalismo más doctrinario, en particular de Córdoba. Es decir, también superamos ese problema histórico.

También quiero destacar la importancia institucional, porque nosotros ponemos en marcha uno de nuestros aspectos esenciales de la Reforma de 1994, y en esta instancia vuelvo a la afirmación inicial: la Reforma constitucional, junto al tema del Mercosur, fueron los momentos culminantes de política arquitectónica, a partir del advenimiento de la democracia de 1983. Después, volvimos a lo de siempre. El Congreso Nacional sólo ha sancionado 6 leyes y en el marco del federalismo, por supuesto, la primera violación fue no haber tenido sancionada la Ley Convenio de Coparticipación Impositiva, cuya importancia con respecto a la relación fiscal entre gobierno federal y provincial es absolutamente indiscutible.

La disposición transitoria sexta decía que al 31 de diciembre de 1996 nosotros necesitamos tener sancionada La Ley Convenio. Diría que el debate aún no ha comenzado y, por supuesto, los gobernadores están a merced del humor del Ministro de Economía de turno. Todos aquellos principios por los cuales se había avanzado en el federalismo argentino con la Ley 23.548 fueron borrados con los decretazos de necesidad de urgencia

de Menem y Cavallo, con lo cual las provincias fueron desapoderadas por lo menos en más de \$ 15.000.000.000.

Esta es la realidad del federalismo argentino, y en este marco, aparece la Región Centro. ¿Por qué tiene tanta importancia? Porque he dicho que dentro del cumplimiento de la Constitución, en relación al federalismo, este es el acto más importante. Porque la Región Centro tiene que ver con una cuestión de tipo estratégica. Significa la reunión de aproximadamente 7 millones de personas. Recordemos que la provincia de Santa Fe y de Córdoba tienen 3 millones de habitantes cada una y 1 millón más tiene la provincia de Entre Ríos. Aproximadamente, abarca una superficie de 380.000 Km², de los cuales 167.000 Córdoba corresponden a Córdoba, 133.000 a Santa Fe y el resto a Entre Ríos, y nos acercamos al 25 % del PB Nacional, lo que es muy importante en relación al federalismo.

Porque ahora, con la Región Centro, tenemos la posibilidad de equilibrar, aunque lejanamente todavía, el extraordinario poder del área metropolitana de Buenos Aires, llamando al área metropolitana a la provincia junto al puerto de Buenos Aires.

Esto es lo que nosotros, necesariamente, tenemos que cambiar en la Argentina si es que queremos ser un país en serio, un país equilibrado, un país integrado. La única posibilidad cierta es la de reunir fuerzas en el cumplimiento del gran proyecto federal de la Constitución, y esto puede tener alguna posibilidad de decisión política en el Congreso Nacional porque la Región Centro suma a 46 diputados nacionales y a 9 senadores nacionales.

Quiero aclarar que el problema argentino no se resuelve simplemente con esa dicotomía de unitarios y federales, o porteños y provincianos -porque hubo muchos porteños que jugaron a la causa nacional y muchos provincianos que llegan a Buenos Aires y se olvidan absolutamente de la defensa de los intereses del interior. La respuesta es resolver el problema de Buenos Aires y el interior del país. Entonces, cuando uno analiza cómo se ha comportado el Senado de la Nación a lo largo de la historia, llega a la conclusión que estuvo muy lejos de cumplir el rol federal que, por ejemplo, cumple hoy el Senado de los Estados Unidos, que es el antecedente más directo del Senado argentino.

Si uno analiza que pasó en el debate de leyes de coparticipación impositiva, de leyes de desarrollo regional, de leyes sobre intervención federal, se va a dar cuenta que los senadores actuaron siguiendo las directivas de los partidos políticos nacionales, no defendieron las autonomías de cada una de sus provincias. Creo que la reforma que ha destinado un capítulo muy especial al Senado de la Nación algún día se va a cumplir.

Tengo esperanzas de que Argentina va a cambiar, por nosotros mismos o por la fuerza de los hechos a nivel mundial vamos a tender a ser un país en serio, y de que algún día el Senado de la Nación va a cumplir su rol de ser el órgano federal por antonomasia de la federación Argentina. En ese marco, ustedes comprenderán la importancia política, institucional y estratégica que ha tenido la creación de la Región Centro.

Hablando de estrategia, quiero desarrollar una idea más. La llamada generación del 80', por diversas circunstancias, no tuvo otro camino que organizar el país en base a un embudo, que era precisamente el puerto de Buenos Aires, para darle salida a los productos de una de las praderas más feraces de la tierra, cuyo ejemplo, también por antonomasia, es precisamente la ciudad de Rosario. Entonces, no hubo ningún otro camino que organizar de esta manera el país y así se sumaron los ferrocarriles, los medios de transporte, contribuyendo al proceso de centralización del país que se hizo absolutamente indetenible.

Estoy convencido de que la globalización nos brinda a los hombres del interior una posibilidad realmente increíble para cambiar esta forma de organización territorial del país. La respuesta inminente para ello está en observar la importancia estratégica que tienen los corredores bioceánicos. Tenemos que ubicarnos en esta cuestión, primero en el Mercosur, instancia inteligentísima de los presidentes Alfonsín y Sarney, luego de Menem y Collor de Melo y más tarde Menem y Cardozo. Luego, los otros países de Paraguay y Uruguay, las asociaciones posteriores en las cuales hay que destacar la de Chile. Su importancia radica en la incorporación de 13 pasos cordilleranos en el Tratado.

La gran oportunidad que se presenta para el interior pasa por la posibilidad de cambiar la organización territorial del país, porque si ponemos en marcha estos proyectos estratégicos vamos a impedir que el tomate o la papa de Salta tenga que salir por Buenos Aires, porque va a poder salir, por ejemplo, por uno de los pasos como el de Jama directamente a Chile, y de ahí a los mercados del Pacífico que hoy concentran el 43 % del comercio mundial.

De tal manera que dentro de la posibilidad de los pasos cordilleranos, lo más importante es el proyecto estratégico que va a vincular a dos regiones argentinas que es la Región Centro y la Región de Nuevo Cuyo, en lo que se llama el Corredor Bioceánico Central. Por un lado, va a vincular a Chile, a través de los pasos cordilleranos en las regiones IV, V y Metropolitana, a través de los pasos cordilleranos de Aguas Negras en San Juan y el del Cristo Redentor que lleva directamente a Valparaíso. El de Aguas Negras tiene que llegar a un puerto de aguas profundas que hay que desarrollar que es el de Coquimbo.

Después de pasar por Nuevo Cuyo aparece la Región Centro, la vinculación por un lado con el sur del Brasil y con Uruguay. Me refiero al sur más productivo de Brasil, de mayor desarrollo de toda América Latina. Ese es nuestro socio, de mucho mayor poder que nosotros porque esa fue la constante histórica. Nosotros fuimos mucho más poderosos que el Brasil, pero hoy ni siquiera tenemos la potencia del Estado de San Pablo. En 1958, teníamos el mismo nivel que Brasil y antes de esa época éramos aún superiores, pero hoy estamos muy por debajo.

Conclusión, si nosotros tenemos la inteligencia para desarrollar las poderosísimas Hidrovías Paraguay-Paraná y la del río Uruguay, que se nos ha sumado con la incorporación de la provincia de Entre Ríos, estaremos en condiciones de vincularnos directamente nada menos que con el corazón productivo del Brasil y sin pasar por el puerto de Buenos Aires, sin perjuicio de que también podemos salir por puerto de Buenos Aires si lo queremos utilizar

Entonces, comprenderán que como hemos hablado con el Presidente del Instituto de Desarrollo Regional, Juan Carlos Venesia y con el Lic. Andrés Mautone, Director del mismo, conjuntamente con las autoridades de la Bolsa, sobre las situaciones complejas que surgen a partir del dragado, naturalmente, prioritario para este proyecto, ahora parece que vuelve a sufrir una demora presupuestaria en el orden federal. No me sorprende porque fue este mismo gobierno federal el que manifestó una decisión mucho mayor en usar el puente Buenos Aires-Colonia para que fuese más fácil la salida de los porteños hacia Punta del Este, en vez de poner el dinero para una obra estratégica fenomenal como es Rosario-Victoria o Santa Fe-Paraná.

Así que, en definitiva, se darán cuenta que para cumplir el proyecto federal de la Constitución lo que hace falta claro es un gobierno federal que tenga convicción federal y no convicción centralizadora; eso también nos lleva al desafío de lucha que tenemos que desarrollar para poder concretar este proyecto de la Región Centro. Ahora, dentro de la región central, hay que distinguir un paralelogramo de ciudades que son las que van a tener mayores responsabilidades en el proyecto de la Región Centro, esas ciudades fundamentalmente son 5 pero hay 2 centrales, evidentemente: Rosario y Córdoba. Se han estudiado mucho estas cuestiones en la Bolsa de Comercio de Córdoba y en Institutos de Investigaciones Económicas, que dirige uno de los economistas más jóvenes y prestigiosos del país que es el Lic. Raúl Hermida, hace años que el instituto esta destinado al estudio de estas cuestiones a analizar a fondo los problemas territoriales vinculados a la economía,

todos los esquemas de la regionalización y también precisamente este paralelogramo de las ciudades. Quiero decir que el paralelogramo termina de cerrarse en los otros extremos de Rosario y Córdoba, con la ciudad de Santa Fe y Paraná por un lado, por eso dije cinco ciudades, y la ciudad de Río Cuarto en Córdoba, en el otro extremo.

La ciudad que tiene la ubicación estratégica más importante en este paralelogramo es, sin lugar a dudas, Rosario. Estoy absolutamente convencido, al igual que Hermida, que es la ciudad que va a tener más futuro dentro de lo que es la Región Centro, porque tiene el puerto. Por eso, no puedo olvidar la generosidad del gobernador Obeid, cuando en el Acto de Integración y en la firma del Tratado, nos dijo a nosotros, los cordobeses, que los puertos de la provincia de Santa Fe eran nuestros puertos a partir de entonces. De tal manera, no me sorprende lo que va a ser el futuro de la ciudad de Rosario.

Quiero analizar brevemente algunas obras de infraestructura que hay que concretar en torno al problema de la Región Centro. No hace falta que nos detengamos para ver cómo hemos perdido el tiempo en la Argentina en concretar la Autopista Rosario-Córdoba, y, como otra derivación de la falta de capacidad política de los argentinos, señalo que esta ruta nos constituye en el segundo lugar en el mundo después de Arabia Saudita comparativamente en muertes en accidentes de tránsito. Hasta esto llega el nivel de incapacidad que hemos tenido los argentinos. Además hay que hacer la Autopista Santa Fe-Córdoba.

Tenemos que avanzar en el tema de los pasos cordilleranos; sin ninguna duda tenemos que avanzar en estos puentes esenciales y por supuesto mantener el dragado de los ríos (el calado actual de Rosario es de 32 pies y el de Santa Fe es de 22), y necesitamos a toda costa profundizar este tipo de cuestiones. Tenemos que profundizar este anillo de integración de la región central en base a la interrelación de estas ciudades.

Voy a pasar a analizar otra cuestión: la integración, que supone, a su vez, que hay que hacer una explicación previa. Estoy convencido que la Reforma constitucional de 1994 no por casualidad ha constitucionalizado la región a nivel nacional y por el otro lado ha posibilitado la integración supranacional del país a través de tratados de integración, proceso que ya había comenzado antes. Sostengo que tiene que haber una coherencia en esta definición que tuvieron los constituyentes. No puede ser que la Argentina este integrada a nivel supranacional si previamente o correlativamente no hay una integración a nivel nacional. La lógica nos indica, entonces, que la globalización sólo tiene dos respuestas

inteligentes: la integración y la descentralización, lo cual puede parecer antitético. Lo de la integración se comprende, la política hoy se hace por medio de grandes bloques intercontinentales de poder, no es casualidad que 200 empresas casi signifiquen un desafío de la economía a la política porque cualquiera de nosotros sabe el extraordinario poder económico y financiero que poseen, además de los medios de comunicación masivos, que significan hoy la globalización. A estos retos se responde con la integración.

No es casualidad que los europeos, que son los más experimentados en materia política, hayan construido esa obra formidable que es la Unión Europea; lo propio ha ocurrido en el norte de América con el NAFTA, la integración de Estados Unidos con Canadá y con México; lo propio tenemos en el Mercado Común del Sur; lo propio también ocurre en otras latitudes. Es decir, resulta evidente que una de las respuestas para impedir algunos efectos negativos de la globalización se da con la integración, pero pensar que la descentralización es otra de las respuestas no antitéticas, porque cada día más se ve la vinculación entre lo global y lo local, entonces los sociólogos y los politólogos europeos ya hablan de lo *glocal*, haciendo alusión a la estrechísima relación existente entre lo global y lo local. La única manera entonces de administrar bien y por otra parte de defender las identidades culturales, sociales y en definitivas humanas, es mediante la profundización de la descentralización, y por eso aunque este sea el momento de la política de los grandes bloques intercontinentales de poder, también es el momento de defensa de los regionalismos, de los federalismos, de las autonomías provinciales y por supuesto de las autonomías municipales.

La descentralización constituye una de las ideas fuerzas más poderosas de todo el occidente, tanto que ha llevado a cambiar la forma del Estado en Europa. Los países que eran unitarios pasaron a ser regionales o federo-regionales y un país más pequeño que la provincia de Tucumán que es Bélgica, primero por el problema que tiene no sólo regional sino cultural entre flamencos y valones, pasó de ser una forma de gobierno unitaria a un estado federo-regional, y después pasó en 1993 lisa y llanamente a ser un Estado federal. El mundo avanza hacia la descentralización, porque la descentralización es una verdadera técnica de vida social que parte del principio que quien mejor conoce las necesidades, mejor las puede resolver; dando respuesta al problema de la eficacia -que es el problema de oro del gobierno moderno-, y si da respuesta al problema de la eficacia, posibilita el ejercicio de la participación democrática, que nos debe llevar también a la formación de una nueva dirigencia en un verdadero *cursus honorum*, que parta del nivel municipal y termine en el nivel federal.

Bajo mi punto de vista, hay que regionalizar y descentralizar para impedir los efectos negativos del mundo globalizado en el cual estamos insertos. Esta integración, prevista a nivel supranacional, prevista a nivel nacional, por cierto todavía no está plenamente desarrollada. Sostengo que en el ámbito nacional la experiencia más importante y más avanzada hasta ahora es la Región Centro, pero claro estamos recién en el camino. Entonces, me pregunto cómo tenemos que continuar, qué tenemos que hacer los entrerrianos, santafesinos y cordobeses. Tenemos los instrumentos, más allá de que falta alguna ratificación en la legislatura de Entre Ríos. Los tres gobernadores pidieron a la Universidad Nacional de Córdoba - la más antigua que nosotros tenemos en la Región Centro- trabajar sobre el tema.

Hemos constituidos nueve grupos de trabajo porque nuestra idea es bajar el tema regional a la sociedad, no se trata sólo de gobiernos, no se trata sólo de empresarios muy inteligentes - y en esta instancia, quiero destacar nuestro reconocimiento a la Bolsa de Comercio de Rosario y de Córdoba, que con notable inteligencia desde siempre lucharon conjuntamente para avanzar en este proyecto regional, hasta que conjuntamente con el poder político provincial el tema se consolidó-. Pero el tema hay que bajarlo a todos los niveles, incluso a niveles educativos.

Nosotros tenemos dos grandes objetivos. El objetivo de la integración regional es el desarrollo económico y social como dice la Constitución, pero también como dice la Ley Suprema Nacional, es el desarrollo humano, este es uno de nuestros principales desafíos; el otro de los desafíos es cumplir con los objetivos y las obligaciones de la integración supranacional. Porque la integración supranacional supone obligaciones a ser cumplidas por los Estados y estas obligaciones se hacen más complejas cuando se trata de un Estado complejo como es una federación, donde las regiones, las provincias y los municipios van a tener que cumplir en la faz descendente de los tratados internacionales con la ejecución de los mismos. Estos son los grandes objetivos de la región.

Para ello, en primer lugar tenemos que compatibilizar la legislación de la Región Centro, y aquí abro una nueva distinción: hay que compatibilizar la legislación de tipo constitucional y después de tipo infraconstitucional. Cuando me puse a estudiar comparativamente las Constituciones de las tres provincias que conforman la Región Centro, constaté la existencia de asimetrías muy delicadas. Lamento lo que le ha pasado con Santa Fe a nivel constitucional. Reconocí lo que todos los argentinos le debemos en el tema de la organización constitucional en el año 1820, 1860. Después hubo otro gran momento de

regional, porque el esquema regional no solamente hay que vincularlo hacia el nivel supranacional sino al propio nivel provincial. El esquema de regionalización para ser coherente tiene que ser bajado a la propia provincia, y no les voy a hablar de las asimetrías que existen entre el norte y el sur de Santa Fe que ustedes bien conocen.

De tal manera que el esquema de descentralización regional es indiscutible como vía para solucionar los problemas estructurales que tiene la propia provincia de Santa Fe. Eso hay que incorporarlo directamente a la Constitución Provincial. Después, hay que compatibilizar los principios del constitucionalismo social y de la internalización de los derechos del hombre, que es el esquema filosófico e ideológico de la Reforma de la Constitución Nacional y que tiene que ser coherente con la Constitución Provincial.

Con respecto al nivel infraconstitucional, las legislaturas de las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos tienen que compatibilizar sus leyes en torno al sistema tributario, a ecología, a desarrollo sostenible, infraestructura, sistema educativo, comercio exterior, seguridad, regulación de las profesiones, trabajo, ejercicio del poder policial, etc.

