



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL

ANUARIO 2023

EDICIÓN DIGITAL



MÁS DE 25 AÑOS
COMPROMETIDOS CON
LA REGIÓN Y
SU DESARROLLO

PIR
UNR

PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
PARA LA INTEGRACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Diplomatura en Gestión del Desarrollo Regional

**Cohorte
2024**

+ INFO: programainfraestructura.unr.edu.ar

**INFORMES E INSCRIPCIÓN:
IDR: (0341) 485 5301 / 09
diplodesarrolloregional@unr.edu.ar**

ORGANIZAN



Universidad
Nacional
de Rosario



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL



CENTRO DE ESTUDIOS
INTERDISCIPLINARIOS

“DECADENCIA O VIABILIDAD” EL DESAFÍO ACTUAL DE LA DEMOCRACIA ARGENTINA

Culminando este 2023, cuya característica fundamental para nuestro país ha sido signado por la incertidumbre, la crisis económica y social, y situaciones críticas que nos han impactado notablemente en nuestra vida cotidiana, es donde presentamos un nuevo **Anuario Digital Anual** el cual recopila las diversas actividades, eventos, webinars y publicaciones que llevamos adelante desde el **Instituto de Desarrollo Regional de Rosario**, el cual a través de sus 27 años de existencia en medio de un entorno desafiante, reafirma su compromiso constante con el desarrollo y crecimiento regional, implementando iniciativas que buscan abordar los retos presentes, auspiciando y propiciando políticas públicas de calidad ante los desafíos que afronta nuestra sociedad.

Planteábamos en la presentación del anuario del año pasado que ante la crisis evidente por aquel entonces y que se mantiene hoy, la Argentina tenía que convertir dicho cuadro en una oportunidad para construir los consensos necesarios que impulsen acciones y políticas que revirtiesen tal situación. Hoy dicho cuadro no se ha modificado, al contrario, se ha profundizado en términos de criticidad, ya no solo marcando aspectos decadentes de nuestra sociedad, sino poniendo en juego la propia viabilidad de la misma y poniendo en jaque a todo el sistema democrático nacional.

Nuestras iniciativas y acciones cotidianas se plasman en este Anuario Digital, con la firme convicción de que lo anteriormente descripto en términos de crisis macroeconómica, aumento de la pobreza, incertidumbres políticas y decadencia institucional solo se superan con un fuerte compromiso por el desarrollo, los valores democráticos y el crecimiento que elimine las inequidades, las desigualdades, construyendo el espacio común que nos cobije a cada uno de los argentinos.

En el transcurso de este año, realizamos el **XVII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial** bajo el lema “**Los desafíos para el desarrollo**”, el mismo se consolida como el principal encuentro de transporte fluvio-marítimo nacional y regional, y el cual cobijó el **Primer Laboratorio/Taller “Diálogo para el desarrollo y la integración del transporte fluvial sudamericano”** bajo el auspicio de reconocidas entidades nacionales y regionales, donde se sentaron las bases para abordar los retos de la región y propiciar la creación del primer **Foro Fluvial Sudamericano**.

Durante el 2023, las plataformas digitales del Instituto, “**I+D Infraestructura + Desarrollo**”, “**Desarrollo y Región**”, “**Desafíos Metropolitanos**”, y “**EATF On-line**” desempeñaron un papel clave en la exposición de problemáticas a nivel regional, nacional y global. A través de estas plataformas, más de una treintena de expertos compartieron sus análisis sobre temas cruciales, en lo que respecta al desarrollo desde todas sus perspectivas.

El **Programa de Infraestructura Regional de la Universidad Nacional de Rosario (UNR)**, iniciativa que lleva adelante el Instituto e Desarrollo Regional, completó nuevas cohortes anuales de sus Diplomaturas en Gestión de Puertos y Vías Navegables, y Transporte de Pasajeros y Cargas. A su vez, anunciamos la **Diplomatura en Gestión del Desarrollo Regional**, con su inicio previsto en 2024, ampliando así la oferta académica del PIR, respondiendo así a las demandas de formación de distintos actores públicos y privados.

Desde el Programa, además, se llevaron adelante distintos estudios en lo concerniente a los accesos ferroviarios del Área Metropolitana del Gran Rosario, auditoría de los Planes de Gestión Ambiental de la Vía Navegable Troncal Argentina, y sobre la factibilidad de navegación de los tramos compartidos del Alto Paraná, como así también la situación de integración del AMGRO con respecto al Puerto Público de la ciudad. Desde el Instituto se llevaron adelante trabajos de relevamiento del conjunto de la infraestructura portuaria pública nacional, la mayoría de estos trabajos se encuentran disponibles en nuestro sitio web oficial: fidr.org.ar.

En conmemoración de los 40 años de democracia argentina, la plataforma “**Desarrollo y Región**” organizó un ciclo bajo el título “**Cuarenta años de democracia. Argentina, ¿viable o decadente?**”. Con la participación de distinguidos expertos como Roberto Bisang, Bernardo Kosacoff, Anabella Busso y Pedro Romero, los cuales a través del debate y la reflexión analizaron los principales desafíos y amenazas a los cuales se encuentra sometida la democracia argentina en la actualidad. En este ciclo se propusieron las alternativas que debemos afrontar en términos políticos, económicos e institucionales para superar dichas situaciones.

Este conjunto de actividades no serían posibles sin el aporte de los que trabajan, apoyan e impulsan el **IDR**, desde el equipo que gestiona a nuestra Fundación, nuestro Consejo Consultivo y todas las instituciones y empresas que nos acompañan en nuestras actividades, esperando desde este ámbito, lograr un 2024 en el cual recuperemos la senda de la viabilidad y el desarrollo nacional.



JUAN CARLOS VENESIA

DIRECTOR INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL

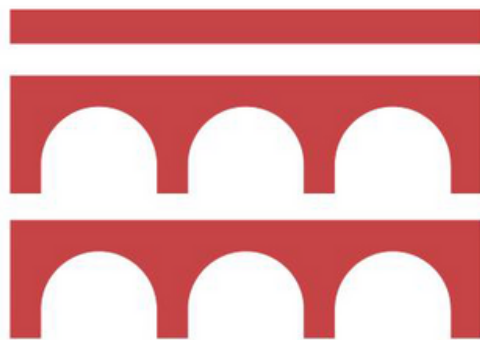


CONCEJO
MUNICIPAL
DE ROSARIO

Abierto, cercano, transparente



CONCEJO MUNICIPAL
DE ROSARIO



CAMARCO

Cámara Argentina de la Construcción

Delegación Rosario

ÍNDICE

PÁG. 06 - SOBRE EL INSTITUTO

PÁG. 09 - CICLO VIRTUAL “EATF ON-LINE”

PÁG. 10 - “LOGÍSTICA Y COMERCIO EXTERIOR EN EL 2023”. TENSIONES POLÍTICAS Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS EN EL AÑO ELECTORAL

PÁG. 14 - PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO REGIONAL

PÁG. 19 - DIÁLOGO PARA EL DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL SUDAMERICANO

PÁG. 25 - XVII ENCUENTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL “LOS DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO”

PÁG. 31 - PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL PARA LA INTEGRACIÓN UNR

PÁG. 35 - “I+D INFRAESTRUCTURA + DESARROLLO”