La tarea legislativa que se abre es enorme, y requiere que los políticos locales estén a la altura de este desafío. Todo depende de una gran decisión de naturaleza política para comprender la magnitud de los retos que hay que enfrentar. Comprenderán que en este esquema, si nosotros hablamos de regionalizar la provincia, hablamos de fomentar las relaciones intermunicipales, porque la región de cada provincia se estructura mediante las relaciones intermunicipales e intercomunales. Cuando uno analiza el Derecho Municipal argentino, como lo he hecho en mis libros, llega a la conclusión que en la mayoría de las provincias la legislación ya está adecuada. La Constitución, salvo una atrasada como la de Santa Fe, habilita a las relaciones intermunicipales, ya hay experiencias muy importantes particularmente en Córdoba, que tiene el mejor régimen municipal de la Argentina. La Escuela Municipalista de Córdoba es la más avanzada en el país, de tal manera que tenemos una reunión de 130 municipios y comunas que tienen como definición la idea del desarrollo del norte de la provincia de Córdoba y también tenemos la experiencia de ADESUR, que es una Asociación para el Desarrollo del sur de la provincia de Córdoba que reúne 50 municipios y comunas y cuya secretaría la tiene la propia Universidad de Río Cuarto. Resulta evidente que el fenómeno de asociativismo intermunicipal y comunal es la respuesta clave para provocar el desarrollo regional de cada provincia.

En Santa Fe todavía debaten si el municipio es autónomo o autárquico, lo cual es anacrónico desde mi punto de vista. Sostengo que el municipio santafesino, a pesar de este

atraso, es autónomo, tiene una autonomía semiplena o relativa; le falta la autonomía institucional, pero tiene autonomía política, financiera y administrativa por propio imperio de su naturaleza y de la Constitución. Y por la Constitución Nacional, eventualmente, los municipios pueden pedir la aplicación directa de la Carta Magna nacional por encima de la Constitución Provincial. Este es un tema muy complejo; personalmente he analizado en mi último libro este tema en relación a cinco provincias que están en violación de la Constitución Nacional.

Tendría que explicarles el problema dado por el Art. 123; fui el miembro informante de la Convención Constituyente Nacional, con apoyo de dos importantes juristas de esta provincia que son Alberto Natale y Horacio Rosatti, distinguido intendente de Santa Fe, amigo personal. En definitiva, esta provincia está en grosera violación de la Constitución Nacional. Confío en la inteligencia de Santa Fe para producir la Reforma Constitucional, que constituye un proyecto que tenemos que ver concretado en los próximos meses.

En ese marco, aparece el problema intermunicipal, pero además otro fenómeno: el problema del área metropolitana de Rosario. En relación a este tema quiero hacer una consideración muy breve sobre el concepto de área metropolitana. Hay debates doctrinarios, pero en definitiva se supone que hay un área metropolitana cuando hay por lo menos una ciudad de 100.000 a 300.000 habitantes; otros criterios establecen que tiene que haber más de 500.000 habitantes; personalmente prefiero este último concepto. Los habitantes de un área metropolitana están enmarcados en un determinado territorio que tiene más de urbano que de rural, con un desarrollo poderoso de sectores industriales, naturalmente además con una relación muy importante en relación al territorio y al resto del ordenamiento urbano. Las áreas metropolitanas tienen dimensión mundial, pero es distinta la consideración cuando se trata de Europa, América Latina o de Asia, porque las circunstancias económicas culturales y demográficas son distintas. En consecuencia, es un fenómeno que hay que analizar siempre en una relación muy estrecha con la norma jurídica, con la infraestructura sociológica y, además, siempre con criterio interdisciplinario.

El tema de las áreas metropolitanas en torno a sus gobiernos presenta en el Derecho comparado distintas instancias. Hay algunas áreas metropolitanas que no tienen ninguna clase de gobiernos. Hay otro nivel de áreas metropolitanas donde existe cierta coordinación, en particular para la prestación de algunos servicios o la gestión de algunas problemáticas comunes. Los mejores ejemplos son los casos de Londres y Barcelona. Después, hay otra categoría de áreas metropolitanas que tienen gobiernos o directamente constituyen

gobiernos regionales, porque se unifica el tema metropolitano con el tema de región como en el caso de la Ile de France, por ejemplo, o en el caso de algunos distritos federales como Brasilia. O se trata de gobiernos metropolitanos que resultan de la elección de los gobiernos municipales que integran el fenómeno metropolitano, como el caso canadiense en Toronto.

Los problemas que he visualizado concretamente en relación a Rosario son básicamente: falta de institucionalización del área como espacio político, ausencia de una comunidad metropolitana, indefinición territorial del tema, falta de autonomía en los municipios y comunas en los aspectos políticos, institucionales, económicos y financieros, escaso aprovechamiento de la economía de escala, necesidad de modernización constitucional y legal en el orden jurídico, y, después, necesidad de estudiar la vinculación del área con la región y con el país, en el marco del desarrollo nacional.

Los señalados son problemas gravísimos, por eso celebro la inteligencia de los organizadores de este Ciclo para plantear este debate en una sede tan importante para el país como la ciudad de Rosario: empezar a vincular el problema de la Región Centro, del Mercosur, con el área metropolitana de Rosario. Este es el camino que tenemos que desarrollar. Sugiero como camino inmediato a realizar en Rosario empezar con los problemas del área metropolitana de inmediato. El camino a seguir, sin lugar a duda, es el del diálogo, de la concertación, el del consenso, para ir superando cada uno de los problemas que he señalado. Tenemos que trabajar de manera gradual, no podemos pretender pasar a una instancia de gobierno metropolitano en lo inmediato. Nosotros tenemos que visualizar los problemas estructurales más complejos del área metropolitana de Rosario y tratarlos por tema: transporte, ecología, ejercicio de poder de policía, medio ambiente, etc. Esa es la manera de trabajar los problemas que vayan juntando a los municipios y comunas.

El gobierno municipal de Rosario tiene una responsabilidad mayor, porque su potencia económica, política, estratégica, tecnológica, es infinitamente superior a la de los otros municipios y comunas. Por eso, con mucha prudencia y equilibrio tiene que ir liderando este proceso de conformación del área metropolitana que va a significar la resolución de problemas concretos para, en el curso del tiempo, ver qué marco institucional es el que pueda tener mayor viabilidad en la Argentina. También en Córdoba sucede lo mismo, eso está desarrollado en mi libro ***Derecho Municipal***, donde relato toda la experiencia de la ciudad de Buenos Aires.

Es indiscutible que tenemos que tener una concepción metropolitana. Decididamente hay que enfrentar los problemas, tener un claro sentido autocrítico, estudiar las experiencias del Derecho comparado. Diría que el desafío mayor es de naturaleza cultural. Por eso, creo que hace falta motorizar una nueva utopía como la tuvo Sarmiento a fines del siglo pasado; estamos en los umbrales del tercer milenio, de la era del conocimiento, y así no podemos ingresar. Desde mi punto de vista, tenemos que cambiar básicamente dos cosas: los partidos políticos y las universidades. Además, tenemos que hacer educación popular cívica y democrática. Si nosotros no formamos a nuestra gente, a nuestra militancia política, especialmente la juvenil, y a nuestra dirigencia política, nos mantendremos como estamos. Hemos avanzado mucho a partir de 1983, cerrando los años de la decadencia iniciados en el 1930, pero la Argentina merece mucho más y nosotros tenemos que exigirle a la dirigencia política estar a la altura de estos desafíos y de estas responsabilidades.

Hay que hablar de Reforma del Estado, de políticas públicas, de una modernización institucional formidable, de planificación estratégica, hay que hablar de cómo nosotros vinculamos la economía de mercado con estos conceptos de planificación estratégica moderna. Además tenemos que pensar que vamos a defender lo local para defender nuestra identidad, pero al mismo tiempo tenemos que mirar el mundo. No hay ninguna duda de esto requiere el involucramiento de gente muy capaz. Creo que la tenemos, pero no podemos concretarlo a nivel colectivo. No obstante esto, no vayan a creer que no tengo esperanzas, estoy convencido que la Región Centro avanza, quiero que se conformen las respuestas metropolitanas en Rosario y Córdoba, espero que lo mismo ocurra en Buenos Aires, recién ahora se vincula tibiamente la legislatura de la ciudad de Buenos Aires con la legislatura de la provincia. El tema del área metropolitana tiene que ser conformado como otras de las regiones para terminar de conformar el mapa regional de la Argentina. Espero la concreción de estos cambios para que exista realmente un gobierno federal que tenga una convicción federal, que cumpla el gran proyecto federal de la Constitución y que, en definitiva, tengamos una Argentina más equilibrada.

Dr. Arq. Héctor Floriani

Dra. Arq. Isabel Martínez de San Vicente

* Profesores de la U.N.R. e investigadores del CONICET.

La presente disertación se propone argumentar a favor de la institucionalización del espacio metropolitano con epicentro en Rosario. La tesis central que la anima es que la asunción misma de la condición metropolitana constituye un instrumento útil a una estrategia de desarrollo de esta micro-región. Para avanzar en esta línea argumental el trabajo presenta, primero, el fenómeno metropolitano en sí, señalando sus rasgos distintivos; a continuación se detiene en la insuficiencia de los instrumentos tradicionales de gestión para afrontar esa realidad que denominamos “fenómeno metropolitano”; finalmente, procede a desarrollar una serie de consideraciones relativas a la institucionalización de un ámbito de gestión en dicha escala.

En cuanto al fenómeno metropolitano, resulta oportuno partir de algunas definiciones conceptuales claras. “Metrópolis” etimológicamente quiere decir “ciudad madre”. Éste es el sentido con el que se usó históricamente el término, tanto en la antigüedad –en la Grecia clásica, donde fue acuñado- como, en tiempos mucho más recientes, en las experiencias colonialistas de las potencias europeas de los siglos XVI a XIX. En esos contextos una metrópolis era una “ciudad madre”, una ciudad central de funciones especializadas. En el presente siglo, en cambio, las ciencias urbanísticas han adoptado este concepto para intentar referirse a un fenómeno novedoso, un *nuevo tipo de asentamiento humano* signado básicamente por (a) la expansión poco menos que incontrolada, (b) la inclusión en un continuo urbano-territorial de centros menores existentes en las cercanías y (c) la progresiva pérdida de definición de los límites de *lo urbano*.

Cabe hacer notar que estas dos nociones, la “histórica” y la más contemporánea, siguen vigentes aún hoy: cuando se dice que “tal ciudad es una gran metrópolis” nos referimos al primer sentido; y viceversa, cuando hablamos de “problemáticas metropolitanas” estamos reconociendo esa extensión del territorio, esa inclusión de otros centros. Es altamente significativo, además, que el urbanismo haya debido crear nuevos conceptos -o resignificar viejos- en este siglo como consecuencia de las profundas transformaciones urbano-territoriales desencadenadas por el proceso de industrialización y potenciadas después por el desarrollo tecnológico. En definitiva, debe quedar claro que ese *nuevo tipo de asentamiento humano* del que hablamos es producto de un determinado estadio de evolución del capitalismo, y se enraiza en las lógicas de las economías de aglomeración.

Pero detengámonos más en particular en la observación de los principales rasgos de *lo metropolitano*. En primer lugar es preciso referirse a la cuestión dimensional. Hay algunas

elaboraciones de mediados del presente siglo -y por ende ya antiguas, dada la evolución de estos estudios- que plantean como aproximación a un dimensionamiento del umbral cuantitativo de la metrópolis la cifra del millón de habitantes. Hoy, la reflexión sobre estas cuestiones relativiza la importancia del tamaño, pero no hay dudas de que este aspecto del problema sigue teniendo alguna importancia: no hay metrópolis de 20.000 habitantes. El tamaño considerable -por variada que pueda ser la definición de esta frase- es una variable a tener en cuenta.

Otra variable a tener seguramente en cuenta es la que se refiere a la pluralidad de centros: aunque suele pivotar alrededor de un gran centro urbano, la metrópolis por definición cuenta con distintos centros. Para graficar este rasgo podemos reparar, por ejemplo, en la “megalópolis japonesa”. En su interior hallamos el área metropolitana de Tokio, compuesta por una gran cantidad de centros; Tokio propiamente dicho y Yokohama son sólo algunos entre los más relevantes de tales centros. Es claro que no se trata de una ciudad tradicional -monocéntrica- expandida, sino de una estructura urbana policéntrica.

Un tercer rasgo a señalar es el que hace a la mayor complejidad funcional y morfológica de esta forma de asentamiento humano, consecuencia sin dudas de aquel policentrismo así como de la mayor heterogeneidad socioeconómica de centros urbanos de esta magnitud. Otro rasgo tiene que ver con la presencia de una interfaz ciudad / campo mucho más ambigua, y con una mixtura de usos urbanos y extraurbanos muy notoria, todo lo cual produce un efecto de mayor indefinición de los confines del fenómeno urbano metropolitano.

En relación con ese fenómeno de los bordes difusos y de la mixtura de usos urbanos y extraurbanos, se constata también un proceso de *densificación polarizada* en algunos centros y una tendencia a la *suburbanización*. El norte del área metropolitana de Buenos Aires –donde está la más alta concentración, en el país, de iniciativas “suburbanizadoras”- puede servir para ejemplificar este rasgo del fenómeno sobre una realidad más afín a la nuestra.

Finalmente, se encuentra el rasgo del *desborde de las jurisdicciones locales tradicionales*. Esto es así porque, en el interior de esta lógica de aglomeración y como consecuencia de ella, se produce un proceso de complementariedad funcional de actividades y de actores dislocados en el espacio y radicados en jurisdicciones político-administrativas distintas. Ello lleva a la existencia de un área urbana integrada que, no

obstante este origen jurisdiccional disperso, en su funcionamiento hace caso omiso de los confines jurisdiccionales y tiende a comportarse de manera unitaria.

La pregunta que puede plantearse a continuación es la siguiente: ¿posee Rosario esos rasgos?; o, en otros términos, ¿es Rosario una metrópolis? Estamos persuadidos de que la respuesta a tales interrogantes debe ser de signo positivo; si bien es preciso señalar, también, que estos rasgos aparecen atemperados en nuestra realidad, quizás de manera análoga -y en paralelo- a como aparece atemperado el nivel de desarrollo local. Es decir, resulta imprescindible vincular la emergencia de estos fenómenos, y la intensidad de los mismos, con el estadio de desarrollo socio-económico más general alcanzado por la comunidad local.

Efectivamente, los distintos rasgos que han sido mencionados están presentes en el espacio micro-regional. El tamaño del área metropolitana de Rosario (1.200.000 habitantes) es un tamaño importante, sin dudas. La pluralidad de centros es una realidad también, si bien la predominancia del municipio central es muy fuerte (alrededor del 80% de la población metropolitana está contenida en Rosario propiamente dicho). La mayor complejidad funcional y morfológica es una realidad, aunque con menor intensidad que, por ejemplo, en Buenos Aires. La interfaz ciudad / campo también es cada vez más ambigua en nuestro medio, aunque no tanto como en las realidades urbano-territoriales que alimentaron la modelización de este “nuevo” tipo de asentamiento humano. El desborde jurisdiccional evidentemente es una realidad también: el fenómeno urbano metropolitano se despliega en el territorio sin detenerse ante los confines jurisdiccionales locales que surcan el territorio micro-regional.

Pero más allá de los rasgos físicos del fenómeno metropolitano, debemos reparar en lo que constituye, a nuestro juicio, una caracterización irremplazable de la actitud con la que se lo enfrenta. En efecto, una visión contemporánea de “la cuestión metropolitana” no puede sino partir de dos constataciones fundamentales.

Por un lado, es preciso asumir que el proceso de metropolización es inexorable. Estas nuevas formas de asentamiento -portadoras de las características que hemos mencionado más arriba- constituyen el hábitat cotidiano de una parte crecientemente importante de la población mundial; y ningún indicio autoriza a creer que tal tendencia habrá de revertirse.

Pero por otro lado -y esto constituye tal vez la más importante de las dos constataciones- es necesario reconocer que “lo metropolitano” no es sólo fuente de

problemas, sino también de *oportunidades*. En esto radica la principal diferencia con una visión más clásica de la cuestión, que tiende a detenerse sólo en su condición problemática (la *dimensión metropolitana* asumida sólo como ámbito de *problemas metropolitanos* no abordables a un nivel jurisdiccional sub-metropolitano). Frente a ello, surge la posibilidad -y la necesidad- de asumir *lo metropolitano* como un espacio que demanda no sólo acciones *correctivas* en respuesta a problemas, sino también acciones *creativas* capaces de contribuir a catalizar estadios superiores del desarrollo de la comunidad regional; un espacio que está en condiciones, efectivamente, de permitir abordar integralmente algunas problemáticas que se manifiestan en un medio ampliado, pero que también está en condiciones de “contener” propuestas encauzadoras de potencialidades *sólo verificables en esa escala*. En este sentido podemos afirmar que el desafío que plantea la cuestión metropolitana es doble.

Un ejemplo habrá de servirnos para concretar lo que se acaba de presentar. En el área metropolitana de Rosario podemos reconocer la existencia, entre otras dificultades, de algunos problemas que hacen a la circulación de personas y de mercaderías en la región. Tales problemas se originan en la dimensión poblacional de la metrópolis y, sobre todo, en la coexistencia de distintos usos del suelo (industrias, servicios, puertos, otras infraestructuras del transporte) sobre un territorio inexorablemente limitado y, por ende, transmisor de interferencias recíprocas. Pero simultáneamente -como si hablásemos de la otra cara de una misma moneda- estamos en condiciones también de reconocer sin ninguna dificultad que *esas mismas fuentes de problemas* son *fuentes de enormes potencialidades* para la micro-región: es ese sistema funcional en su integralidad lo que posiciona a Rosario con un perfil propio en el contexto regional ampliado (nacional e internacional), y en tanto tal define un terreno fértil en oportunidades.

A continuación nos referiremos a la insuficiencia de las instancia de gestión pública tradicionales de cara a los desafíos planteados por el fenómeno metropolitano.

¿Por qué hablamos de insuficiencia? ¿En qué sentido podemos hablar de insuficiencia? Es claro que las instancias de gestión pública tradicionales, en relación a los fenómenos urbanos, están vinculadas al espacio local, municipal (o comunal); son las administraciones locales. Decimos que ellas son insuficientes porque esos problemas y esas oportunidades -que *unidos* caracterizan el fenómeno metropolitano- no están *contenidos* en esas instancias tradicionales, así como tampoco lo están las acciones (reactivas y propositivas, correctivas y creativas) destinadas a enfrentar tales problemas y tales oportunidades.

Se verifica aquí un cierto desfase entre el *fenómeno* y las *instancias de gestión* del mismo. Tal desfase es claramente un producto histórico: las formas organizativas de la gestión pública local se han consolidado en la historia constitucional, administrativa y política con mucha anterioridad al surgimiento del fenómeno metropolitano (que, como queda dicho, es relativamente reciente), y la propia inercia institucional retarda la adecuación del *contenedor* (las instancias de gestión) al *contenido* (la metrópolis, con su doble desafío).

Pero justamente por todo eso, porque está en relación con una inevitable asincronía entre el soporte institucional y el desarrollo del fenómeno urbano contemporáneo, es que el problema del desfase es un problema universal y no sólo nuestro. De allí que exista una experiencia internacional rica en intentos de reconocimiento y asunción de aquella insuficiencia de las instancias gestionales locales para afrontar el desafío de la acción en los nuevos escenarios, y rica también en formas organizativas concretas.

Un análisis de la casuística puesta a nuestra disposición por tal experiencia permite identificar cuatro grandes formas institucionales destinadas al “manejo” de la cuestión metropolitana. Ordenadas según un criterio de especificidad creciente, tales cuatro formas son las siguientes:

1. Estructuras de cooperación entre las distintas unidades locales que constituyen el fenómeno metropolitano. Se trata de asociaciones más o menos voluntarias entre administraciones locales (municipios o equivalentes).
2. Metrópolis con alguna suerte de coordinación superior. Son casos en los que existe alguna instancia de gestión metropolitana “por encima” de las administraciones locales, y en los que las atribuciones aparecen repartidas entre las administraciones locales y esa instancia superior.
3. Municipios metropolitanos (que quizás puedan ser considerados como una variante de la forma anterior). Se trata de una instancia municipal “a dos niveles”, claramente distinguibles y con sus propias autoridades y cuerpos técnicos: el nivel metropolitano (“municipio metropolitano” propiamente dicho) y el nivel distrital (“municipios distritales”).
4. Estructuras específicas para el gobierno metropolitano. Son estructuras *ad hoc*, dotadas de la necesaria capacidad técnica y política, con la misión exclusiva y excluyente de entender en la escala metropolitana.

La rica experiencia internacional a la que nos referimos presenta, también, cierta evolución. Por ejemplo, y siguiendo con la clasificación de experiencias recién planteada, es posible constatar una pérdida de confianza en las estructuras “más pesadas” (las descritas en el punto 4). Seguramente estos cambios guardan relación tanto con la mutación de los paradigmas de definición y organización de “lo público” a nivel general, como con la emergencia de nuevos –y más complejos, y más dinámicos- problemas y oportunidades en el marco del fenómeno urbano metropolitano. Hoy, el énfasis en la búsqueda de instrumentos adecuados para el “manejo” de lo metropolitano tiende a ser puesto, a nivel internacional, en cierta *economía institucional*; se tiende a preferir formas organizativas de *baja o media complejidad*, dotadas de mayor elasticidad ante escenarios cambiantes.

Resulta oportuno concluir este párrafo del trabajo recordando que Rosario también ha tenido su experiencia en relación a la búsqueda de respuesta al desfase entre las dimensiones institucional y fenomenológica de “lo metropolitano”. Rosario no ha estado ajena a este debate; por el contrario, tiene el mérito de haber sido una pionera a nivel nacional en esa búsqueda. Efectivamente, en 1969 el gobierno provincial de Santa Fe creó la Prefectura del Gran Rosario. En realidad, tal decisión era consecuencia de un importante proceso que había ido sedimentando una tradición local en el abordaje integral de los problemas urbanísticos. Dicho proceso puede considerarse iniciado con la creación, en 1948, de una Comisión Nacional destinada a estudiar la problemática ferro-urbanística de la ciudad a partir de la nacionalización de los ferrocarriles, y tuvo su continuación en los trabajos que llevaron a la redacción del Plan Rosario en 1952.

Pero más allá de la importancia de esta experiencia local, y del carácter pionero de la misma, resulta útil -de cara a los desafíos que hoy plantea la institucionalización de la metrópolis- observar algunas características de la misma. En primer lugar cabe reparar en el hecho de que se trata de una iniciativa originada en un gobierno *de facto*, evidentemente permeable a ciertos enfoques desarrollistas presentes en la cultura política dominante del momento. En segundo lugar -y en obvia relación con lo anterior-, se trata de una decisión que sigue el esquema *up-down*; en otras palabras, se trata de una decisión tomada en las “alturas” de un Estado autoritario (si bien su contenido aparecía legitimado en los estudios técnicos que la precedieron) y que desde allí “se baja” a la comunidad local para su ejecución. En fin, la tercer cuestión que cabe señalar aquí en relación a aquella experiencia apunta a las importantes limitaciones, en términos de competencias y de capacidad de concreción, que signaban a la Prefectura.

No deja de ser esclarecedor comparar aquella situación con la que se vive en la actualidad. Por un lado, el Estado Provincial no se muestra hoy preocupado por esta problemática. Más allá de ciertas convicciones personales de algunas figuras de relevancia institucional -es reconocido, por ejemplo, el compromiso del vicegobernador con estas cuestiones- resulta claro que la cuestión no aparece en la agenda de la clase política provincial, sin diferencias partidarias. En contraposición a ello, se constata la existencia de un debate mucho más vivo en la sociedad local.

Quizás estemos, después de todo, frente al germen de un proceso de signo inverso al que presidió, en la década de los '60, la creación de la Prefectura: es decir, un proceso de abajo para arriba (*bottom-up*), que sabemos ofrece más garantías de eficiencia en la formulación e implementación de iniciativas de este tipo. El debate actual, que nos invita a ser optimistas en relación a posibles avances reales en el abordaje de la problemática que nos ocupa, cuenta entre sus protagonistas con los principales agentes de la producción, de la cultura y de la política locales. Pero es de destacar, en este sentido, el especial interés depositado en la problemática de parte de los sectores económicos, que parecen haber reconocido con mayor claridad -y seguramente con menor inercia institucional- la necesidad de asumir activamente "la cuestión metropolitana".

La mayoría de los debates actuales sobre la constitución de un gobierno metropolitano o de una forma de gestión integradora de problemáticas y estrategias territoriales que superen el ámbito restringido de los distritos municipales y comunales que componen la región Rosario terminan con el análisis de un menú de opciones, sin pronunciarse sobre la opción más adecuada para la situación actual.

No cabe duda de que hoy la temática se ha instalado entre nosotros. Sin embargo, llama la atención constatar que este consenso actual en torno a la problemática metropolitana no tiene más de dos años. En efecto, en el período 1996-1997, en el marco de las primeras confrontaciones de ideas alrededor del Plan Estratégico de Rosario, se percibía una fuerte oposición respecto de la inclusión de la "cuestión metropolitana" en el Plan. Se dieron entonces algunos debates de opiniones fuertemente encontradas en relación a si Rosario tenía que promover un plan metropolitano o no tenía que hacerlo. Hoy esto está absolutamente fuera de la discusión, habiéndose alcanzado un alto nivel de consenso y un extendido sentido de apropiación de estas ideas: la inexorabilidad de la presencia de la cuestión metropolitana en el debate territorial está anclada con fuerza en la conciencia local.

Si volvemos con la memoria, en cambio, al momento -inmediatamente posterior al último gobierno *de facto*- en el que se vuelve a instalar el debate sobre la cuestión metropolitana, en los primeros años de la administración del Dr. Uzandizaga, recordaremos que Rosario sentía que tenía muchas cosas que perder al integrarse en alguna forma organizativa con los otros municipios del área: temía perder autonomía, protagonismo y, sobre todo, recursos propios (eventualmente destinados a “subsidiar” el conjunto). Esta visión, que así expuesta parece hoy anacrónica, ha permanecido hasta hace demasiado poco tiempo en la mente, no sólo de los funcionarios, sino también de vastos sectores de la opinión ciudadana (en particular los de la ciudad “madre”, Rosario).

Eso también ha cambiado, o está cambiando. Asistimos a un nuevo tipo de dinámicas localizativas en la micro-región, profundamente diferentes a las de décadas precedentes. Hoy las grandes obras de infraestructuras que son centrales para el desarrollo no están localizadas en el interior del municipio cabecera. Las grandes inversiones industriales y el movimiento portuario más dinámico, se producen fuera de Rosario propiamente dicho. Por otra parte, el 25 % de los puestos de trabajo de toda el área metropolitana se localiza en el área central de Rosario y está constituido mayoritariamente por los sectores de comercio y servicios. A su vez, alrededor del 80 % de la población total de la ciudad “central” se ocupa en actividades de servicio. Todo ello evidencia que la interrelación entre Rosario y la corona metropolitana es de dependencia mutua.

Ante estas constataciones Rosario está entendiendo que tiene mucho que ganar y probablemente bastante que perder si no incorpora la dimensión metropolitana en su estrategia de desarrollo. Los municipios de la corona siempre lo entendieron, y es por eso que hoy el juego está más distribuido.

El problema, decíamos, está instalado. Pero lo que ha quedado llamativamente desfasado es el debate sobre las soluciones. Sintéticamente, este desfasaje se explica porque la cuestión metropolitana ha quedado:

- 1) anclada a los ejes físico-espaciales, y en ese contexto ocupa todo el espacio de la reflexión la cuestión de la perimetración;
- 2) limitada a la solución de problemáticas urbanísticas y de servicios públicos, visión que además no acusa el profundo cambio en el rol de las empresas de servicios;

- 3) vinculada a una concepción tradicional de las administraciones municipales y comunales, que las considera sólo como administradoras de recursos externos, fuertemente ligados a las obras públicas, la promoción social y la salud.¹

Con respecto a la primer cuestión, es decir al anclaje a los ejes físico-espaciales, cabe notar que cada vez que se plantea la cuestión metropolitana la primer pregunta que surge se refiere a *cuál es el perímetro del área metropolitana*. Ésta es una de las cuestiones que vamos a tratar de desmitificar o relativizar.

Con respecto a la segunda cuestión, muy vinculada a la primera, es de señalar que esta visión limita el enfoque metropolitano a la solución de problemáticas urbanísticas y de servicios públicos: la metrópolis es considerada como una “gran ciudad”. De esta visión se deduce una interpretación de los roles del gobierno metropolitano que los asimilan a los del gobierno de una gran municipalidad compuesta a partir de la resignación de las autonomías del conjunto para poder tomar decisiones más orgánicas, y los instrumentos técnicos que regulan las operaciones sobre el territorio son concebidos como un único gran plan regulador. Esta idea de gran ciudad o de plan de un territorio ampliado, cambia notablemente cuando la cuestión de la autonomía de los municipios ya no es un deseo, ya no es algo a lo que se aspira a llegar, sino una realidad -en la medida en que constituye una disposición constitucional a partir de la Reforma de 1994- a la que le sólo le falta, en la provincia de Santa Fe, la implementación.

Con respecto a la tercer cuestión -es decir a la vinculación que se establece entre los roles de un gobierno metropolitano y los roles tradicionales de los municipios como administradores de recursos externos- se verifica una actitud por la cual la mayoría de los proyectos que atribuyen roles y contenidos al posible organismo metropolitano hacen énfasis fundamentalmente en la formulación de planes y proyectos que *a posteriori* deben ser aprobados o elevados para su aprobación a los organismos provinciales.

En la perspectiva de una asunción plena de la autonomía municipal, las comunas y los municipios ya no son más descentralizaciones administrativas del gobierno provincial; mucho menos lo serán, por tanto, de un organismo supramunicipal al cual deberían delegar atribuciones que acaban de conquistar. No sólo desde el punto de vista meramente técnico,

¹ Para corroborar estas afirmaciones, consúltese A.L.Pompei y M.V.Giacone *El Gran Rosario: la organización metropolitana como desafío. Análisis de la problemática político-jurisdiccional del Área*, Documentos de Trabajo del Instituto de Desarrollo Regional, Rosario, 1999. En este trabajo se entrevista a informantes calificados que opinan sobre la cuestión, y de tal forma se pone en evidencia que la problemática ha quedado anclada a estos tres aspectos, que hay que superar hoy – ampliándolos críticamente, no anulándolos- para poder dar lugar a una verdadera institucionalización metropolitana.

sino también desde el punto de vista político, resulta anacrónico e ilusorio pensar en recentralizar funciones cuando nos encontramos en pleno período de auge de las tendencias descentralizadoras; no sólo por estar contenida en la Constitución reformada, sino también debido a la evolución de los paradigmas de organización de “lo público”, así como debido a la presencia de una evidente demanda social en tal sentido, que ha sido asumida muchas veces en el interior de los propios municipios (por ejemplo, en el caso de Rosario).

Se abre, entonces la necesidad de un radical cambio de enfoque que vamos a dejar planteado para un eventual debate posterior. Se requiere, en efecto, de una inversión del planteo del problema, lo que implica trabajar sobre dos cuestiones: el tema de las competencias del organismo -o de esta instancia de gestión- y el tema de los procedimientos de la planificación. Sólo como una consecuencia posterior a esta discusión sobrevendrá el tema de la perimetración; sobre todo porque tal rema resulta ser –las enseñanzas al respecto son claras en la experiencia adquirida por otras realidades metropolitanas- el más aleatorio y más variable, contrariamente a cuanto se pensaba en el momento de creación de la Prefectura del Gran Rosario. Como ejemplo, baste con señalar que en la organización metropolitana de Barcelona coexisten distintas perimetraciones: la entidad metropolitana de Servicios Hidráulicos y Tratamiento de Residuos tiene 32 municipios, la Entidad Metropolitana de Transporte tiene 18 municipios, la Mancomunidad tiene 24 municipios. Cada una de estas perimetraciones -cada una de estas instancias específicas de gestión- tiene objetivos, alcances e intereses diferenciados.

Abrir el debate sobre las competencias implica reconocer que se invierte la pirámide y que uno de los puntales del gobierno metropolitano –una de las fortalezas de la institucionalización de una instancia metropolitana- no consiste en la recentralización de las funciones que los municipios ya tienen para sí, sino fundamentalmente en la posibilidad de construir un “receptáculo” de las políticas de descentralización de la Provincia². Se trataría en definitiva de concebir una nueva instancia de descentralización, y probablemente en este juego doble de integración y regionalización tal instancia podría en lo sucesivo asumir algunas otras problemáticas que los municipios y comunas puedan reconocer como difíciles de asumir fragmentariamente.

Lanzada esta hipótesis sobre la cual hoy se puede construir la institucionalización metropolitana concebida como una instancia de descentralización de la administración

² La cuestión ha sido planteada recientemente en I.Martínez de San Vicente y J.Murillo “Hacia una nueva concepción del planeamiento regional. Aportes a una política de descentralización en la Provincia de Santa Fe, Argentina”, Cuadernos Metropolitanos, Serie Documentos de Trabajo N°8, Instituto de Desarrollo Regional, Rosario, 1998.

provincial, se abren distintas dimensiones de la cuestión. Una primera dimensión se vincula con la posibilidad de articular esta visión con algunos estudios que la Provincia fue encarando en sucesivas oportunidades en relación a la posible regionalización de su territorio. En ese sentido, resulta sumamente interesante constatar que en todos los análisis que han llevado a cabo técnicos del Estado provincial sobre la cuestión de la regionalización, aparece una delimitación claramente vinculada con la definición de un ámbito de alto nivel de urbanidad y de alta concentración de la producción industrial de la Provincia de Santa Fe: nos referimos a la trilogía de los departamentos Constitución, San Lorenzo y Rosario. Es llamativo constatar que mientras un gran número de iniciativas de regionalización dudan respecto de la organización del resto del territorio provincial, no hay en general discrepancia respecto de la constitución de esta región que pivotea alrededor de Rosario. Ésa debería ser una de las primeras instancias de potencial institucionalización sobre la cual articular una serie de demandas y reivindicaciones que tienen que ver con la descentralización.

Valgan algunos ejemplos. Una dependencia del gobierno provincial que tiene un rol muy fuerte en la definición de políticas urbanas, sociales y de asignación de recursos es la Secretaría de Municipios y Comunas. ¿Por qué no pueden esas regiones provinciales asumir parte de los roles que hoy desempeña un organismo directamente vinculado al Gobernador? Participar en la adjudicación de los recursos de esa Secretaría, así como tomar parte en la elaboración y la ejecución del Plan de Obra Pública Provincial a partir de tales ámbitos regionales provinciales constituirían instancias de institucionalización articulables con la construcción de la autonomía municipal. Pero lamentablemente estas posibilidades están ausentes del debate local: estamos discutiendo sobre cómo se construye internamente un consenso en relación al plan de transporte, pero poco hemos avanzado sobre cómo exigir una participación en el Plan de Obra Pública Provincial desde la región, o desde un área metropolitana aún más acotada.

Una segunda dimensión, que se aproxima a la interpretación más "clásica" de la definición de estructuras supra-municipales de coordinación, es la que se crea ante la necesidad de unificar o planificar mancomunadamente políticas de infraestructuras y servicios. También en este caso los problemas de competencia han variado sustancialmente respecto de la situación imperante durante la vigencia de la Prefectura del Gran Rosario. En efecto, hoy en día gran parte de los planes y proyectos de aquellas variables fundamentales

para el desarrollo regional están directamente vinculados a las empresas concesionarias de los servicios públicos o del mantenimiento de las redes. Vialidad, transporte, recolección de residuos, agua, gas, y a breve plazo energía eléctrica, son prestaciones cuyas políticas deben ser reclamadas y consensuadas con empresas que se rigen por determinadas condiciones de prestación, y que han incorporado en la elaboración de planes y proyectos una componente impensable en los años setenta: la rentabilidad.

En ese contexto, la noción de gran plan regulador -que regula e impone normativamente, y cuya aprobación definitiva estaría sujeta al gobierno provincial- pierde gran parte de su sentido, y debe ser reemplazada por instrumentos flexibles que definan las directrices de vertebración territorial en la gran escala. En ese marco, un organismo de escala metropolitana debe reivindicar la participación en la discusión y redacción de las condiciones de privatización de las empresas prestatarias de servicios públicos que aún no han sido privatizadas, en la redacción de los pliegos de los servicios a concesionar, y en la fiscalización del funcionamiento de las concesiones y privatizaciones que hoy ya están funcionando. Tal vez constituya una lamentable oportunidad perdida el hecho de que en la actual redacción de los pliegos de concesión de la recolección y disposición final de los residuos y de la concesión de las líneas de transporte urbano de pasajeros, no se haya dado lugar a una discusión de escala metropolitana.