PÁG. 36 - PANORAMA HÍDRICO NACIONAL Y REGIONAL. CLAVES PARA SU ENTENDIMIENTO

PÁG. 40 - DESAFÍOS Y RETOS DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

PÁG. 44 - DESAFÍOS ACTUALES EN EL TRANSPORTE REGIONAL

PÁG. 49 - “DESAFÍOS METROPOLITANOS”

PÁG. 50 - USO DE SUELO METROPOLITANO. PROBLEMÁTICA DEL GRAN ROSARIO

PÁG. 54 - PARQUES INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS. DESAFÍOS DEL USO DE SUELO METROPOLITANO

PÁG. 59 - “DESARROLLO Y REGIÓN”

PÁG. 60 - BIOECONOMÍA Y TRANSPORTE FERROVIARIO. DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO ARGENTINO

PÁG. 64 - LOS DESAFÍOS DEL DESARROLLO ANTE LA CRISIS Y LA INCERTIDUMBRE ECONÓMICA

PÁG. 68 - FRAGMENTACIÓN O INTEGRACIÓN. DESAFÍO REGIONAL ACTUAL

PÁG. 73 - DOSSIER DESARROLLO Y REGIÓN “CUARENTA AÑOS DE DEMOCRACIA. ARGENTINA, ¿VIABLE O DECADENTE?”

PÁG. 74 - ¿QUÉ MODELO DE DESARROLLO ES POSIBLE PARA LA ARGENTINA ACTUAL?

PÁG. 78 - ¿QUÉ DEMOCRACIA CONSTRUIMOS: INCLUSIVA O DE EXCLUSIÓN?

PÁG. 82 - NUESTRO CONSEJO CONSULTIVO

PÁG. 83 - NUESTRO EQUIPO

SOBRE EL INSTITUTO

El **Instituto de Desarrollo Regional de Rosario** es una fundación creada en el año 1996 por iniciativa de un grupo de especialistas, profesionales y académicos de diferentes campos, con el propósito de impulsar y difundir las acciones tendientes a promover el desarrollo socioeconómico de la región del Gran Rosario.

La impronta institucional del IDR queda manifiesta en la formación y capacitación, en temas que hacen al desarrollo local de los recursos humanos formados con especial hincapié en la práctica eficiente de la gestión y en la capitalización efectiva de los valores culturales de nuestra región.



En sus primeros años, luego de la realización de numerosos encuentros, conferencias, programas de posgrado en planificación territorial y publicaciones destinadas a difundir las estrategias y políticas públicas innovadoras y necesarias, promovió la **primer Maestría en Desarrollo Económico Local en Argentina**, como así también el abordaje de la problemática del medio ambiente desde el uso racional de la energía, impulsando la **Maestría en Energía para el Desarrollo Sostenible**.

El IDR desempeña un papel crucial en la planificación, especialmente en iniciativas como el **Plan Estratégico Rosario (PER)** y el **Plan Estratégico Metropolitano (PEM)**. Su contribución se centra en impulsar una perspectiva metropolitana en la definición de proyectos estratégicos, fomentando la necesidad de consensos entre los actores económicos y sociales clave de la región. En este contexto, el IDR se destaca como un actor relevante que promueve la visión integral del territorio y la colaboración entre las partes involucradas.

Impulsando la creación del **Ente de Coordinación Metropolitana**, como así también de la **Agencia de Desarrollo Región Rosario** como instrumento facilitador de la promoción y gestión del desarrollo territorial.

Desde hace 17 años, junto a las entidades portuarias y productivas de la región, el IDR organiza el **Encuentro Argentino de Transporte Fluvial**, cuyo primordial objetivo es monitorear e impulsar el desarrollo del Sistema Portuario Fluvial Argentino.

La continuidad y convocatoria del encuentro, ha constituido a Rosario, en un espacio de referencia en el país, donde los actores del sector encuentran el marco para el debate y definición de políticas activas que se integren definitivamente en la agenda pública, convirtiendo al tema en una verdadera cuestión de Estado, transformando a nuestra ciudad en la capital de la Hidrovía.

Desde el IDR se ha desarrollado una prolífica producción editorial que a la fecha comprende más de veinte publicaciones, entre las cuales se destaca la serie de Anuarios **“Desarrollo y Región”**, con seis ediciones consecutivas desde el año 2002, a ello se integran materiales específicos en términos de relevamiento de la infraestructura provincial y regional; como el **“Pensar Futuro – Capítulo Santa Fe”** junto al estudio del impacto económico de la Hidrovía **“Presente y Futuro del Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná”**, el **“Planificar Infraestructura y Obra Pública – Capítulo Entre Ríos”** y **“Rosario – Metrópolis y Región”**.

Además, el instituto coordina la producción de diferentes plataformas digitales de información y difusión, su propio sitio institucional **www.fidr.org.ar** y sitios creados a fin de acercar a los diferentes actores de toda la comunidad, el abordaje de las temáticas que se desarrollan desde el IDR **www.transporte-fluvial.com** y **programainfraestructura.unr.edu.ar** como así también diversas iniciativas como lo son los **ciclos online “Desafíos Metropolitanos”, “I+D: Infraestructura + Desarrollo”, “Desarrollo y Región” y “EATF Online”**.

El IDR promueve desde sus inicios, el permanente estudio y análisis pormenorizado acerca de las necesidades de inversión en infraestructura de la región a fin de mantener la existente, eliminar el déficit actual, atender el crecimiento vegetativo y económico, como también los avances tecnológicos. Entre sus tantos objetivos se encuentra el concepto de concientizar y profundizar el desarrollo del sistema portuario fluvial argentino en lo relacionado a sus principales vías navegables (ríos Paraná, Paraguay y Uruguay) y sus diferentes problemáticas (navegabilidad, dragado, seguridad, desarrollo e inversiones) desde la visión pública y privada de la misma, como desde el análisis estratégico de las importantes vías navegables de la región.

El IDR se mantiene vigente con la satisfacción que brinda el hecho de transformar en acciones concretas las ideas que lo impulsaron, haber puesto en el centro de la escena e influido en más de una agenda pública, la temática del desarrollo local y regional, dotando a la sociedad de hombres y mujeres formados para liderarlo. Pretende liderar el necesario proceso de transformación cultural, que posibilite el desarrollo sostenible de nuestros territorios con equidad social y protección del medio ambiente. En momentos donde la crisis económica, la inseguridad a todo nivel nos interpelan, su misión es llevar a la práctica las mejores ideas para el desarrollo.

Su éxito debe ser medido por su capacidad para trabajar en forma directa con los diferentes actores de la sociedad en pos de alcanzar los consensos necesarios que permitan diseñar como región, desde el presente, un proyecto estratégico, común con compromiso social y responsabilidad pública.