Avanzaremos ahora sobre el segundo tema enunciado al inicio de esta parte del trabajo, referido a los procedimientos de la planificación a utilizar. Hemos planteado que los objetivos definen la dimensión y la forma organizativa de los distintos entes u organismos metropolitanos, en relación a las funciones que se intenta cumplir, como, por ejemplo, la administración de los recursos hídricos o la definición del plan de transporte. Pero una reflexión sobre la cuestión de los procedimientos de la planificación remite inexorablemente a ciertas modificaciones sufridas en las últimas décadas por los paradigmas de la planificación. Aunque no podamos detenernos en la cuestión, parece claro que tales cambios -en nuestro país verificados, en particular, a partir de los inicios de los '90-, no están desvinculados de esos otros cambios en la economía y en la organización general de la sociedad que hemos señalado en la primera parte de esta exposición.

Hoy la planificación de tipo "piramidal", característica del desarrollismo de las décadas de los '60 y los '70, está absolutamente en crisis, como ineficiente e impracticable. Frente a ello, el consenso y el compromiso constituyen componentes asimiladas dentro del proceso de planificación, y como tales proponen sus propios procedimientos. Sin embargo,

la experiencia indica que no necesariamente los intereses de los actores son convergentes *a priori*. En general hay una gran cantidad de divergencias y algunas coincidencias, y la negociación aparece como un procedimiento necesario. Michel Crozier define hoy al “interés general” -objetivo de toda política de planificación- no tanto por el hecho de que sea sustancialmente general, sino porque el proceso que lo ha definido sea considerado como representativo del interés general. “No se trata más de hacer prevalecer el interés general...sino de hacer emerger un consenso suficiente en torno de una visión aceptable del interés general para aquéllos que tienen que incorporarlo en sus decisiones. Esto implica centrarse no ya sólo en las decisiones, sino en los procesos de su elaboración, su puesta en marcha y los resultados que se obtienen”³.

En ese sentido –y para terminar- digamos que el tipo de institución metropolitana en el que se piensa sería aquél capaz de gerenciar la descentralización y desburocratización del Estado provincial, evitando la conformación de un nuevo organismo burocrático. Nos referimos a la figura de un directorio de intendentes apoyado por una asamblea –más numerosa y con una menor frecuencia de reuniones- que se convocarían para resolver problemas específicos. Cada una de estas figuras nuclearía una determinada línea argumental o problemática, pero fundamentalmente trabajaría en la defensa de la autonomía micro-regional respecto de las presiones del centralismo externo.

La figura de un gerenciamiento estratégico de la descentralización es la más clara y más pertinente hoy: es el nudo central para construir un organismo metropolitano. Por supuesto, una vez definida de esta forma debe proceder a reclamar las competencias de interés general supra-comunal. A posteriori, ante la toma de conciencia de que el interés general se fortalece, y en la medida en que las relaciones entre el poder interior y exterior estén menos fragmentadas, aparecerá una serie de cuestiones que hoy están planteadas.

En síntesis, las demandas de coordinación interna y las relaciones con una escala global que requiere de infraestructuras y servicios a nivel micro y macro-regional no pueden entrar en conflicto con las autonomías municipales. Sólo partiendo de la articulación de un plan de descentralización provincial en un organismo metropolitano se hará más sencillo y consecuente asumir decisiones de integración en el interior del espacio micro-regional. Para poder asumir la globalidad, la integración es una de las condiciones, y el reforzamiento de las entidades locales es otra.

³ Michel Crozier 1992, “Le jeu de l’État face aux autres acteurs” en Lenoir, R. *Où va l’État? La souveraineté économique*

Ing. Gualberto Venesia

* Vicegobernador de la provincia de Santa Fe.

Agradezco al Instituto de Desarrollo Regional y a la Bolsa de Comercio de Rosario la invitación para participar en esta reunión con expositores de tan alto nivel, y que se me haya pedido realizar una suerte de cierre de este Ciclo.

Escuchaba con mucha atención a todos los expositores y quiero transmitir una idea de optimismo sobre el nivel que se ha alcanzado en la zona de Rosario en torno a la temática de la integración regional.

Si uno toma como punto de partida la nefasta circunstancia de 1976, cuando un gobierno de facto clausuró una experiencia rica que se estaba desarrollando en la Prefectura del Gran Rosario, hoy, en las postrimerías del siglo, creo que podemos ser más que optimista. En definitiva, la integración tiene que pasar a ser enfocada como un hecho cultural. Así, los pueblos van desarrollándose culturalmente y con adultez cuando son capaces de desprenderse de las mezquindades sectoriales políticas, y para abrazar la idea de que las problemáticas que afectan a la gente son problemas de todos.

Entonces, quiero afirmar rotundamente que lo que hemos hecho desde la Vicegobernación, apoyando las ideas que originalmente tuvo el intendente Binner, muestran adultez en los sectores políticos, institucionales. Esto es muy distinto a lo que ocurrió en Rosario en 1976. Porque en el 76, con un gobierno de facto que cercenó la institucionalización más avanzada que se conocía entonces en materia de integración regional, en materia de planificación física regional, y que decía que, por ejemplo, las ideas políticas de algunos de sus integrantes eran de izquierda -esos fueron los argumentos que se esbozaron-, se revela que en ese momento estábamos en el medioevo.

Fue muy importante, cuando en 1995, apenas comienza su gestión el intendente Binner, convocó a este vicegobernador para seguir avanzando en aquellas ideas de integración metropolitana.

Quiero plantear que la sectorización política de algún intendente, o de algún presidente comunal, son un obstáculo enorme para estas ideas. Recuerdo que en 1983

intentamos la recreación de la experiencia de la Prefectura del Gran Rosario y fue una gran desilusión que un importante arquitecto por todos ustedes conocidos, el Arq. Ansaldi -en nombre del Dr. Uzandizaga-, entendiera que no era posible mancomunar a todos los municipios del área, ya que la cabeza metropolitana que era Rosario, iba a manejarse a través de relaciones bilaterales.

Hoy un nuevo fenómeno urbano, el fenómeno de megalópolis, existe en Japón, en la Capital Federal de Argentina, en México, Sao Paulo, como en tantas ciudades del mundo; y entonces, al ver lo pequeña que es nuestra área metropolitana, podemos advertir que tenemos la solución al alcance de la mano. Ya que cuenta con una escala humana, todas las soluciones son posibles en el área, con la única condición de que seamos adultos.

El Dr. Hernández, quien abrió este Panel, nos aclaraba un obstáculo fundamental: que en doctrina, deberíamos ser municipios totalmente autónomos. En mi opinión, diría que para las primeras experiencias que tenemos que hacer no es necesario tener ya reformada la Constitución provincial, porque con los elementos institucionales de la provincia de Santa Fe, hoy podemos avanzar seriamente en el proceso de metropolización. La realidad es que nada está hecho, porque todo está por hacerse, y porque hay ricas experiencias mundiales que nos permitirían avanzar.

No estoy pensando en el modelo de Toronto, ni el de Bologna. Elijo el modelo de Barcelona. Recuerdo cuando nos visitó el alcalde Llobregat y nos dejó el encanto de una palabra: **consenso**.

Nosotros vamos a resolver seis o siete grandes temas básicos y vamos a probar si somos adultos o no. Esos problemas que hay que solucionar primariamente se tienen que hacer por consenso, y no por otra vía. El consenso nos demostrará si seremos adultos - radicales, socialistas, peronistas, todos, planteando las cuestiones como un tema de Estado-, o si cada uno querrá optar por la solución peronista, socialista o radical.

A medida que se profundiza en estos temas, la racionalidad indica que se puede avanzar -como se hizo en Barcelona y en otros países del mundo- aplicando el consenso en la toma de decisiones. Diría que es necesaria una suerte de *descentralización* mental, antes que institucional.

Recordemos los dos primeros años del Plan Estratégico Rosario, desde 1995 a 1997. Confrontamos seriamente entonces. Para mí fue una gran satisfacción poder incidir sobre la concepción algo cerrada que había en un primer momento en la gente que rodeaba

a Binner, en cuanto a la concepción del Plan Estratégico. Pero finalmente se entendió que el plan estratégico tenía que ser metropolitano. No podía ser el plan estratégico solo de la ciudad de Rosario. Para solucionar problemas de la ciudad había que darle un carácter eminentemente de área metropolitana, como demuestra la experiencia mundial.

Soy un convencido que ahora que se han legitimado las representaciones institucionales -y esto no lo vamos a poder cambiar, seguirá siendo una realidad de la provincia de Santa Fe y de todas las provincias argentinas-, podemos seguir avanzando en institucionalizar las regiones, en la medida que nos demos cuenta que nuestros distintos colores políticos no representan un obstáculo.

Los problemas a resolver son cinco o seis. Barcelona pudo lograrse por consenso. Hay problemas que tienen cierta dimensión, abarcan una cierta cantidad de municipios, otros problemas son de mayor envergadura.

De igual manera pasaría aquí. Si tomáramos el tema portuario, podemos decir que es un problema extendido desde Villa Constitución hasta más allá de Puerto Gral. San Martín, hasta Timbúes. Pero el problema, por ejemplo, puede extenderse sólo a dos localidades, como el problema de la disposición final de residuos, por citar uno.

Los problemas metropolitanos tienen dimensiones distintas, según sea el problema específico que se deba encarar. Si se los quiere resolver a todos juntos, no hay posibilidad fáctica y práctica de concretarlo. Hay que tomar dos o tres problemas iniciales para resolverlos bien.

La población tiene que empezar a hablar en estos términos, porque estos términos hasta ahora fueron patrimonio de élites muy reducidas. La palabra metropolitización, el problema metropolitano, no es todavía muy bien comprendido por la ciudadanía en general. Hay que lograr un estado de conciencia colectivo, realizar una suerte de docencia permanente, para que todos vayamos incorporando en el inconsciente colectivo de la población la idea de que hay problemas que nos pertenecen a todos, independientemente de nuestros colores políticos.

Los problemas del transporte, por ejemplo, tienen una dimensión eminentemente metropolitana. La racionalidad indicará que lo mejor que se pueda poner en tecnología, en ideas, son para la totalidad de la población.

Soy un convencido de que a partir de los consensos logrados, debe existir un ente de coordinación donde se resuelvan las cuestiones por consenso de todos los actores institucionales, actores que tienen que ser los que legítimamente están institucionalizados.

Por eso, también comparto con la Arq. San Vicente que nuestra primera experiencia tiene que pasar por una suerte de asamblea de intendentes y presidentes comunales. También es así en la zona de Barcelona. Porque son ellos quienes están legítimamente institucionalizados para opinar, pero que en rigor permitan a un conjunto de organismos u organizaciones tanto no gubernamentales como gubernamentales, donde la temática específica esté en manos de los más racionales que puedan resolverla.

Un tema como el del transporte, que sólo se está encarando en la ciudad de Rosario, debe ser debatido -seguramente el estudio que han hecho los franceses puede ser bueno, pero personalmente, me gusta más el que había hecho el Instituto de Transporte de la Facultad de Ingeniería de Rosario-, y puede ser enriquecido por la intervención de todos los actores metropolitanos.

El problema del saneamiento, la distribución de las aguas de los ductos, la disposición final de residuos, quizá abarque una mayor cantidad de habitantes de comunas y de municipios, y a lo mejor nos vamos a extender más allá de Casilda, pero también puede ser solucionado como un problema de consenso del conjunto.

Transporte, problemas sanitarios, ambientales, pueden ser los tres primeros problemas que ya se pueden abordar a partir de los acuerdos establecidos. Si la autoridad legítimamente institucionalizada -la de la Intendencia de Rosario- tiene esta vocación, hay que aprovecharla y apoyarla desde la provincia, los municipios y comunas linderas.

No hay que perder más tiempo en plantear si tenemos el mecanismo institucionalizado del Ile de France, o el de Bologna; hagamos la experiencia tal cual la hizo Barcelona. Me parece que lo podemos repetir porque ha sido exitoso, también se ve un gobierno central de Barcelona de signo diametralmente opuesto al de la región metropolitana de Barcelona. Entonces por qué si ellos pudieron hacerlo, no lo podríamos lograr nosotros.

Porque en todo este proceso que hemos encarado desde Rosario no sólo estuvo presente la intervención del vicegobernador de Santa Fe, también intervino el gobernador Obeid admitiendo que mi presencia tiene el carácter institucional, pero el gobernador está detrás con toda su impronta apoyando la discusión del Plan Estratégico de Rosario. Lo que no queríamos es que terminara en una asamblea universitaria de estudiantes. Queríamos una cosa generosa, amplia para todos los actores sociales e institucionales.

Desde la gobernación se predicó con el ejemplo para que no hubiere duda que las obras fundamentales de una ciudad se harían indefectiblemente. He escuchado declaraciones del nuevo gobernador electo, Carlos Reutemann, que apuntan en el mismo sentido, respecto de que los rosarinos puedan estar a cubierto de cualquier actitud facciosa.

Entonces si existe esta madura actitud del gobierno provincial de Santa Fe y del gobierno municipal de la ciudad de Rosario, creo que la concreción de un Ente de Coordinación Metropolitana está al alcance de nuestras manos. Reitero: no debemos tomar inicialmente como tema toda la problemática metropolitana, sino sólo algunos problemas. Fue el consejo que nos dejó el alcalde de Barcelona cuando nos visitó, a ellos también les costaba vincularse y alcanzar esa adultez en la zona de Barcelona. Pero cuatro o cinco temas son suficientes como para afianzar el criterio de que hay cuestiones que nos pertenecen a todos, más allá de los límites estrictos impuestos por las diferentes jurisdicciones.

Al plantear el problema ambiental de los espacios verdes que tienen que circundar el área de la ciudad de Rosario, vamos a encontrar diferencias: unos dirán 3.000 hectáreas, otros dirán 3.500; como también habrá diferencias cuando tengamos que discutir la ubicación de los grandes centros regionales hortícolas, o los intersticios que van a quedar después que asumamos un plan de vertebración urbana para la región, o los espacios vacíos para los futuros sitios de estudio de disposición final de residuos, o el tema del transporte. De este modo, se puede comenzar ahora una concertación por consenso para la resolución de las distintas problemáticas metropolitanas, si fuimos capaces de que provincias que por entonces tenían distintos signos políticos como Córdoba y Santa Fe, pudieran generar una Región Centro para la resolución de vastos problemas económicos, que ya no son los problemas de un área metropolitana, sino los grandes problemas económicos de la zona pampeana.

La definición de nuestra inserción en el mundo de los agroalimentos y de la agroindustria, pasa por reconocernos como una identidad regional. Si está eso plasmado también constitucionalmente, y si somos capaces de vencer en acuerdos regionales de esa magnitud, seguramente vamos a lograr afianzar integraciones subregionales. Estoy convencido de que lo vamos a poder hacer, soy muy optimista al respecto.

Tengo el mismo optimismo que tenían el Arq. Monfeld o el Agrimensor Montes cuando lo pensaban para la Prefectura del Gran Rosario. En ese entonces no estuvimos a la altura de las circunstancias; pero no hay que mirar para atrás, no hay que mirar el fracaso del

AMBA, del área metropolitana del Gran Buenos Aires. Tenemos que valorar esta posibilidad cierta, la de crear consensos, porque las cosas son para la gente.

Entonces la actividad puede ser penetrada por las organizaciones no gubernamentales, de allí la importancia y la presencia de las ONGs en la vida de una organización metropolitana. En este sentido, el Dr. Hernández expresó su total convencimiento acerca de la importancia fundamental de estas participaciones. Tomemos como ejemplo, pues, la experiencia que se está dando hoy aquí con la intervención de los dueños de esta casa, la Bolsa de Comercio. Entonces, lo que tenemos que posibilitar es la actuación de organismos descentralizados donde se actúe por consenso. Debemos negarnos a la representación de un gobierno supraregional en la zona. Así vamos a fracasar. Si vamos a creer que podemos crear una autoridad metropolitana con autonomía propia, distintas de las autonomías de municipio y comunas constitutivas, vamos al fracaso. La experiencia tiene que nacer de lo más pequeño que se pueda realizar hacia lo máximo.

Empecemos por las pequeñas propuestas que nos puede vincular y unificar en criterios, pongamos a la Universidad tal mal criticada recién por el Dr. Hernández. Es lo mejor que tenemos. Pongamos esas fuerzas de la inteligencia a apoyar las soluciones en cada una de las temáticas que se plateen. Entonces mi intención aquí es elevar el grado de optimismo de cada uno de los actores, de modo que no se nos escurra el tiempo.

Tenemos un intendente legitimado, tenemos autoridades provinciales legitimadas en sus respectivos mandatos, actuemos entonces con ellos para incidir en la pronta concreción de estas cosas.

No quiero dejar de decir que estos problemas que debemos encarar son simples de resolver en áreas pequeñas como la nuestra, que está a escala humana de intervención, que no padece de problemas de megalópolis, ni siquiera crecientes. Los problemas de Tokio, por ejemplo, o los de San Pablo, o los de la Capital Federal, son inconmensurablemente distintos a los nuestros. Tenemos el terreno vacío, está vacío, y hasta de ideas está vacío, pero tenemos la posibilidad de intervenirlo adecuadamente. Entonces ahí los mejores planificadores, arquitectos, sociólogos, economistas, ingenieros, transportistas etc., podrán dar las soluciones.

Pero hay otro problema más vasto que son las integraciones regionales. Definimos como muy importante lo que hemos hecho desde Santa Fe con Córdoba y con Entre Ríos. Se está apuntando a integraciones horizontales, evitando las concentraciones y las grandes

migraciones en torno hacia los centros como Capital Federal en Argentina, o San Pablo en Brasil.

¿Por qué Argentina tiene su territorio tan concentrado en la Capital Federal?. La ciudad de Buenos Aires constituyó un fuerte imán porque todo se daba en esa región, en esa zona, en esa industria. Entonces, el interior quedó despoblado y se produjeron fuertes migraciones internas, por lo que ahora hay que hacer una fuerte integración física regional para dejar a la gente concentrada en los mismos lugares de origen. Por eso hay que hacer esta suerte de integración regional entre Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, por un parte, y la zona andina, el centro chileno, el sur brasileño, por otra, porque tenemos simetrías ostensibles por las cuales luchar.