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

al servicio de la
actividad
naval



Astillero Río Paraná Sur

Productividad y calidad
Tecnología de última generación



(+54) 221 471 6805 / 6807 / 6857
(Líneas rotativas)



info@astilleroparanasur.com



Camino Florencio Atucha s/n,
(2805) Lima, Buenos Aires, Argentina.
Coordenadas GPS 33° 58' 37'' S y 59° 10' 47'' O



www.astilleroparanasur.com



COLOQUIO DE ESPECIALISTAS - MIÉRCOLES 8 DE MARZO

«LOGÍSTICA Y COMERCIO EXTERIOR EN EL 2023» TENSIONES POLÍTICAS Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS EN EL AÑO ELECTORAL



Ariel Armero



Emiliano Galli



Mariano Galíndez

COLOQUIO DE ESPECIALISTAS - LUNES 3 DE ABRIL

«PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO REGIONAL»



Cap. Sergio Borrelli



Dr. Ricardo Sánchez

PRESENTACIÓN Y MODERACIÓN A CARGO DE: JUAN CARLOS VENESIA - PROMOTOR EATF

WEBINARES CON TRANSMISIÓN EN VIVO MEDIANTE STREAMING POR EL CANAL DE YOUTUBE DEL EATF

Organiza



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL

www.fidr.org.ar

En el marco del



ENCUESTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL

www.transporte fluvial.com

“LOGÍSTICA Y COMERCIO EXTERIOR EN EL 2023”. TENSIONES POLÍTICAS Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS EN EL AÑO ELECTORAL

El Encuentro Argentino de Transporte Fluvial inauguró un nuevo año de su plataforma virtual de actualización "EATF On-line" con un encuentro denominado "Logística y comercio exterior en el 2023". Dicho webinar se centró en analizar los desafíos en términos del transporte de mercancías y el comercio exterior en 2023, en medio de tensiones políticas y una situación económica compleja, con la participación de un panel de especialistas.

El miércoles 8 de marzo marcó el inicio del nuevo año para la plataforma virtual "EATF On-line", una iniciativa del Encuentro Argentino de Transporte Fluvial que busca actualizar los temas clave de su tradicional Encuentro anual. Coordinado por el Instituto de Desarrollo Regional, este primer encuentro abordó cuestiones cruciales relacionadas con los movimientos de cargas y el comercio en un contexto de post-pandemia y diversos conflictos internacionales, bajo el lema "Logística y comercio exterior en el 2023".

El panel estuvo compuesto por tres periodistas especializados: Ariel Armero, titular de Global Ports y organizador del Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior; Emiliano Galli, director del portal Trade News y organizador del encuentro Comex; y Mariano Galíndez, periodista económico especializado en temas agropecuarios. La presentación y moderación estuvo a cargo de Juan Carlos Venesia, director del Instituto de Desarrollo Regional y promotor del Encuentro Argentino de Transporte Fluvial.

Para comenzar con las exposiciones, Emiliano Galli, destacó la esencial disponibilidad de dólares provenientes de las exportaciones agroindustriales para la industria argentina. Sin embargo, anticipó una posible escasez de divisas en 2023 debido a factores como la sequía, que amenaza con reducir significativamente las exportaciones en unos 8.000 a 10.000 millones de dólares en comparación con años anteriores.



El periodista de Trade News subrayó que, aunque hubo un aumento en las importaciones el año pasado, esto se debió principalmente a la autofinanciación de las empresas, y advirtió que en 2023 el acceso a dólares para importaciones será aún más limitado, afectando tanto las exportaciones como la producción local.

Ariel Armero, por su parte, profundizó en la coyuntura política y económica de Argentina en 2023, destacando la falta de acuerdo político entre las principales fuerzas, lo cual complica la toma de decisiones y la implementación de reformas necesarias. Expresó la necesidad de un consenso nacional para aprovechar oportunidades de desarrollo, pero señaló que el actual contexto electoral y la polarización política dificultan este logro. También mencionó el cambio global hacia el proteccionismo en lugar de la globalización, ilustrando con el conflicto entre Rusia y Ucrania como un desafío a la estabilidad mundial.



Mariano Galíndez ofreció un análisis detallado de la situación económica en 2023, centrándose en el impacto de la sequía en el sector agrícola. Destacó la estimación de hasta un 50% menos de cosecha en comparación con las expectativas iniciales, lo que se traduce en una disminución del 20% en las exportaciones de divisas. Abordó los efectos en la cadena de pagos y las tensiones financieras en algunas empresas, especialmente en el sector de maquinaria agrícola, que experimentó una disminución en las ventas debido a la menor demanda de los agricultores.

Galíndez ahondó en la complejidad que rodea la renovación de las concesiones, en un escenario marcado por la incertidumbre y la carencia de definiciones claras por parte del gobierno. Puso de relieve obstáculos inherentes a la burocracia y a la demora en los procesos administrativos, factores que han contribuido a la parálisis y la falta de avances en este ámbito crucial.

Además, el experto subrayó la dimensión medioambiental como un elemento adicional que añade capas de complejidad al proceso de renovación de las concesiones. Destacó la necesidad de la aprobación del estudio de impacto ambiental por parte del gobierno, subrayando que este paso crucial no solo es determinante para la viabilidad de las concesiones, sino que también constituye un requisito esencial para garantizar la sostenibilidad y la responsabilidad ambiental en cualquier proyecto.



En este contexto, la espera de la aprobación del estudio de impacto ambiental se erige como un punto de inflexión que condiciona no solo la continuidad de las concesiones, sino también la percepción pública del compromiso gubernamental con la protección del entorno. Galíndez enfatizó la necesidad de abordar de manera prioritaria estos desafíos, promoviendo la transparencia, agilizando los procesos burocráticos y reforzando el compromiso con prácticas sostenibles que salvaguarden el equilibrio entre el desarrollo económico y la preservación del medio ambiente.

En la interacción con los asistentes virtuales, Ariel Armero abordó las transformaciones en los puertos argentinos en la década de 1990, destacando la necesidad de abordar cuestiones fundamentales en el contexto actual. Mencionó ejemplos globales como el Brexit y la política de Estados Unidos como indicadores de un cambio en el panorama internacional. Instó a que las reformas en los puertos consideren este nuevo contexto y abogó por la certeza sobre la navegabilidad en los puertos y la transparencia en futuras licitaciones.

Continuando con la discusión, Emiliano Galli profundizó en la necesidad de tomar decisiones estratégicas en relación con las infraestructuras en Argentina. Subrayó la importancia crucial de revitalizar el sistema ferroviario, subrayando que su modernización no solo mejoraría la eficiencia logística, sino que también tendría un impacto positivo en la reducción de emisiones y en la sostenibilidad ambiental.

Galli hizo especial énfasis en la situación crítica que enfrenta el puerto de Buenos Aires, instando a la toma de medidas concretas para abordar concesiones vencidas y mejorar la capacidad operativa de este nodo clave en el comercio internacional. Al respecto, destacó la necesidad de una gestión eficiente que no solo resuelva las cuestiones inmediatas, sino que también establezca bases sólidas para el desarrollo futuro.

Asimismo, el orador resaltó que las concesiones a largo plazo no deben ser tomadas a la ligera, subrayando la importancia de una preparación exhaustiva que abarque aspectos técnicos, económicos y ambientales. En este sentido, advirtió sobre la trascendencia de evaluar detenidamente el impacto ambiental de los proyectos, ya que los aspectos medioambientales pueden convertirse en un factor determinante que frene significativamente iniciativas de envergadura.