La concreción de la Región Centro fue impulsada por nuestro gobierno que tiene un signo político y el del Córdoba que tenía entonces otro signo distinto. Sin embargo, se pudo hacer. La *limpieza* mental de Mestre fue absolutamente necesaria, ni siquiera pensó que podía perder sus elecciones. Dijo: hay que hacerlo. Entonces, nos fuimos hasta la zona cuyana y Chile, lo que va a permitir consolidar los interiores argentinos, brasileños, y chilenos, porque de lo contrario la población va a terminar concentrándose cada vez más en la zona del conurbano de Capital Federal o en la zona del conurbano de San Pablo.

Entonces todo lo que hagamos desde aquí para conformarnos como un gran centro logístico, multimodal de transporte y de medios de comunicación, debe ser auspiciado. Tenemos que darle ese papel, ese rol a la zona metropolitana de Rosario, pero previendo su inserción en una escala mucho mayor. Entonces habrá que pedir opinión a instituciones de otras provincias, al gobierno provincial de Santa Fe y a otros organismos. Si nos remitimos al área metropolitana de Rosario, si propiciamos aquí y ahora un Ente de Coordinación Metropolitana, las instituciones no gubernamentales como la Bolsa de Comercio y el Colegio de Ingenieros -todos los que hemos firmado el Plan Estratégico Rosario junto a más de 60 organizaciones-, tenemos que terminar por ponernos de acuerdo tomando un par de temas. Transporte podría ser uno, disposición final de residuos, otro. Área hortícola circundante, área de reserva de espacio verde circundante, podrían ser otros. Preservar el área del aeropuerto del Fisherton, por ejemplo. Recientemente estuve allí y pensé en decirles a algunos arquitectos que empiecen a batir el parche sobre el hecho que no se hagan urbanizaciones alrededor del aeropuerto, para que no nos pase con nuestro aeropuerto lo que le pasó al Aeroparque, en Capital Federal. Ese tipo de intervenciones hay que hacerlas

ya. En este sentido, apenas la gente rodee el aeropuerto de Fisherton, nos quedaremos con la misma problemática que padece la Capital Federal en esta materia.

Finalmente, termino diciéndoles que soy un hombre esperanzado en el actual punto de partida que tenemos. Tenemos un Plan Estratégico en la ciudad consensuado con las autoridades provinciales, con intendentes de la zona, y tomando tres o cuatro puntos podemos fijarlos como temario liminar de un Ente de Coordinación Metropolitana. Muchas gracias.

SECCIÓN 3: Estudio de Opinión

Encuesta a informantes calificados y asistentes al ciclo

Sumario

Presentación

1. Posicionamiento de Rosario
2. La región de Rosario y su inserción estratégica en el Mercosur
3. La infraestructura de la región de Rosario
4. Evaluación del transporte de carga
5. Zonas de actividades logísticas
6. Obras de infraestructura prioritarias
7. La región de Rosario como centro productor de alimentos
8. Nivel de competitividad de Rosario y su región
9. Grado de concentración de la industria alimenticia de la región de Rosario
10. Costo de la energía eléctrica en la industria alimenticia
11. Calidad del agua potable en la industria alimenticia
12. Uso de la publicidad en la industria agroalimenticia
13. Expectativas futuras de la industria agroalimenticia
14. La industria agroalimenticia y el efecto Brasil
15. Proyectos prioritarios de una Agencia Regional de Desarrollo
16. Funciones de una Agencia Regional de Desarrollo
17. Participación Pública/Privada en la conformación de una Agencia Regional de Desarrollo
18. Factores que restan competitividad al sector productivo
19. Expectativas acerca de la integración entre el sector productivo y el sector público
20. Creación de un Ente de Coordinación Metropolitana
21. El gobierno provincial y las atribuciones del Ente de Coordinación Metropolitana
22. Descentralización funcional y eficiencia operativa
23. Ente de Coordinación Metropolitana y marco normativo
24. Actividades del Ente de Coordinación Metropolitana

- 25. Actores institucionales en el Ente de Coordinación Metropolitana
- 26. Expectativas futuras en torno al Ente de Coordinación Metropolitana

Consideraciones Finales

PRESENTACION:

La **Bolsa de Comercio de Rosario** y la **Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario**, organizaron entre los meses de junio y setiembre pasado un **Ciclo de Estudio y Reflexión** denominado "**Rosario: Metrópolis y Región**"

A partir de un temario orientado a discutir una estrategia integral de desarrollo regional se realizaron, con una periodicidad mensual, cuatro paneles a cargo de disertantes expertos y de reconocida trayectoria, dirigidas a decisores locales, empresarios, funcionarios públicos, legisladores y responsables de organismos no gubernamentales, donde los participantes pudieron transmitir sus necesidades y debatir así sobre los temas de interés para la región.

Dichos paneles trataron la siguiente temática:

- . Rosario metropolitano: Comunidad Logística del Mercosur
- . Perfil competitivo de la región: polo de especialización agroalimentaria
- . Nueva institucionalidad para el desarrollo: Agencia Regional de Desarrollo
- . Nuevas instancias de gestión pública regional: Ente de Coordinación Metropolitana

Paralelamente al desarrollo de dicho Ciclo, se implementó una Encuesta dirigida a los asistentes y a informantes calificados (empresarios, funcionarios, profesionales, periodistas, dirigentes, etc.) de la región, a efecto de conocer sus opiniones respecto de los diversos tópicos seleccionados. En este sentido, más de trescientos consultados expresaron su pensamiento vinculado con las actuales políticas y futuras necesidades de intervención regional

Desde el punto de vista metodológico, para realizar la encuesta se utilizó un módulo de entrevista autoadministrado, donde cada uno de los consultados completó el cuestionario en forma individual y totalmente anónima, para representar así adecuadamente su opinión. De ese modo, se garantizó en todo momento la absoluta confidencialidad de las respuestas volcadas, las que sólo fueron utilizadas con fines estadísticos para obtener resultados globales que aportaran al debate del tema.

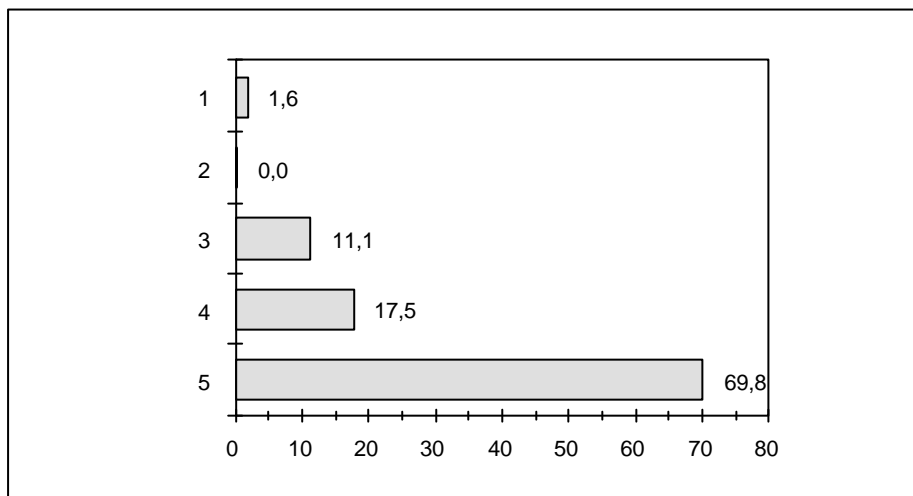
Precisamente, los resultados que aparecen a continuación sintetizan el pensamiento de los consultados sobre la materia.

1. POSICIONAMIENTO DE ROSARIO:

Utilizando una escala de 1 á 5 (donde 5 sea la calificación más alta 1 la más baja), ¿ cómo evalúa el posicionamiento de Rosario en los siguientes aspectos?:

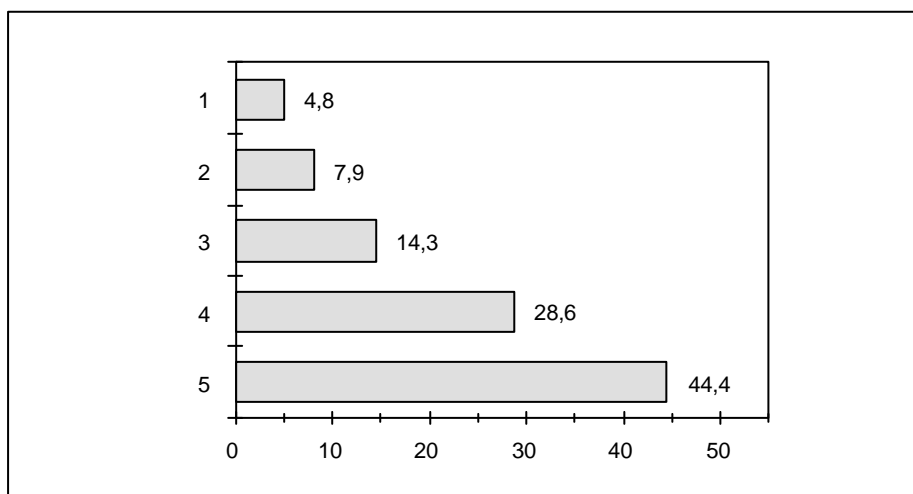
1.1. Como cabecera de una región metropolitana:

(En %)



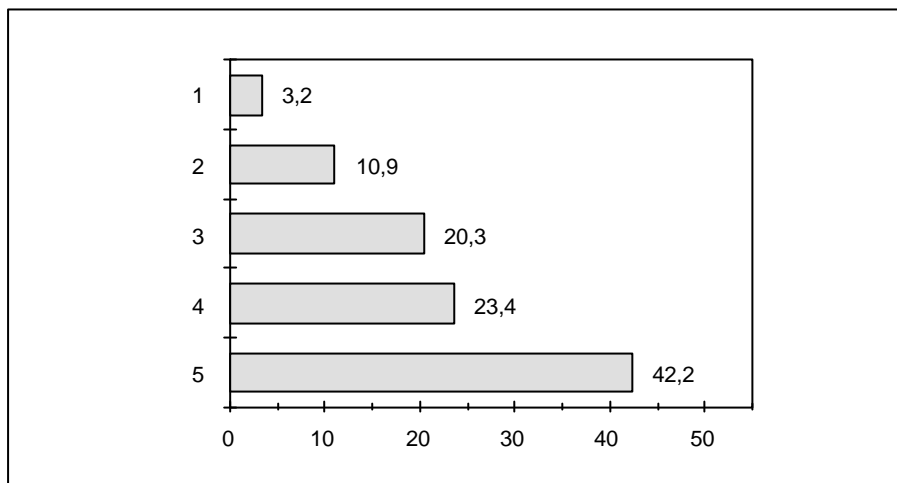
1.2. Como eje vertebrador de la Región Centro:

(En %)



1.3. Como comunidad logística del Mercosur:

(En %)



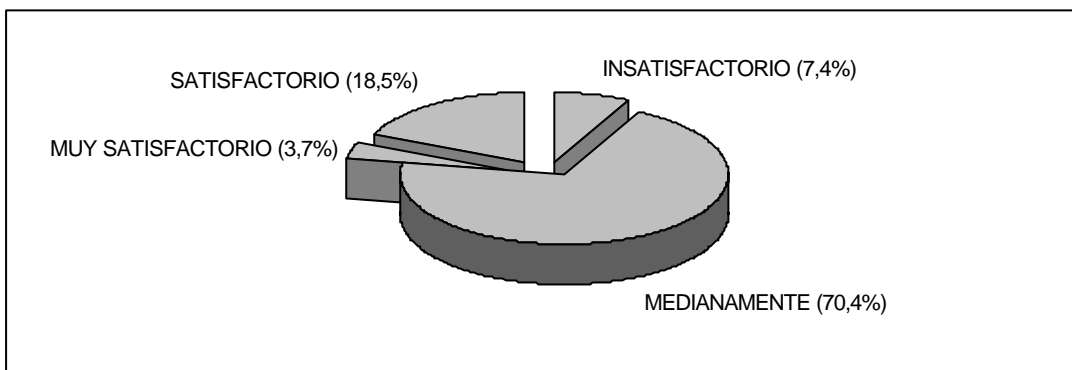
De la lectura del gráfico del punto 1.1., podemos observar que a la ciudad de Rosario se la visualiza claramente como cabecera de una región metropolitana. En efecto, casi siete de cada diez consultados evalúan con la nota máxima a este aspecto.

Ahora bien, el posicionamiento de Rosario considerado, por una parte, como eje vertebrador de la Región Centro (gráfico del punto 1.2.), y, por otra, como comunidad logística del Mercosur (gráfico del punto 1.3.), merece también -aunque con menor puntuación con respecto al caso del punto 1.1.- una importante calificación por parte de los consultados (casi la mitad de ellos evalúan este aspecto con la nota máxima).

2. LA REGION DE ROSARIO Y SU INSERCIÓN ESTRATEGICA EN EL MERCOSUR:

Si concebimos a la región de Rosario como una potencial "Comunidad Logística", ¿cómo considera Ud. que se está desarrollando el proceso de inserción estratégica en el Mercosur?

(En %)



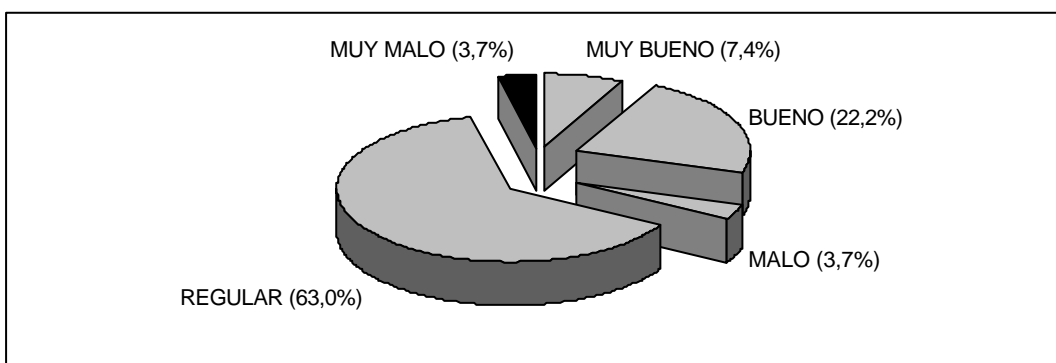
Prácticamente, siete de cada diez consultados opinan que la región de Rosario - considerada como una potencial "Comunidad Logística" -, está desarrollando **medianamente** el proceso de inserción estratégica en el Mercosur. En este sentido, sólo un 18,5% sostiene que se está desarrollando **satisfactoriamente**.

Si bien es cierto que en el caso de la pregunta anterior (punto 1.3.) a Rosario se la evaluaba con alta calificación en este aspecto, no cabe dudas que los consultados lo hacían así pensando a Rosario en perspectiva a futuro. Por el contrario, situados desde la compleja actualidad, consideran que a la región de Rosario le resta aún mucho camino por recorrer en esta materia.

3. LA INFRAESTRUCTURA DE LA REGION DE ROSARIO:

En cuanto a la infraestructura en general de la región de Rosario, ¿cómo evalúa su estado actual?

(En %)



Parte de los fundamentos que hacen a la respuesta de la pregunta anterior la podemos encontrar aquí: casi siete de cada diez consultados opinan que es **regular** el estado actual

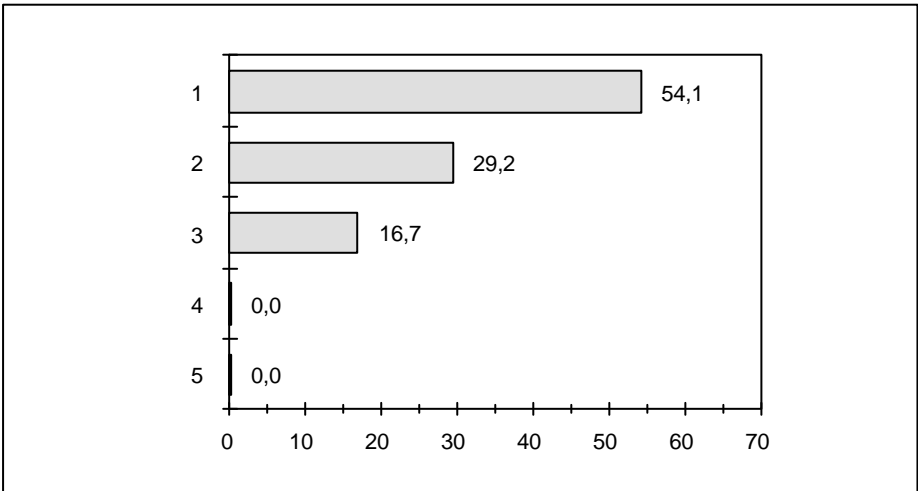
de la infraestructura de la región de Rosario. Como si se tratara de una consecuencia directa, paralelamente al estado actual de la infraestructura se desarrolla el proceso de inserción en el ámbito del Mercosur.

4. EVALUACION DEL TRANSPORTE DE CARGA:

Utilizando la misma escala de 1 á 5, ¿ cómo califica el estado del transporte de carga en nuestro ámbito, en los siguientes aspecto?:

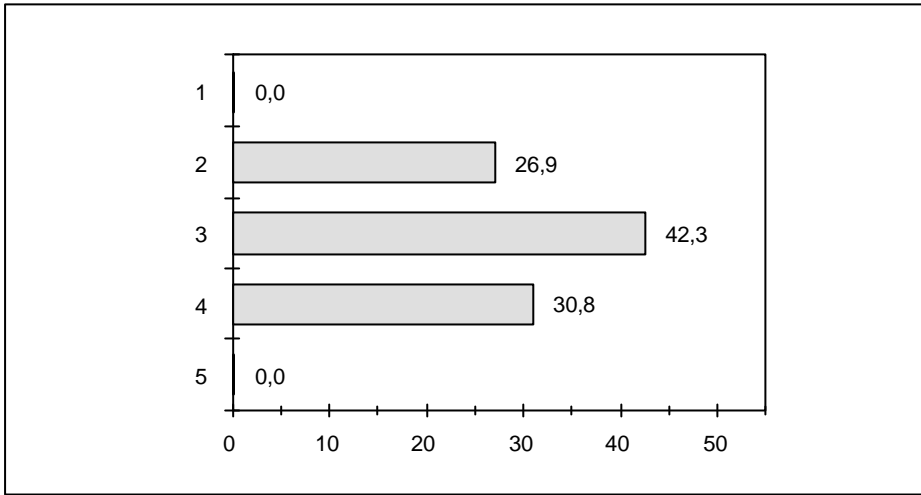
4.1. Transporte de carga aéreo:

(En %)



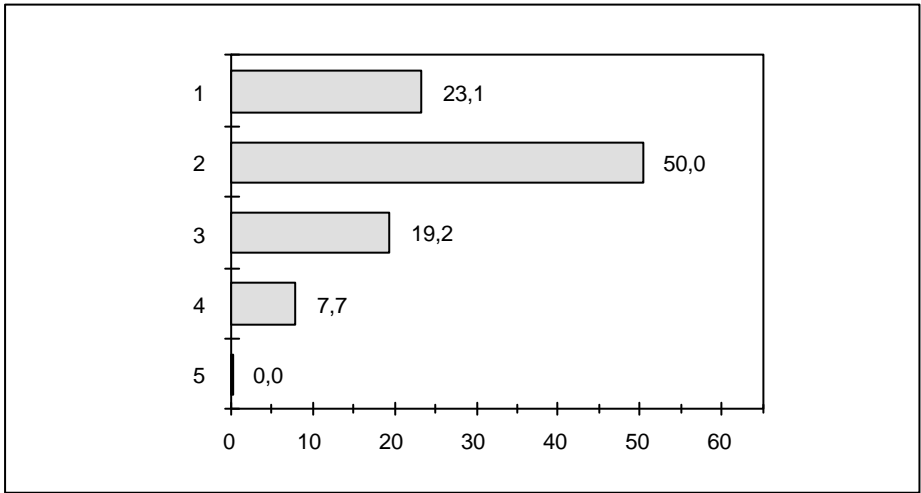
4.2. Transporte de carga automotor:

(En %)



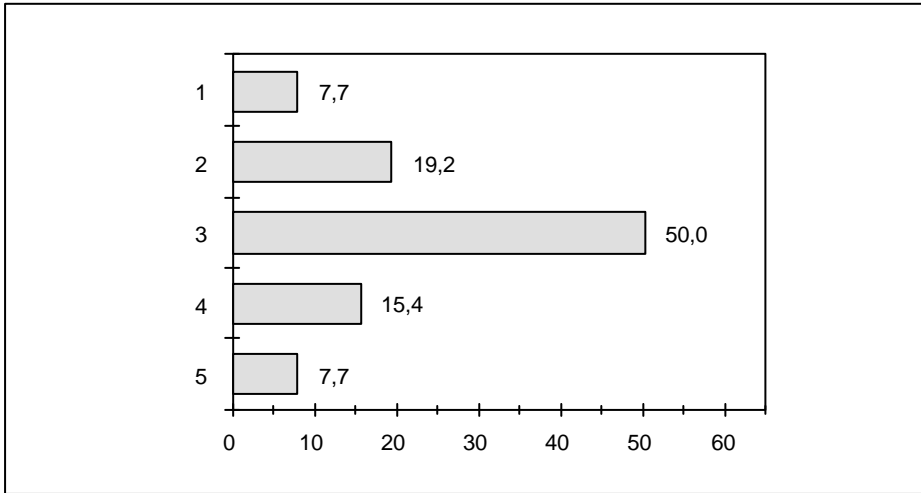
4.3. Transporte de carga ferroviario:

(En %)



4.4. Transporte de carga marítimo / fluvial:

(En %)



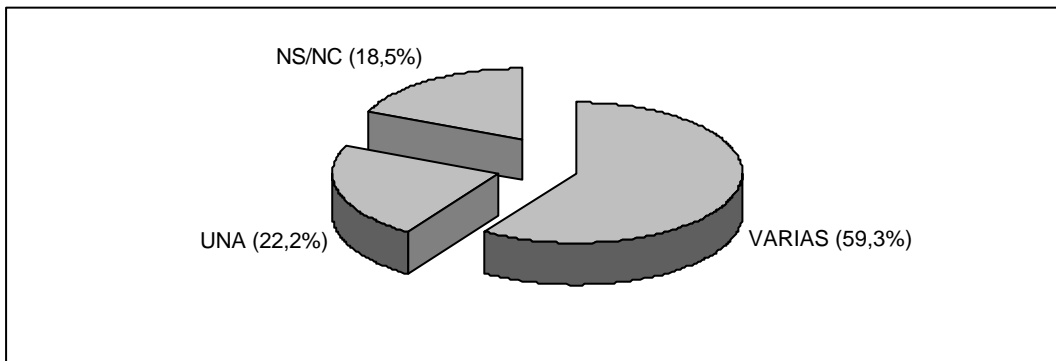
En este caso, se observa claramente que el estado del transporte de carga aéreo en nuestro ámbito es considerado como el **peor** en la evaluación comparada que hacen los consultados. El transporte de carga ferroviario -aunque en menor medida-, tampoco alcanza buena calificación.

Por el contrario, el transporte de carga marítimo/fluvial, en primer lugar, y el automotor, en segundo, logran en promedio obtener mejores calificaciones, si comparamos los resultados con los de los otros dos.

5. ZONAS DE ACTIVIDADES LOGISTICAS:

A su entender, ¿debe crearse una o varias "Zonas de Actividades Logísticas" en el ámbito de nuestra región?

(En %)



Prácticamente seis de cada diez consultados opinan que deberían crearse varias "Zonas de Actividades Logísticas" (ZAL) en el ámbito de nuestra región. La idea de concentrar dicha actividad en una sola ZAL fue acompañada por poco más del 20%, mientras que - casi en igual porcentaje - parte de los consultados aún no han tomado posición al respecto.

6. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORITARIAS:

A continuación, priorice tres necesidades físicas de infraestructura cuya ejecución considere Ud. indispensable para la región de Rosario

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA	(En %)
Autopista Rosario - Córdoba	17,3
Accesos viales	16,0
Aeropuerto de Fisherton	12,0
Puente Rosario - Victoria	12,0
Configuración ferroviaria	12,0
Centros de transferencia de cargas	6,7
Puerto de Rosario	5,3
Circunvalación Ruta AO12	4,0
Disposición final de residuos/saneamiento	3,9
Otros	10,8

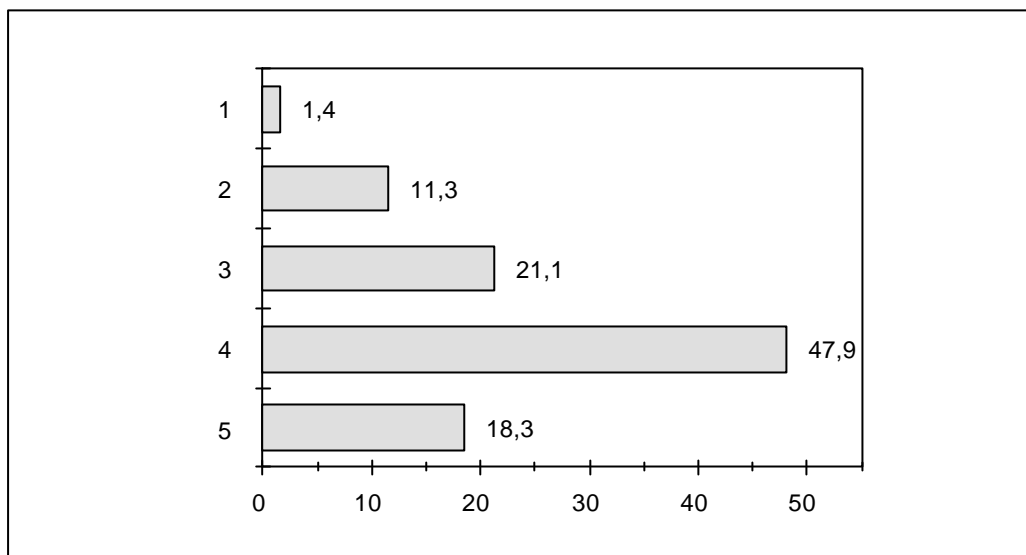
De las obras de infraestructura cuya ejecución es considerada como indispensable para la región de Rosario, sobresalen aquellas que superan el dígito porcentual: la autopista Rosario-Córdoba, los accesos viales, el aeropuerto de Fisherton, el puente Rosario-Victoria y la configuración ferroviaria. El rubro "Otros" concentra aquellas obras de infraestructura que individualmente no alcanzan el dígito porcentual.

7. LA REGION DE ROSARIO COMO CENTRO PRODUCTOR DE ALIMENTOS:

Utilizando la escala de 1 á 5, ¿cómo evalúa el posicionamiento de Rosario y su región en los siguientes aspectos?:

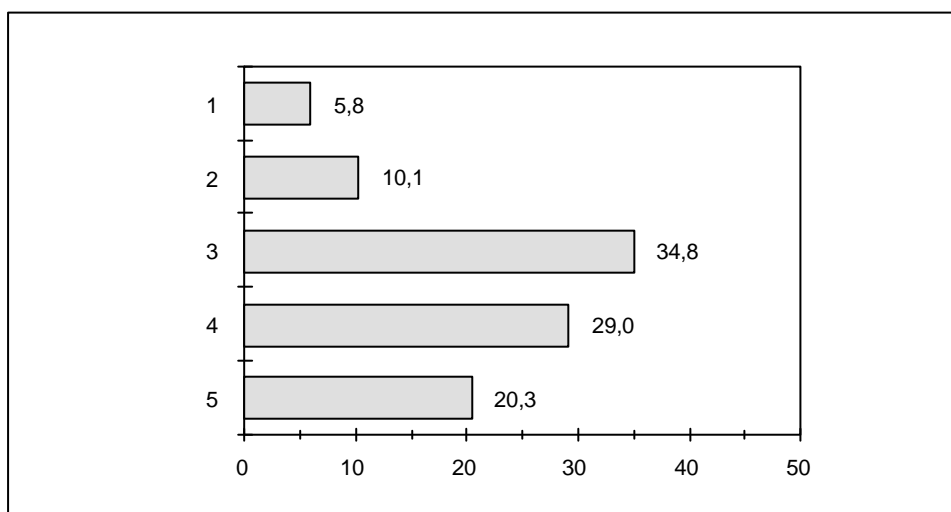
7.1. Como centro productor de alimentos a nivel país:

(En %)



7.2. Como centro productor de alimentos a nivel Mercosur:

(En %)



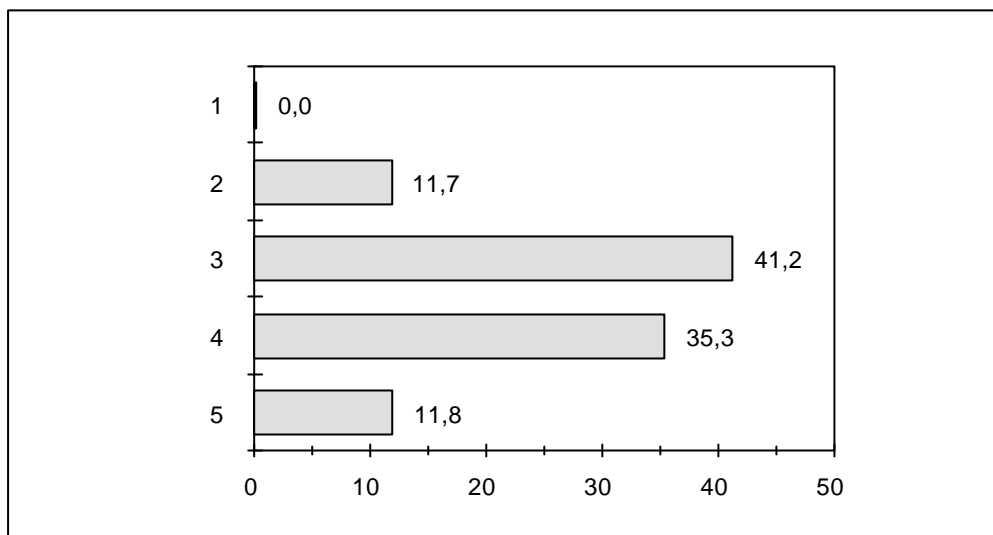
Si analizamos detenidamente las cifras de ambos gráficos a través de la sumatoria efectuada para cada caso de las calificaciones más altas (4 y 5), podemos destacar lo siguiente: según los consultados nuestra región está mejor posicionada como centro productor de alimentos a nivel país que a nivel Mercosur.

8. NIVEL DE COMPETITIVIDAD DE ROSARIO Y SU REGION:

Utilizando la misma escala, ¿en qué nivel de competitividad consideramos que se encuentra Rosario y su región con respecto a?:

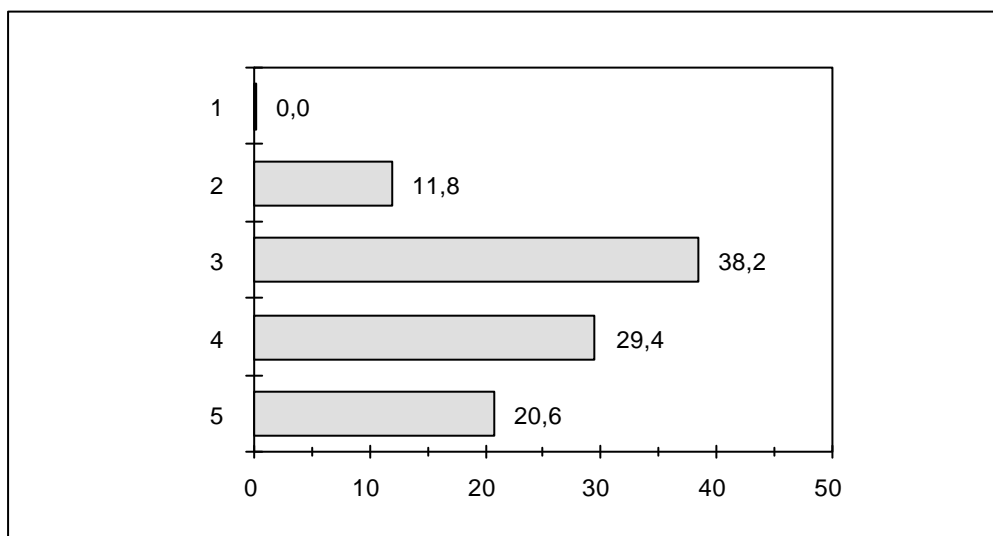
8.1. Otros polos agroalimentarios del Mercosur:

(En %)



8.2. Como centro productor de alimentos a nivel Mercosur:

(En %)



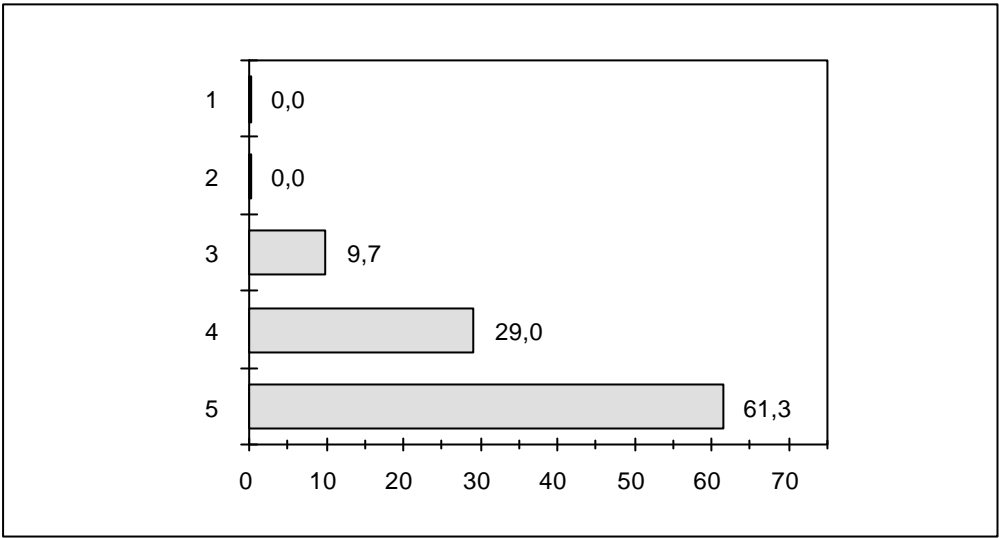
En cuanto al nivel de competitividad de nuestra región con respecto a otros polos agroalimentarios del Mercosur, por una parte, y, por otra, en cuanto centro productor de alimentos del mismo bloque regional, las cifras correspondientes a cada caso prácticamente no difieren demasiado si partimos de la sumatoria de las calificaciones más altas (4 y 5).