En un contexto más amplio, Emiliano Galli enfatizó la necesidad de una visión integral y a largo plazo en la planificación de infraestructuras, abogando por una toma de decisiones informada y estratégica que considere no solo las demandas inmediatas, sino también los desafíos futuros. Este enfoque, según Galli, no solo fortalecerá la competitividad del país, sino que también sentará las bases para un desarrollo sostenible y equitativo a lo largo del tiempo.

A su término, Mariano Galíndez profundizó en los desafíos inherentes a la gestión de la administración pública a nivel nacional. Destacó problemáticas críticas, poniendo particular énfasis en cuestiones vinculadas a la infraestructura y las concesiones que anteriormente fueron señaladas por Galli. Al examinar detenidamente estos aspectos, Galíndez resaltó la necesidad imperante de abordar y resolver las deficiencias existentes en la implementación de políticas públicas.

El periodista especializado en el agro también hizo hincapié en las contradicciones percibidas en los comunicados gubernamentales, específicamente haciendo referencia al caso de la Hidrovía. Esta inconsistencia comunicativa generó una notable dosis de incertidumbre entre los actores involucrados en el proyecto, suscitando dudas acerca de la coherencia y la dirección estratégica que se está llevando adelante. Para Galíndez, esta falta de claridad puede tener repercusiones significativas tanto a nivel nacional como en la percepción internacional del país en cuestiones de desarrollo y planificación a largo plazo.

En las conclusiones del debate, se resaltó la importancia fundamental de la infraestructura para impulsar la economía, con un énfasis particular en mejorar puertos, carreteras y ferrocarriles para facilitar las exportaciones. Los especialistas destacaron que el país se encuentra en un punto crítico en cuanto a acuerdos comerciales internacionales, con solo el 25% de las exportaciones beneficiándose de tratados de libre comercio.

Para finalizar, se hizo énfasis en la diversificación de las exportaciones para reducir la dependencia de un solo sector, como la agricultura, identificando oportunidades clave en la exportación de gas, petróleo y minerales. Además, se destacó la importancia de contar con una infraestructura lista para apoyar esta diversificación. Los periodistas invitados subrayaron la necesidad de una gestión eficiente y capacidad de implementación efectiva por parte del gobierno para llevar a cabo inversiones y cambios significativos en la infraestructura y el comercio exterior.



PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

BIT.LY/EATF-ONLINE-1

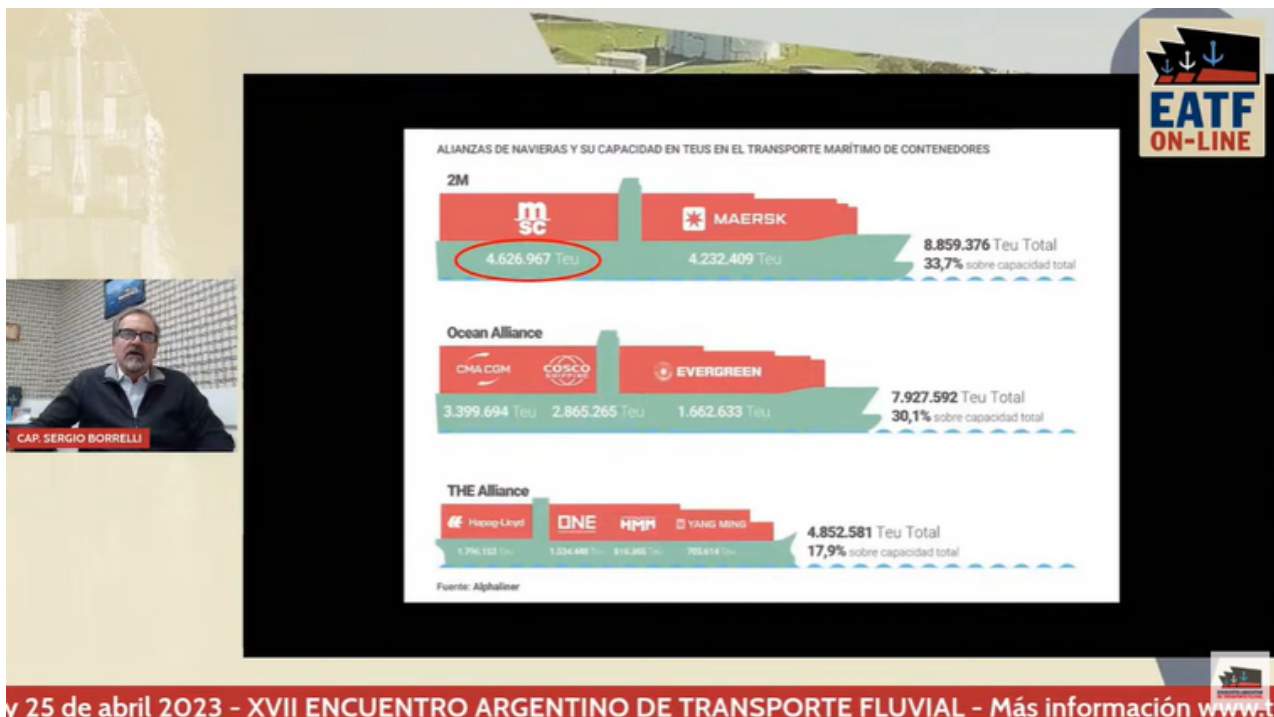


PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO REGIONAL

El día lunes 3 de abril, se llevó a cabo el segundo webinar del ciclo "EATF On-line" bajo la consigna "Perspectivas del transporte fluvial y marítimo regional". Este evento virtual congregó a una audiencia interesada en explorar los desafíos y oportunidades que rodean al transporte fluvial y marítimo en la región. Fueron invitados a abordar la temática el Capitán Sergio Borrelli y el Dr. Ricardo Sánchez, quienes ofrecieron su visión sobre los desafíos y oportunidades que enfrenta el sector.

Las perspectivas del transporte fluvial y marítimo regional fueron un nuevo tema a debatir cuando el día 3 de abril, el Encuentro Argentino de Transporte Fluvial mediante su plataforma de actualización "EATF On-line" convocó a los especialistas Sergio Borrelli y Ricardo Sánchez. En el coloquio llevado adelante de manera virtual, presentado y moderado por el promotor del EATF Juan Carlos Venesia, los especialistas destacaron la importancia de comprender la situación actual y el rumbo del sistema de transporte fluvio-marítimo en Argentina y la Cuenca del Plata en general, incluyendo los procesos de integración regional. Además, se mencionaron los trabajos desarrollados por ambos ponentes, relacionados con la Hidrovía Paraguay-Paraná y el puerto de Buenos Aires.

Quien tomó primero la palabra fue el Cap. Sergio Borrelli, quien, en su discurso, profundizó en varios aspectos clave relacionados con la industria de buques y el mercado de portacontenedores. Comenzó su análisis desde una perspectiva general para luego abordar temas más específicos. Destacó que en la actualidad existen más de 6.500 buques activos en la industria de portacontenedores, aunque esta cifra ha disminuido desde 2015. Resaltó que dos empresas líderes, MSC y Maersk, controlan una parte significativa del mercado, con un 18% y un 15% respectivamente. En conjunto, los tres principales actores de la industria representan más del 45% del mercado.



y 25 de abril 2023 - XVII ENCUENTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL - Más información www.tat.org.ar

Borrelli también se refirió a cómo las empresas navieras organizan sus operaciones, con una parte de sus flotas compuestas por buques propios y otra parte por buques charteados. En particular, señaló que MSC chartea casi el 40% de su flota, mientras que en Mediterránea, el 53% de la flota está charteada.

El discurso se centró en las alianzas dentro de la industria naviera y cómo han evolucionado con el tiempo. Borrelli explicó que se está acercando a una cuarta generación de alianzas, relacionada con la desvinculación anunciada por la Alianza 2M en 2025. Esto podría llevar a que MSC y Maersk operen de manera independiente debido a sus diferentes estrategias comerciales.

El impacto de estas dinámicas en América del Sur fue un tema importante en el discurso. Borrelli mencionó que en la costa este de América del Sur, ha habido una disminución en los servicios directos de envío, con más del 50% de las exportaciones e importaciones de Argentina requiriendo trasbordo en otros lugares del mundo.

El ex director de la Administración General de Puertos comparó la situación de Argentina con la de Brasil, destacando las ventajas competitivas de Brasil en términos de tamaño de mercado, adaptabilidad de puertos y regulaciones favorables. El discurso también incluyó datos sobre los principales actores en la industria naviera de Brasil y cómo están relacionados con las alianzas internacionales.

Además, resaltó la importancia de la profundización de los puertos, la falta de buques de bandera argentina, regulaciones aduaneras, falta de profundidad en los puertos, problemas de conectividad y costos laborales elevados como desafíos que enfrentan los puertos argentinos.

Borrelli concluyó su discurso sugiriendo una propuesta que incluiría un impuesto equitativo para el transporte marítimo y la industria naviera en Argentina, así como la necesidad de abordar problemas como la falta de profundidad en los puertos y la resolución del escalón entre el río Paraná y el río de la Plata.

A su turno, Ricardo Sánchez ofreció una perspectiva integral sobre los desafíos y características de la logística fluvial en Argentina y la región en su discurso. Destacó varios puntos clave que abordan la situación actual y futura de la logística fluvial en el país.

Sánchez comenzó señalando la preocupación por la falta de profundidad en la vía navegable, un problema agravado por la sequía y la negligencia en la inversión en mantenimiento. Esta falta de profundidad en los ríos dificulta la navegación de barcazas y buques, limitando la eficiencia y la capacidad de carga.

El orador subrayó la importancia de reconocer el papel crucial desempeñado por la inversión privada de los cargadores en la construcción y mantenimiento de la infraestructura fluvial a lo largo de la historia argentina. Esta participación del sector privado ha sido un pilar fundamental para el desarrollo de las vías navegables, permitiendo la eficiente movilización de mercancías y el fomento del comercio.

No obstante, enfatizó que, en el contexto actual, la inversión pública se presenta como un componente esencial para abordar desafíos específicos que requieren una intervención más amplia y coordinada. Señaló la necesidad de mejorar la interconexión entre diferentes regiones y de optimizar la infraestructura portuaria, aspectos que, según su análisis, demandan una inversión pública estratégica.

Al resaltar la complementariedad entre la inversión pública y privada, Sánchez abogó por un enfoque integral que combine la eficiencia del sector privado con la visión a largo plazo y el compromiso social inherentes a la inversión pública. Subrayó que esta colaboración sinérgica podría catalizar un crecimiento sostenible y fortalecer la competitividad de la infraestructura fluvial argentina en un contexto global.

Asimismo, hizo hincapié en que la inversión pública no solo contribuirá a superar desafíos logísticos y de conectividad, sino que también tendrá un impacto positivo en la generación de empleo y el desarrollo socioeconómico de las comunidades vinculadas a las vías navegables y los puertos. En este sentido, abogó por la planificación cuidadosa y la implementación de proyectos que no solo mejoren la infraestructura, sino que también generen beneficios tangibles para la sociedad en general.

Cuáles son los principales desafíos y características del transporte fluvial?

- ✓ Los cuellos de botella
- ✓ La inversión
- ✓ Green transition
- ✓ El cambio tecnológico
- ✓ Los sistemas de información
- ✓ Las tecnologías basadas en datos masivos
- ✓ La institucionalidad y la gobernanza
- ✓ Los marcos regulatorios
- ✓ La dispersión de las políticas

... pero lo más importante: las manos a la obra,
ya de una buena vez por favor.

24 y 25 de abril 2023 - XVII ENCUESTO ARGENTINO

Reconoció que el cambio tecnológico es un factor impulsor en la industria de la navegación y destacó la necesidad de proteger los sistemas de información ante posibles ataques cibernéticos. “La seguridad digital es fundamental para garantizar un transporte fluvial confiable y seguro” aseguró Sánchez.

Por otra parte, se refirió a la falta de gobernanza como un desafío crítico. Esto incluye la falta de resolución de las concesiones en la hidrovía y los contratos portuarios. La falta de decisión y liderazgo en este sentido ha llevado a retrasos en el desarrollo de la infraestructura.

Sánchez destacó la importancia de contar con políticas coherentes en logística y abordar los desafíos de manera unificada en lugar de tener políticas dispersas. Una estrategia integral es esencial para el crecimiento sostenible del sector. Recordó que los desafíos logísticos tienen un impacto directo en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que Argentina y otros países aprobaron hace años.

El especialista concluyó su discurso instando a tomar medidas concretas para desarrollar la logística, mejorar la infraestructura y cuidar tanto la carga como a los productores. Destacó la importancia de la logística como motor del crecimiento económico y social de Argentina y enfatizó la necesidad de no perder más tiempo en la resolución de estos desafíos críticos.

Al momento del debate, el diálogo entre Ricardo Sánchez y Sergio Borrelli se centró en la necesidad urgente de tomar medidas concretas para abordar los desafíos en la logística fluvial de Argentina y la región.

Ambos destacaron la falta de inversión en la infraestructura fluvial, incluyendo la profundización de los canales de navegación. Esta falta de inversión ha llevado a limitaciones en la capacidad de carga y al estancamiento de la logística fluvial.

Los especialistas subrayaron la importancia de definir políticas claras y consensuadas a nivel nacional y regional para abordar los desafíos en la logística fluvial. La falta de definiciones y de acuerdos ha generado incertidumbre y retrasos en la toma de decisiones.

Ambos expertos enfatizaron la necesidad de adoptar una visión sistémica e integrada de la logística fluvial. Señalaron que arreglar un aspecto aislado no resolverá los problemas y que es esencial considerar el sistema en su conjunto.

Se resaltó la importancia de mejorar la eficiencia en la logística fluvial para impulsar el desarrollo sostenible de la región. Esto incluye la modernización de infraestructuras y la optimización de la navegación.

A pesar de los intentos en el pasado, se mencionó que no ha habido una política regional efectiva para abordar los desafíos de la logística fluvial en Sudamérica. Se destacó la necesidad de trabajar en conjunto con los países vecinos para desarrollar soluciones regionales.

En las conclusiones presentadas, se subrayó que no hay tiempo que perder y que es urgente tomar medidas concretas para mejorar la logística fluvial en Argentina y la región. La falta de acción ha llevado a una pérdida de oportunidades y al estancamiento económico.