9. GRADO DE CONCENTRACION DE LA INDUSTRIA ALIMENTICIA DE LA REGION DE ROSARIO:

Del mismo modo que en el caso anterior, ¿cómo considera Ud. que es el grado de concentración de la industria alimenticia de Rosario y su región?:

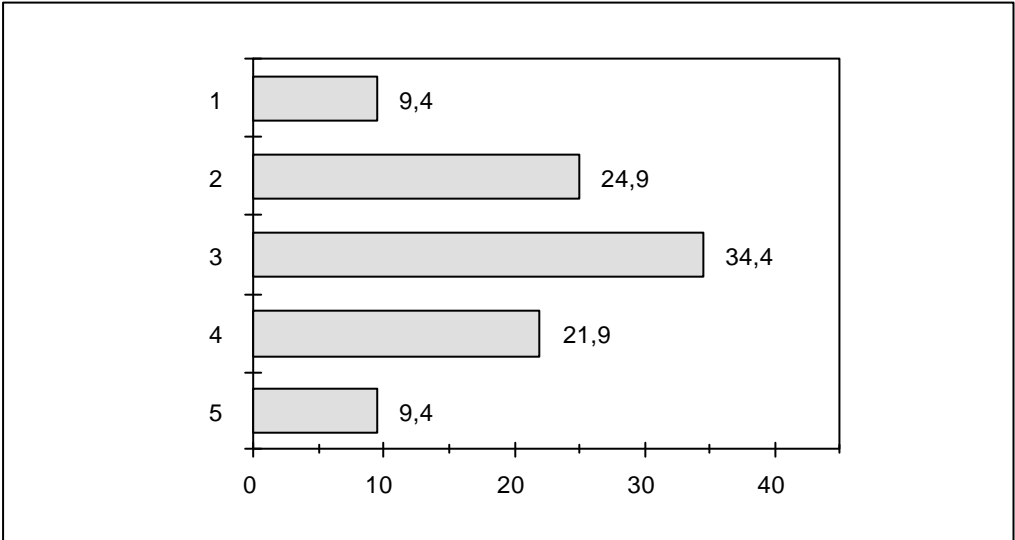
9.1. De la industria aceitera:

(En %)



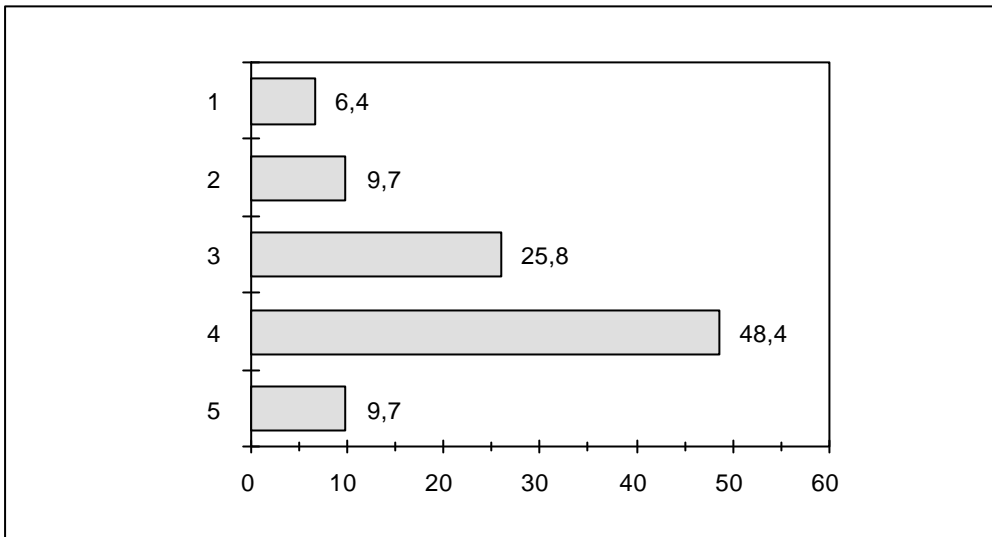
9.2. De la industria láctea:

(En %)



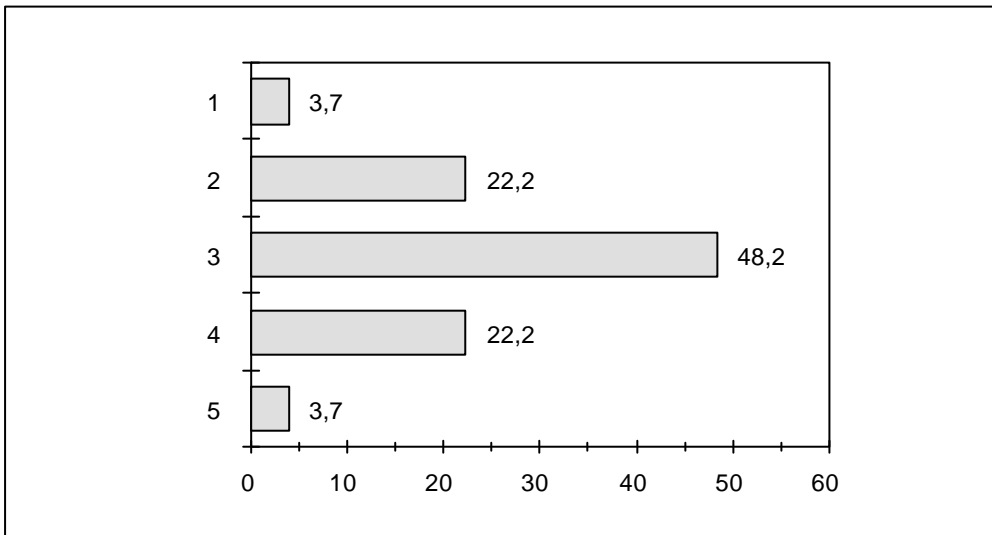
9.3. De la industria cárnica:

(En %)



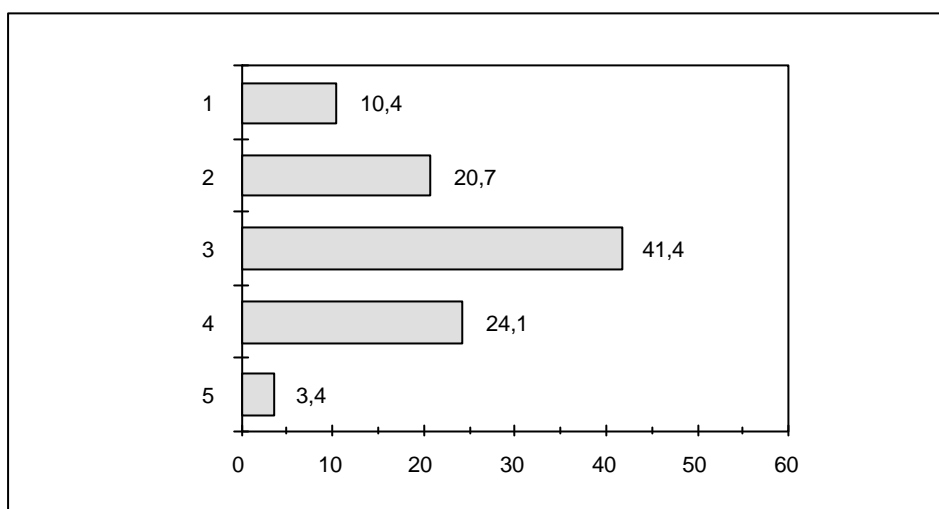
9.4. De la industria molinera de trigo:

(En %)



9.5. De la industria de chacinados:

(En %)



Para los consultados, la industria aceitera es la que mayor grado de concentración alcanza entre las industrias alimenticias de la región Rosario. Luego, aunque mucho más distante en grado descendente, aparece la industria cárnica. Tanto las industrias lácteas como la de chacinados y la molinera de trigo - en ese orden -, poseen un grado de concentración **medio** si lo comparamos con el de las restantes industrias alimenticias de nuestra región.

10. COSTO DE LA ENERGIA ELECTRICA EN LA INDUSTRIA ALIMENTICIA:

¿Cómo considera Ud. que es el costo de la energía eléctrica que pagan las industrias agroalimenticias de la región de Rosario?

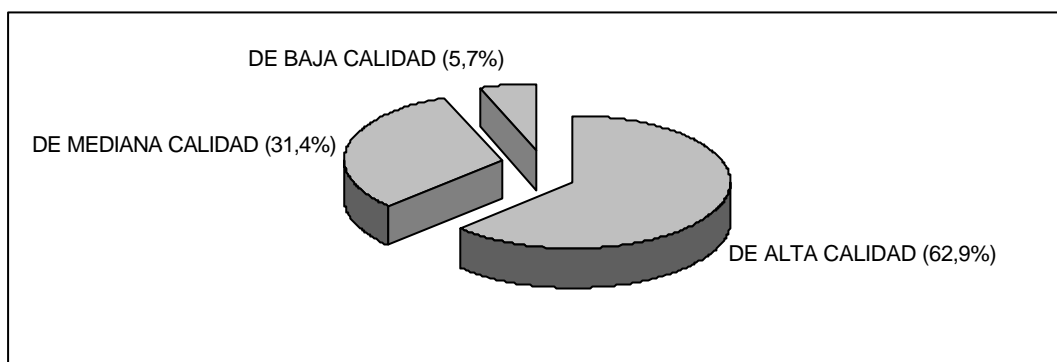
COSTO ENERGETICO	(En %)
Alto y factible de reducir	64,7
Mediano y factible de reducir	17,6
Alto y con poca posibilidad de reducir	14,7
Bajo y con poca posibilidad de reducir	3,0

Prácticamente, siete de cada diez consultados consideran que el costo de la energía eléctrica que pagan las industrias agroalimenticias de la región de Rosario es alto y factible de reducir. Estos dos aspectos vinculados al costo actual de la energía eléctrica en nuestra región, son coincidentes con los fundamentos esgrimidos por distintos sectores que propugnan la privatización del servicio en nuestra provincia.

11. CALIDAD DEL AGUA POTABLE EN LA INDUSTRIA ALIMENTICIA:

¿Cómo considera Ud. que es la calidad del agua potable que se utiliza en Rosario y su región por parte de la industria agroalimenticia?

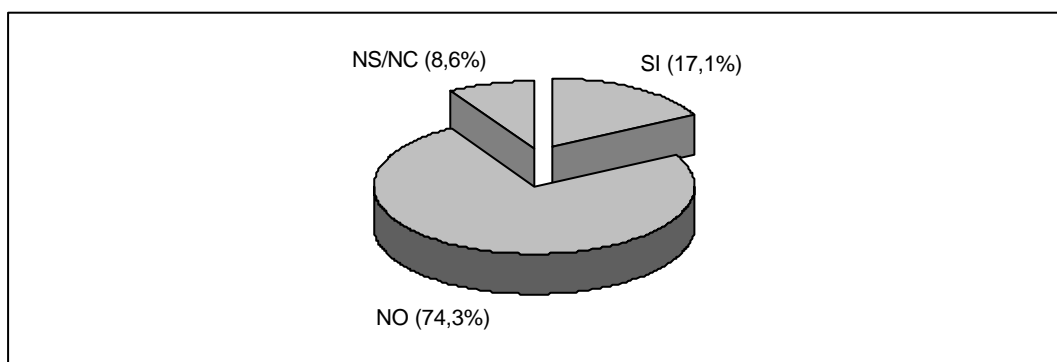
(En %)



Poco más de seis de cada diez consultados, opinan que es de **alta calidad** el agua potable que utiliza la industria agroalimenticia de la región de Rosario. Asimismo, tres de cada diez sostiene que esta calidad es **mediana**.

12. USO DE LA PUBLICIDAD EN LA INDUSTRIA AGROALIMENTICIA:

¿Considera Ud. que la industria agroalimenticia de Rosario y su región hace un uso adecuado de la publicidad?

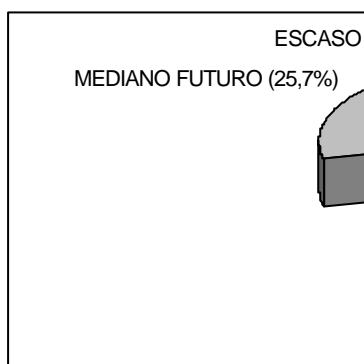


Poco más de siete de cada diez consultados, aseguran que la industria agroalimenticia de la región de Rosario no hace un uso adecuado de la publicidad. Existe, pues, una fuerte exigencia para que el sector comunique y anuncie mejor sus productos en un mercado marcadamente competitivo.

13. EXPECTATIVAS FUTURAS DE LA INDUSTRIA AGROALIMENTICIA:

¿Cuál es su perspectiva agroalimentaria de Ro

(En %)



Existen expectativas más
menos piensan así poco
recesión que atraviesa nues
las perspectivas futuras de

14. LA INDUSTRIA AGRO

¿Cómo vislumbra el es
alimenticia después d

(En %)



15. PROYECTOS PRIORITARIOS DE UNA AGENCIA REGIONAL DE DESARROLLO:

Priorice tres proyectos en distintos rubros de actividades que a su entender debiera impulsar una "Agencia Regional de Desarrollo" para la región de Rosario.

PROYECTOS	(En %)
Apoyo a obras de infraestructura	19,3
Apoyo a la industria agroalimenticia	17,6
Apoyo a la actividad del transporte de carga	14,9
Capacitación de recursos humanos	12,3
Parque industrial / tecnológico	6,8
Apoyo a la cultura / salud pública	4,2
Promoción de inversiones	4,1
Apoyo al mejoramiento de los servicios	4,0
Fomento a las PyMEs	2,7
Otros	14,1

De los distintos proyectos que según la opinión de los consultados debiera impulsar una "Agencia Regional de Desarrollo", se destacan aquellos que superan el dígito porcentual en el siguiente orden: apoyo a obras de infraestructura, apoyo a la industria agroalimenticia, apoyo a la actividad del transporte de carga, y la capacitación de recursos humanos. En el rubro "Otros" se han agrupado aquellos proyectos que individualmente no alcanzaron el dígito porcentual.

16. FUNCIONES DE UNA AGENCIA REGIONAL DE DESARROLLO:

Según su consideración, ¿cuáles son las tres funciones más importantes que debe desarrollar una "Agencia Regional de Desarrollo"?

FUNCIONES	(En %)
Formación de redes de cooperación interempresarial e interinstitucional	17,4
Capacitación	16,3
Promoción	15,1
Asistencia Técnica	14,0
Gestión de infraestructura	12,8
Coordinación de modos de transportes y la red portuaria regional	8,1
Financiamiento	6,9
Información	4,7
Articulación de la gestión y promoción de los servicios logísticos	4,7

De las funciones más importantes que debe desarrollar una "Agencia Regional de Desarrollo" se destacan en el siguiente orden: la formación de redes de cooperación interempresarial e interinstitucional, la capacitación, la promoción, la asistencia técnica y la gestión de infraestructura.

17. PARTICIPACION PUBLICA/PRIVADA EN LA CONFORMACION DE UNA AGENCIA REGIONAL DE DESARROLLO:

A continuación, indique la participación (expresada en %) que según su opinión deberían poseer el sector público y el privado, respectivamente, en la conformación de una "Agencia Regional de Desarrollo"

PARTICIPACION		(En %)
SECTOR PUBLICO	SECTOR PRIVADO	
50%	50%	34,5
30%	70%	31,1
40%	60%	13,8
51%	49%	6,9
70%	30%	6,9
1%	99%	3,4
10%	90%	3,4

De la lectura del cuadro precedente, se desprende que un 51,6% de los consultados opina que en la conformación de una "Agencia Regional de Desarrollo" la participación del sector

privado debe ser mayoritaria. Por su parte, un 34,5% sostiene que la participación entre ambos sectores tiene que ser la misma. Finalmente, un 13,8% de los consultados considera que la participación mayoritaria la debe poseer el sector público.

18. FACTORES QUE RESTAN COMPETITIVIDAD AL SECTOR PRODUCTIVO:

¿Qué aspectos más salientes considera Ud. que restan competitividad al sector productivo de Rosario y su región?

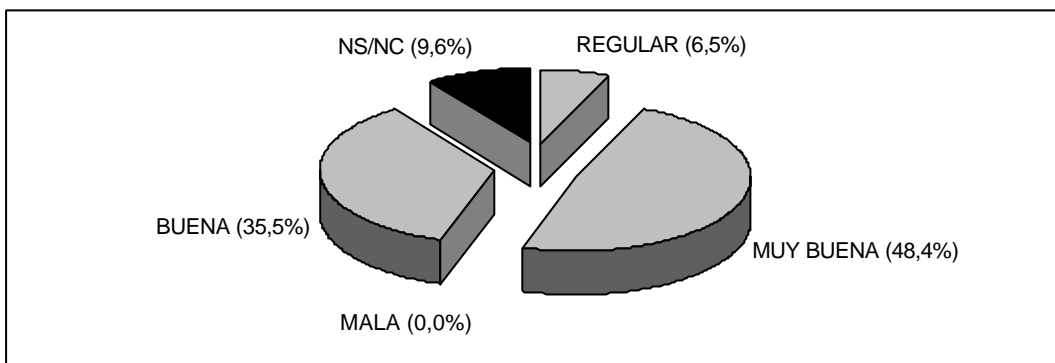
ASPECTOS	(En %)
Impuestos Nacionales	19,4
Impuestos Provinciales	18,2
Escasas obras de infraestructura	14,0
Legislación laboral vigente	12,4
Relaciones cambiarias	11,6
Medios de transportes ineficientes y costosos	11,6
Calidad de los servicios solicitados por el sector	6,2
Calidad de los productos	2,5
Funcionamiento del sistema judicial	2,1
Seguridad	1,7
Obtención de recursos humanos calificados	0,3

Casi cuatro de cada diez consultados sostienen que la excesiva carga impositiva por parte del Estado (tanto en el nivel nacional como en el provincial), representa el aspecto más saliente que termina restando competitividad al sector productivo de nuestra región. El resto de los consultados, señala como factores principales en este sentido a las escasas obras de infraestructura, y a la legislación laboral vigente, entre otras.

19. EXPECTATIVAS ACERCA DE LA INTEGRACION ENTRE EL SECTOR PRODUCTIVO Y EL SECTOR PUBLICO:

¿Cuál es su expectativa acerca de la integración entre el sector productivo y el sector público de Rosario y su región, a partir de la creación de una "Agencia Regional de Desarrollo".

(En %)

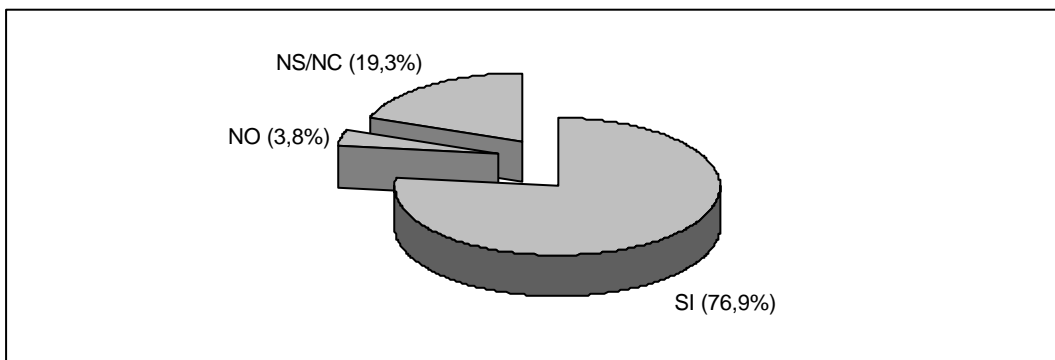


Prácticamente la mayoría de los consultados (casi ocho de cada diez), es francamente optimista acerca de la integración de ambos sectores a la hora de encarar la creación de una "Agencia Regional de Desarrollo". Este índice resulta de adicionar las cifras referidas a las opiniones que en dicho sentido se inclinan tanto por las opciones "Muy buena" como "Buena".