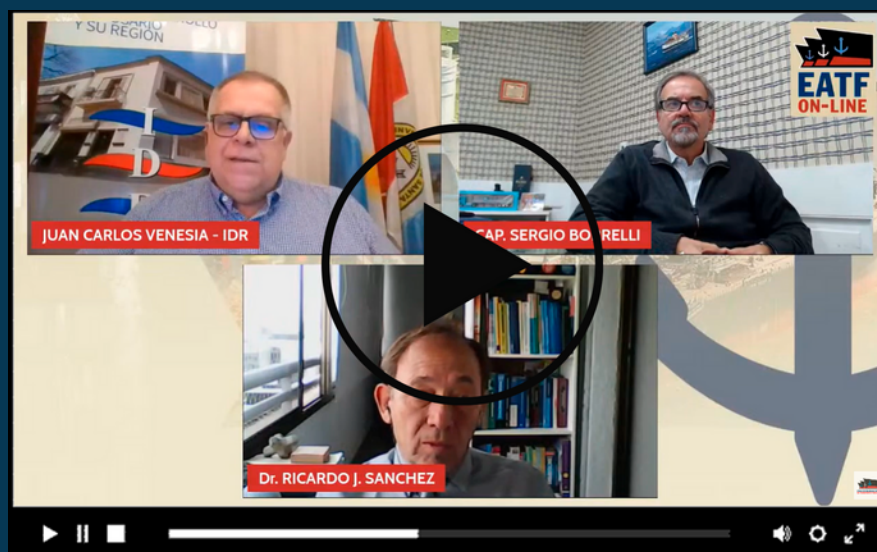
Para los especialistas, la mejora de la logística fluvial no solo representa una necesidad inmediata para desbloquear el potencial económico, sino que también se perfila como un componente esencial para la sostenibilidad ambiental. La utilización de vías fluviales eficientes y bien gestionadas no solo reducirá los costos operativos para las empresas, sino que también contribuirá a disminuir la huella ambiental al fomentar un transporte más sostenible y ecoamigable.

Asimismo, y cerrando el coloquio, se resaltó la importancia de establecer alianzas estratégicas entre el sector público y privado para abordar estos desafíos de manera integral. La colaboración entre el gobierno, las empresas y otros actores relevantes puede facilitar la implementación de medidas concretas, como la modernización de puertos, la inversión en tecnologías avanzadas de seguimiento y gestión de carga, y la promoción de prácticas logísticas más eficientes, explicaron Borrelli y Sánchez.



PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

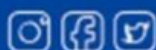
BIT.LY/EATF-ONLINE-2





Ente Administrador Puerto de Rosario

Desde 1994 trabajamos con el objetivo de reglamentar, dirigir y coordinar todos los servicios que se presten a la navegación, buques y cargas; administrar y explotar el puerto asegurando amplia participación y libre competencia del sector privado; controlar el cumplimiento de las disposiciones, estatutos y normas aplicables; promover la utilización del puerto y el transporte por agua y diseñar acciones de integración Puerto-Ciudad.



www.enapro.com.ar

ECOCONSULT

Economía & Negocios

- Planificación y evaluación de proyectos de transporte.
- Especialización en puertos, vías navegables y accesos terrestres.
 - Plan de negocios de empresas públicas y privadas.
- Evaluación de impactos ambientales, socio económicos y plan de gestión.

RESPONSABLE TÉCNICO DR. LE (UBA) ANTONIO TOMASENIA
(MATRÍCULA PROFESIONAL TIII F130CPCE CABA)

Meléndez 1492 - Don Torcuato
Partido de Tigre
(1611) Provincia de Buenos Aires

Tel.: (+54 9 11) 39768257
(+54 9 11) 40748228

ACTIVIDAD REALIZADA EN EL MARCO DEL



1° LABORATORIO / TALLER

“DIÁLOGO PARA EL DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL SUDAMERICANO”

LUNES 24 DE ABRIL DE 2023 | ROSARIO, SANTA FE - ARGENTINA

PRIMER LABORATORIO - TALLER

"DIÁLOGO PARA EL DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL SUDAMERICANO"

En el marco del XVII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial “Los desafíos para el desarrollo”, organizado por el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (www.fidr.org.ar), se llevó a cabo el primer laboratorio-taller “Diálogo para el desarrollo y la integración del transporte fluvial sudamericano” el día lunes 24 de abril en la Nueva Terminal Fluvial de Rosario, sede del Ente Administrador Puerto Rosario (ENAPRO).

Este evento se desarrolló con la premisa de proponer un **Foro Fluvial Sudamericano** permanente que aborde temáticas relacionadas que propicien la integración regional en esta materia. La actividad contó con el apoyo de **CAF – Banco de Desarrollo de América Latina** (www.caf.com), en el marco de los distintos instrumentos de apoyo a la integración regional que tiene la entidad, tal como son las agendas, los programas estratégicos, y recientemente los diálogos y laboratorios, entre los cuales se destacan el Programa de Hidrovías Sudamericanas (2016), el Programa de Preinversión de la Infraestructura Regional (2017), el Programa de Corredores Logísticos (2018), entre otros. El encuentro reunió de manera presencial y virtual a importantes especialistas, académicos y decisores regionales que conformaron paneles abocados a las tendencias del transporte, la situación regional y el desarrollo, la navegación y la sustentabilidad.



El laboratorio-taller, promovido en el marco del XVII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, se desarrolló en un entorno de diálogo constructivo, donde los participantes tuvieron la oportunidad de compartir sus conocimientos, buenas prácticas y estrategias para promover el desarrollo y la integración del transporte fluvial en la región. El evento, desarrollado en la sede del Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO) se centró en temas clave como la infraestructura fluvial, la logística y la conectividad, la gestión sostenible de los recursos hídricos y la promoción del comercio fluvial.

La dinámica del evento se desarrolló en tres bloques, los cuales se englobaron bajo las siguientes temáticas:

Bloque I “Tendencias y perspectivas del transporte fluvial sudamericano”: Este segmento se centró en examinar de manera profunda las últimas tendencias y anticipar los retos futuros del transporte fluvial en Sudamérica. Expertos destacados en la materia compartieron valiosa información sobre avances tecnológicos, innovaciones prácticas y oportunidades de desarrollo en la industria.

Los expositores ofrecieron análisis detallados sobre cómo los avances tecnológicos están dando forma al transporte fluvial en la región, destacando ejemplos concretos de implementación y casos prácticos. Asimismo, se exploraron las prácticas innovadoras que están moldeando la dinámica del sector, desde estrategias operativas más eficientes hasta enfoques sostenibles que responden a las demandas contemporáneas de responsabilidad ambiental.

Durante el bloque, los participantes pudieron profundizar en los temas tratados, identificar desafíos específicos y discutir posibles soluciones colaborativas. La importancia de la cooperación entre diversos actores del sector, incluyendo gobiernos, empresas y organizaciones no gubernamentales, fue un punto clave resaltado durante estas interacciones.

Bloque II “Situación regional”: Este bloque se enfocó en un análisis exhaustivo de la situación actual del transporte fluvial en Sudamérica. Los participantes, provenientes de diferentes países de la región, aprovecharon la plataforma para compartir casos de estudio y experiencias concretas relacionadas con el transporte fluvial en sus respectivos territorios.

Durante las discusiones, se destacaron los desafíos comunes que enfrentan los sistemas de transporte fluvial en Sudamérica. Estos desafíos incluyen cuestiones como la congestión, la falta de inversión en infraestructura, la coordinación entre los países para facilitar la navegación transfronteriza, y la necesidad de abordar preocupaciones medioambientales. Los participantes examinaron estos problemas y exploraron estrategias innovadoras para superarlos.

Uno de los aspectos fundamentales de este bloque fue la identificación de soluciones potenciales para mejorar la eficiencia, la conectividad y la infraestructura fluvial en la región. Se discutieron propuestas que van desde la optimización de rutas y la implementación de tecnologías avanzadas hasta la promoción de políticas regionales que fomenten la cooperación en el desarrollo de proyectos fluviales.

La diversidad de perspectivas y enfoques presentes en el bloque permitió una comprensión integral de los desafíos y oportunidades que enfrenta el transporte fluvial en Sudamérica. Además, se subrayó la importancia de la colaboración entre los países para alcanzar soluciones efectivas y sostenibles a largo plazo.

Bloque III “Desarrollo, navegación, ambiente y sustentabilidad”: se destacó por su enfoque integral en la búsqueda de un equilibrio crucial entre el desarrollo económico, la navegación fluvial y la preservación del medio ambiente. Este segmento de estudio abordó de manera integral diversas temáticas clave que buscan conciliar estos aspectos fundamentales para asegurar un progreso sostenible.

Uno de los puntos centrales tratados en este bloque fue la gestión sostenible de los recursos hídricos. Dada la importancia vital de los ríos y cuerpos de agua para el desarrollo económico y la vida cotidiana, se abordaron estrategias y prácticas que garanticen un uso responsable y equitativo de estos recursos. Se exploraron métodos innovadores para la conservación del agua, la prevención de la contaminación y la preservación de la biodiversidad acuática.

Asimismo, se prestó especial atención a la mitigación de impactos ambientales asociados a la navegación fluvial y al desarrollo de infraestructuras relacionadas. Este enfoque incluyó la identificación de tecnologías y prácticas que reduzcan al mínimo los efectos negativos sobre los ecosistemas acuáticos y las comunidades locales. La implementación de medidas preventivas y correctivas, así como la adopción de estándares ambientales más estrictos, fueron discutidas para garantizar un desarrollo fluvial sostenible y responsable.

En este contexto, se profundizó en la necesidad de implementar medidas concretas que contribuyan a la sostenibilidad ambiental en el ámbito del transporte fluvial. Entre las estrategias consideradas se destacó la importancia de fomentar la investigación y desarrollo de tecnologías avanzadas que impulsen la eficiencia energética de las embarcaciones. Asimismo, se subrayó la urgencia de establecer normativas más estrictas para la reducción de emisiones contaminantes, incentivando la transición hacia combustibles más limpios y sistemas de propulsión menos perjudiciales para el entorno acuático.

Del encuentro fueron partícipes destacados expertos en transporte fluvial, así como decisores gubernamentales, cuya experiencia en el ámbito de la planificación y gestión de recursos hídricos ha sido fundamental para el desarrollo de las vías fluviales sudamericanas:



Rafael Farromeque



Guillermo Miguel



Juan Carlos Venesia



Ricardo Sánchez



Natalia Ariza



José Barbero



Juan Carlos Muñoz Menna



Juan Curbelo



Bismark Rosales



José Renato



Enrique Guardo



María de los M. Skansi



Juan Carlos Bertoni



Melina Devercelli



Sergio Borrelli

Como conclusiones del primer taller-laboratorio, uno de los aspectos más destacados fue la propuesta de la conformación de un Foro Fluvial Sudamericano, un espacio para el diálogo y la colaboración en la región. Este foro ofrecería una plataforma única para el intercambio de conocimientos y experiencias entre expertos, profesionales y representantes de diferentes países sudamericanos. Facilitaría la transferencia de buenas prácticas, el aprendizaje mutuo y la creación de soluciones innovadoras para los desafíos comunes que enfrenta el transporte fluvial en la región. Además, fortalecería la cooperación regional, proporcionando un marco formal para la colaboración en áreas como la planificación de infraestructuras, la armonización de normas y regulaciones, y la promoción de acuerdos comerciales.

El impulso al desarrollo económico y comercial fue otro aspecto resaltante en las conclusiones. La eficiencia y rentabilidad del transporte fluvial en Sudamérica, con su extensa red de ríos, hacen del Foro Fluvial Sudamericano una herramienta estratégica para fomentar el desarrollo de infraestructuras y servicios relacionados con el transporte fluvial. Esto no solo mejoraría la conectividad regional e internacional, sino que también impulsaría el comercio, el crecimiento económico y la generación de empleo en los países participantes.

Asimismo, se reconoció el papel crucial de organismos financieros como CAF, BIF y FONPLATA en el apoyo a la integración regional en el transporte fluvial sudamericano. Estos organismos desempeñan un papel esencial al proporcionar financiamiento y asistencia técnica para proyectos que mejoran la infraestructura fluvial, evalúan la factibilidad de propuestas y contribuyen al desarrollo sostenible del sector.

La modernización de las infraestructuras portuarias y de navegación fue subrayada como una necesidad imperativa. La inversión significativa en la construcción, renovación y mejora de puertos, muelles y terminales, así como la optimización de los canales de navegación, se planteó como una medida esencial para garantizar un acceso eficiente a los puertos y superar el desafío actual de la falta de infraestructura adecuada que limita el crecimiento del transporte fluvial en la región. En este contexto, se resaltó la importancia de localizar organismos y entidades dispuestas a financiar proyectos de esta índole.

Se destacó la importancia de la optimización del transporte multimodal. La integración efectiva del transporte fluvial con otros modos de transporte, como carreteras y ferrocarriles, se considera crucial para reducir los costos de los fletes sin comprometer la calidad del servicio. La implementación de terminales intermodales y la mejora de la coordinación logística entre los diferentes actores del transporte fueron aspectos clave que se propusieron para lograr una mayor eficiencia en el transporte multimodal, permitiendo una conexión más efectiva entre las regiones productoras y los mercados de consumo.

La participación del sector privado se presentó como clave para el desarrollo sostenible del transporte fluvial. Incentivar la inversión privada mediante marcos regulatorios favorables puede impulsar la mejora de la infraestructura y la eficiencia operativa.

Por último, la toma de decisiones efectiva en el transporte fluvial requiere información actualizada sobre las condiciones de las vías navegables. El monitoreo constante de factores como niveles de agua, profundidad de los ríos y condiciones meteorológicas proporcionará datos esenciales para planificar rutas, cargar buques de manera óptima y gestionar posibles riesgos. En conjunto, estas consideraciones forman un panorama integral para el desarrollo sostenible y eficiente del transporte fluvial en Sudamérica.