20. CREACION DE UN ENTE DE COORDINACION METROPOLITANA:

En cuanto a la creación de un "Ente de Coordinación Metropolitana", ¿está de acuerdo que el mismo sea la autoridad político-administrativa con competencia sobre aquellas cuestiones de índole metropolitana, en el ámbito territorial de la región de Rosario?

(En %)

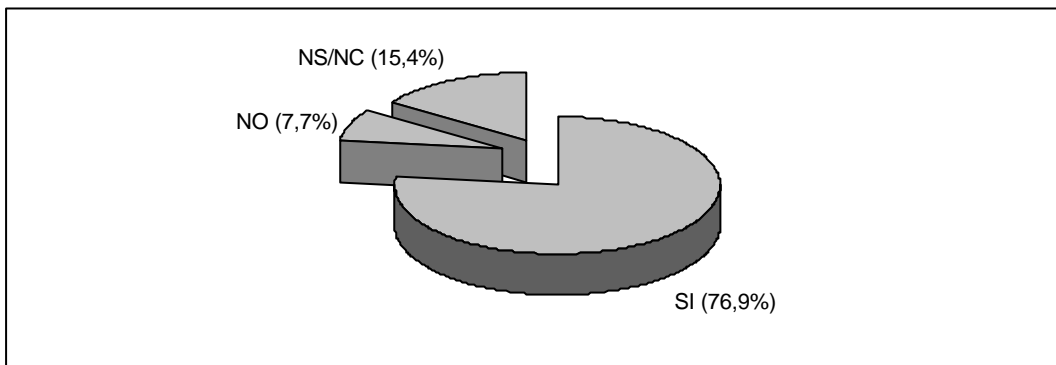


En cuanto a la creación de un "Ente de Coordinación Metropolitana", la mayoría de los consultados (casi el 77%) está de acuerdo que el mismo sea la autoridad político-administrativa para tratar las cuestiones inherentes a la problemática metropolitana en el territorio de nuestra región. Por otra parte, dos de cada diez aún no tienen opinión formada al respecto.

21. EL GOBIERNO PROVINCIAL Y LAS ATRIBUCIONES DEL ENTE DE COORDINACION METROPOLITANA:

A su entender, ¿el gobierno de la provincia de Santa Fe debe delegar atribuciones en esta nueva entidad?

(En %)

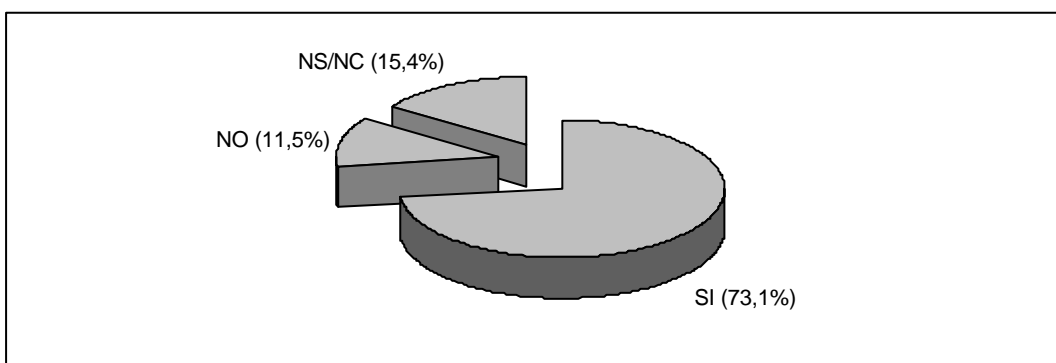


Prácticamente en las mismas proporciones, los consultados sostienen que el gobierno de la provincia de Santa Fe debería delegar atribuciones en este Ente.

22. DESCENTRALIZACION FUNCIONAL Y EFICIENCIA OPERATIVA:

En este sentido, ¿Ud. opina que el principio de descentralización funcional garantiza eficiencia operacional?

(En %)



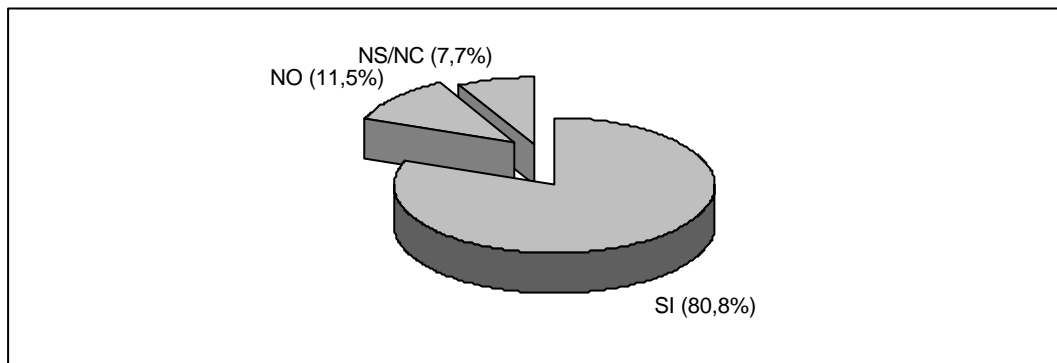
Para poco más de siete de cada diez consultados, el principio de descentralización funcional garantiza eficiencia operacional en esta materia.

Tanto en esta pregunta como en la anterior, se evidencia entre los consultados un fuerte convencimiento de avanzar hacia una mayor descentralización del poder del gobierno en el orden provincial, que se suma a la permanente demanda por lograr la autonomía municipal.

23. ENTE DE COORDINACION METROPOLITANA Y MARCO NORMATIVO:

En cuanto a la creación de dicho Ente, ¿debe contarse necesariamente con un marco normativo dado por la sanción de una ley aprobada por la Legislatura Provincial?

(En %)



Ocho de cada diez consultados, sostienen que la creación de dicho Ente debería contar necesariamente con un marco normativo dado por la sanción de una ley aprobada por la Legislatura de la provincia. Sin lugar a dudas, un tipo de nueva entidad como es este Ente - cuyo desenvolvimiento depende exclusivamente del grado de consenso alcanzados en su seno entre los distintos actores involucrados -, debe sostenerse sobre las bases sólidas que brinda una ley.

24. ACTIVIDADES DEL ENTE DE COORDINACION METROPOLITANA:

A partir de la constitución del "Ente de Coordinación Metropolitana" ¿cuáles son a su entender las tres actividades principales que el mismo debe encarar en su etapa inicial?

ACTIVIDADES	(En %)
Formulación de un Plan Metropolitano de Vertebración Urbana	27,0
Administración y gestión político-institucional de temas metropolitanos	20,3
Gestión de infraestructura	14,9
Información y promoción	13,4
Financiamiento de proyectos metropolitanos	12,2
Formación de redes de cooperación interinstitucional	12,2

Casi la mitad de los consultados, opinan que tanto la formulación de un Plan Metropolitano de Vertebración Urbana como la administración y gestión político-institucional de temas metropolitanos, representan las principales actividades que un Ente de Coordinación Metropolitano debe encarar en su etapa inicial.

25. ACTORES INSTITUCIONALES EN EL ENTE DE COORDINACION METROPOLITANA:

Para Ud., ¿quiénes deben ser los actores institucionales involucrados en dicho Ente?

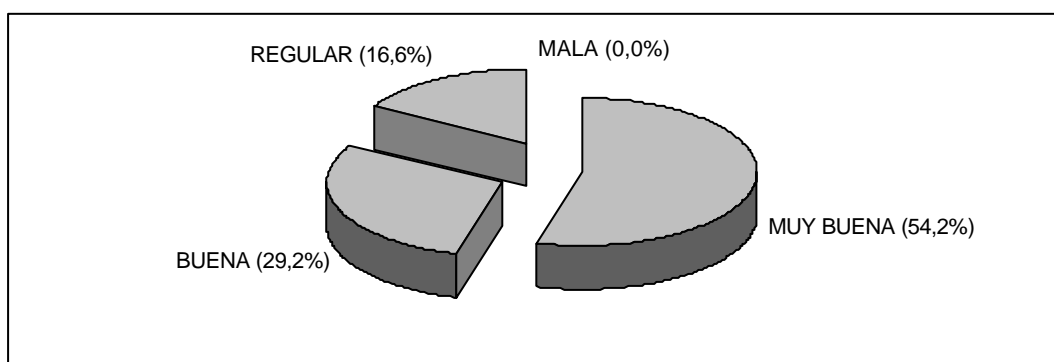
ACTORES	(En %)
Todos los municipios y comunas del área, junto al gobierno provincial	48,0
Todos los municipios y comunas del área metropolitana	44,0
Sólo los municipios más importantes del área, junto al gobierno provincial	8,0

Casi la mitad de los consultados opinan que, con un criterio amplio, los actores institucionales involucrados en el Ente debieran ser todos los municipios y comunas del área metropolitana, sumando al gobierno provincial. Con un criterio un poco más restrictivo, casi el 45% sostiene que los actores involucrados debieran reducirse a todos los municipios y comunas del área, pero excluyendo la presencia del gobierno provincial

26. EXPECTATIVAS FUTURAS EN TORNO AL ENTE DE COORDINACION METROPOLITANA:

¿Cuál es su expectativa acerca del futuro de la región del Gran Rosario, a partir de la creación de un "Ente de Coordinación Metropolitana?

(En %)



Podemos decir que la mayoría de los consultados (casi el 85%), es francamente optimista acerca del futuro de la región del Gran Rosario a partir de la creación de esta nueva entidad. Este índice resulta de adicionar las cifras referidas a las opiniones que en dicho sentido se inclinan tanto por las opciones "Muy Buena" como "Buena".

CONSIDERACIONES FINALES:

Como síntesis de lo apuntado precedentemente, podemos destacar lo siguiente:

En primer lugar - siempre de acuerdo a lo que se observa en los distintos gráficos del presente estudio -, a la ciudad de Rosario se la visualiza claramente como **cabecera de una región metropolitana**. De este, casi siete de cada diez consultados evalúan este aspecto saliente con la máxima calificación. Ahora bien, el **posicionamiento** de Rosario considerado, por una parte, como **eje vertebrador de la Región Centro**, y, por otra, como **comunidad logística del Mercosur**, merece también - aunque con menor puntuación con respecto al caso anterior - una importante calificación por parte de los consultados (casi la mitad de ellos evalúan dicho aspecto con la nota máxima).

Por otra parte, prácticamente siete de cada diez consultados opinan que la región de Rosario - considerada como una potencial "**Comunidad Logística**" -, está desarrollando **medianamente** el proceso de inserción estratégica en el Mercosur. Si bien es cierto que en el caso de la pregunta anterior a Rosario se la evaluaba con alta calificación en este aspecto, no cabe dudas que los consultados lo hacían así pensando a Rosario en perspectiva a futuro. Por el contrario, situados desde la compleja actualidad, consideran que a la región de Rosario le resta aún mucho camino por recorrer en esta materia.

Parte de los fundamentos que hacen a la respuesta de la pregunta anterior la podemos encontrar aquí: casi siete de cada diez consultados opinan que es **regular** el estado actual de la **infraestructura de la región** de Rosario. Como si se tratara de una consecuencia directa, paralelamente al estado actual de la infraestructura de nuestra área se desarrolla el proceso de inserción de la región en el ámbito del Mercosur.

En el caso del estado **del transporte de carga** en nuestro ámbito, se observa que el **aéreo** es considerado como el **peor** en la evaluación comparada que hacen los consultados. El transporte de carga **ferroviario** -aunque en menor medida-, tampoco alcanza buena calificación. Por el contrario, el transporte de carga **marítimo/fluvial**, en primer lugar, y el **automotor**, en segundo, logran en promedio obtener mejores calificaciones, si comparamos los resultados con los de los otros dos.

En otro orden de cosas, prácticamente, seis de cada diez consultados opinan que deberían crearse varias **"Zonas de Actividades Logísticas"** en el ámbito de nuestra región.

De las obras de infraestructura cuya ejecución es considerada como indispensable para la región de Rosario, sobresalen aquellas que superan el dígito porcentual: la **autopista Rosario-Córdoba**, los **accesos viales**, el **aeropuerto de Fisherton**, el **punte Rosario-Victoria** y la **configuración ferroviaria**.

Ahora bien, cuando se considera a nuestra región como un verdadero **polo de especialización agroalimentaria**, podemos destacar lo siguiente: según los consultados nuestra región está mejor **posicionada** como centro productor de alimentos a nivel país que a nivel Mercosur. En cuanto al nivel de competitividad de nuestra región con respecto a otros polos agroalimentarios del Mercosur, por una parte, y, por otra, en cuanto centro productor de alimentos del mismo bloque regional, las calificaciones asignadas por los consultados a cada caso no difieren demasiado.

En cuanto al **grado de concentración de la industria alimenticia** de Rosario y su región, la **industria aceitera** es la que ostenta el **mayor índice** de concentración. Luego, aunque mucho más distante **en grado descendente**, aparece la **industria cárnica**. Tanto las **industrias lácteas** como la de **chacinados** y la **molinera de trigo** - en ese orden -, poseen un grado de concentración **medio** si lo comparamos con el de las restantes industrias alimenticias de nuestra región.

Cuando se considera el **costo de la energía eléctrica** que pagan las industrias agroalimenticias de la región de Rosario, prácticamente siete de cada diez consultados consideran que dicho costo **es alto y factible de reducir**. Estos dos aspectos vinculados al

costo actual de la energía eléctrica en nuestra región, son coincidentes con los fundamentos esgrimidos por distintos sectores que propugnan la **privatización del servicio** en nuestra provincia.

En otro orden de cosas, poco más de seis de cada diez consultados, opinan que es de **alta calidad** el **agua potable** que utiliza la industria agroalimenticia de la región de Rosario.

Por otra parte, poco más de siete de cada diez consultados, aseguran que la industria agroalimenticia de la región de Rosario **no hace** un uso adecuado de la **publicidad**. Existe, pues, una fuerte exigencia para que el sector comunique y anuncie mejor sus productos en un mercado marcadamente competitivo.

En cuanto al **futuro** de la industria agroalimenticia, existen **expectativas** más que **favorables**. Al menos piensan así poco más de siete de cada diez consultados. A pesar de la fuerte recesión que atraviesa nuestra economía en la actualidad, hay un marcado **optimismo** hacia las perspectivas futuras de este sector industrial. Si bien es cierto que poco más de la mitad de los consultados vislumbran como **regular** el escenario competitivo de la industria agroalimenticia de nuestra región a partir del desencadenamiento del denominado *efecto Brasil*, debe tenerse en cuenta que poco más de tres de cada diez de ellos preven un **escenario positivo** para la **competitividad** del sector.

En otro sentido, de los distintos **proyectos** que según la opinión de los consultados debiera impulsar una "**Agencia Regional de Desarrollo**", se destacan aquellos que superan el dígito porcentual en el siguiente orden: apoyo a **obras de infraestructura**, apoyo a la **industria agroalimenticia**, apoyo a la **actividad de transporte de carga**, y la **capacitación de recursos humanos**.

De las funciones más importantes que debe desarrollar una "Agencia Regional de Desarrollo" se destacan en el siguiente orden: la **formación de redes de cooperación interempresaria e interinstitucional**, la **capacitación**, la **promoción**, la **asistencia técnica** y la **gestión de infraestructura**.

En cuanto a la **conformación** de una "Agencia Regional de Desarrollo", poco más de la **mitad** de los consultados opinan que la **participación del sector privado** debe ser

mayoritaria. Por su parte, un tercio de ellos sostiene que la participación entre ambos sectores tiene que ser la misma.

Casi cuatro de cada diez consultados sostienen que la **excesiva carga impositiva** por parte del Estado (tanto en el nivel **nacional** como en el **provincial**), representa el aspecto más saliente que termina **restando competitividad** al sector productivo de nuestra región. El resto de los consultados, señala como factores principales, en este sentido, a las **escasas obras de infraestructura**, y a la **legislación laboral vigente**, entre otras.

Prácticamente la mayoría de los consultados (casi ocho de cada diez), es francamente **optimista** acerca de la **integración** de los **sectores público y privado** a la hora de encarar la creación de una "Agencia Regional de Desarrollo".

En cuanto a la creación de un "**Ente de Coordinación Metropolitana**", la **mayoría** de los consultados está de acuerdo que el mismo sea la autoridad administrativa para tratar las cuestiones inherentes a la problemática metropolitana en el territorio de nuestra región. En este sentido, y prácticamente en las mismas proporciones, los consultados sostienen que el gobierno de la **provincia de Santa Fe** debería **delegar atribuciones** en este Ente. De este modo, para poco más de siete de cada diez consultados, el principio de **descentralización funcional** garantiza **eficiencia operativa** en esta materia. Se evidencia entre los consultados un fuerte convencimiento de avanzar hacia una mayor descentralización del poder del gobierno en el orden provincial, que se suma a la permanente demanda por lograr la autonomía municipal.

Ocho de cada diez consultados, sostienen que la creación de dicho Ente debería contar necesariamente con un **marco normativo** dado por la sanción de una **ley** aprobada por la Legislatura de la provincia. Sin lugar a dudas, un tipo de nueva entidad como es este Ente - cuyo desenvolvimiento depende exclusivamente del **grado de consenso** alcanzados en su seno entre los distintos **actores involucrados** -, debe sostenerse sobre las bases sólidas que brinda una ley.

Por otra parte, casi la mitad de los consultados, opinan que tanto la **formulación de un Plan Metropolitano de Vertebración Urbana** como la **administración y gestión**

político-institucional de temas metropolitanos, representan las **principales actividades** que un Ente de Coordinación Metropolitano debe encarar en su etapa inicial.

Casi la mitad de los consultados opinan que, **con un criterio amplio**, los actores institucionales involucrados en el Ente debieran ser **todos los municipios y comunas del área metropolitana, sumando al gobierno provincial**.

Con un criterio un poco más restrictivo, casi el 45% sostiene que los actores involucrados debieran reducirse a todos los municipios y comunas del área, pero excluyendo la presencia del gobierno provincial.

Finalmente, podemos decir que la mayoría de los consultados (casi el 85%), es francamente **optimista** acerca del **futuro** de la región del Gran Rosario a partir de la creación de esta **nueva entidad**.

Lic. Andrés Mautone