Visualice el laboratorio-taller completo ingresando a:
bit.ly/LaboratorioTallerEATF

PATROCINADORES



AUSPICIANTES



Balcarce 1793, Rosario, Santa Fe, Argentina | Teléfono: +54 341 485 5301 / 09
www.fidr.org.ar - www.transportefluvial.com



17 EATF

ENCUENTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL

LOS DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO



25 de abril de 2023
Bolsa de Comercio Rosario

Promueve



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL

Balcarce 1793, Rosario, Santa Fe, Argentina
Teléfono: +54 341 485 5301 / 09
www.fidr.org.ar - www.transporte-fluvial.com

XVII ENCUENTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL: ABORDANDO LOS DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO NACIONAL

En la mañana del martes 25 de abril, dio inicio el XVII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial en el auditorio de la Bolsa de Comercio de Rosario. Bajo el lema "Los desafíos para el desarrollo", el evento congregó a autoridades nacionales, especialistas, académicos y representantes de puertos privados en dos bloques de discusión matutino y vespertino.

La apertura contó con la presencia destacada del Ministro de Transporte de la Nación, Diego Giuliano, la Secretaria de Gestión Federal de la Provincia de Santa Fe, Candelaria González del Pino, el Secretario de Desarrollo Económico y Empleo, Sebastián Chale, el Secretario de la Bolsa de Comercio de Rosario, Marcelo Quirici, y el Director del Instituto de Desarrollo Regional, Juan Carlos Venesia.



Diego Giuliano contextualizó la gestión actual de la Vía Navegable Troncal (VNT), destacando el cambio hacia una administración federal y democrática a cargo de la Administración General de Puertos (AGP). Mencionó que las obras realizadas por la AGP en el primer año generaron un excedente de 29 millones de dólares, reinvertidos en la misma vía.



Giuliano explicó que la antigua administración de la VNT respondía a otro contexto y época “Veníamos de un tiempo en donde una larga concesión de 25 años, había tenido sus luces y sus sombras, que respondía a un contexto propio de los años ´90, con normativas de la década de los ´90. Correspondió a nuestra gestión la llegada del final de la concesión y la disyuntiva de la prórroga o la generación de nuevas condiciones para la mayor participación en la gestión y el control de esta vía navegable”.

El primer panel del día abordó las políticas públicas para el desarrollo del sistema de navegación, moderado por Ariel Armero de Globalports. José Beni, Interventor de la AGP, resaltó la importancia de modernizar la infraestructura de la VNT, destacando la implementación de un Sistema de Monitoreo y Gestión para agilizar el tráfico y mejorar la seguridad.

Este sistema implica la implementación de soportes tecnológicos –“puntos remotos de monitoreo”- en distintos pasos de la vía y la creación de un Centro de Monitoreo para integrar el procesamiento de los datos; que colabore a la agilización del tráfico, el fortalecimiento de las condiciones de seguridad de la vía y el cuidado de las condiciones ambientales, explicó Beni.

El subsecretario Hogan, expresó su preocupación por reactivar la Marina Mercante Nacional e informó que están trabajando con todos los actores del sector para elaborar la nueva Ley de la Marina Mercante, además agregó que “la reglamentación prácticamente está saliendo, la hemos trabajado desde la Subsecretaría y la tiene el Ministerio para después elevarla al Ejecutivo Nacional”.

Hogan, explicó que ha realizado un relevamiento de embarcaciones y qué necesitan para estar disponibles, al respecto mencionó que han hecho varios rescates de embarcaciones “Un ejemplo de esto es el Balizador 562 B que después de 25 años de ser operado por empresas privadas y abandonado hace 3 años por las mismas en el Puerto de Concepción del Uruguay, el Estado lo recuperó y está próximo para ponerlo en funciones”.



Los desafíos del desarrollo portuario nacional y regional fueron discutidos en el segundo panel del Encuentro por Marcos De Monte - Presidente Cámara Santafesina de la Industria Naval - y Guillermo Misiano – CEO de PTP Group – con la moderación del periodista del sitio Trade News, Emiliano Galli.

Llegado el mediodía, se realizó la presentación del libro de título “Hidrovia – Plataforma competitiva para el desarrollo del siglo XIX al XXI” escrito por el reconocido historiador e investigador del CONICET, Miguel Ángel De Marco, e impulsado por el consultor en vías navegables, Guillermo Pagliettini.

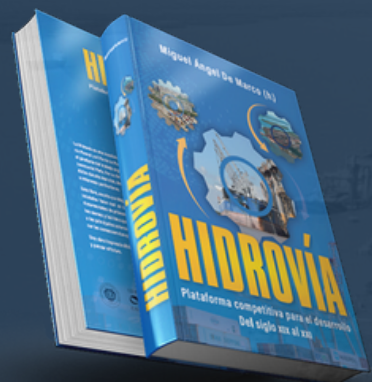
De Marco en su disertación realizó un recorrido por los procesos históricos que acontecieron a la Hidrovia, explicando que el material es una recopilación de más de cinco años en el cual participaron diferentes personas e instituciones que aportaron conocimientos, imágenes y fueron parte de diversas entrevistas para confeccionar el primer libro en su tipo, que sentará bases sobre los futuros informes de la vía navegable.

Por su parte, Pagliettini se refirió a la importancia de impulsar este tipo de materiales y el valor sustancial de la información recopilada, explicando que la labor realizada es fruto de un estudio exhaustivo de todo el material histórico encontrado sobre la Hidrovia y el conocimiento de Miguel en cuanto al tema.

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H)

**“HIDROVÍA - PLATAFORMA COMPETITIVA
PARA EL DESARROLLO DEL SIGLO XIX A XXI”**

CLICK AQUÍ PARA MÁS INFORMACIÓN



Para comenzar con el bloque vespertino, la Directora de la Diplomatura en Gestión del Transporte de Pasajeros y Cargas del PIR UNR, Alicia Picco; y el Miembro Comisión de Transporte de la BCR, Alejandro Baroso, disertaron en el Coloquio I "Transporte de cargas y conectividad ferroviaria". Por su parte, Picco mediante una presentación explicó los desafíos para el desarrollo de trazas ferroviarias del norte del AMR, en un proyecto estratégico que el Programa de Infraestructura Regional de la UNR está llevando adelante con la ADIF. Baroso en su disertación reafirmó la necesidad de nuevas infraestructuras ferroviarias y a lo dicho lo cotejó con las cifras que son objeto de estudio por parte de la Bolsa de Comercio de manera anual para entender las variaciones de importaciones y exportaciones en la zona, junto con proyecciones en niveles de cargas para los próximos años.

En el tercer panel, representantes del sector privado, como Luis Zubizarreta y Julio Delfino, abogaron por una nueva licitación y gestión privada de la VNT. Alfredo Sesé, de la Bolsa de Comercio de Rosario, respaldó esta postura.

El segundo coloquio abordó la bioeconomía y el transporte ferroviario, con las intervenciones de Claudio Molina y Fernando Vilella, destacando la necesidad de rediseñar el sistema ferroviario para adaptarse al cambio de paradigma actual.

El último panel del día se centró en los puertos públicos, con representantes de diversas entidades portuarias compartiendo desafíos y oportunidades. Juan Carlos Venesia cerró el evento agradeciendo la participación y dando por concluida la decimoséptima edición del Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, consolidándose como el evento más relevante del sector en el país.



VISUALICE EL XVII EATF

Puede hacerlo desde los siguientes enlaces:

BLOQUE MATUTINO: bit.ly/XVIIIEATF-matutino

BLOQUE VESPERTINO: bit.ly/XVIIIEATF-vespertino

PIR
UNR

PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
PARA LA INTEGRACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Diplomatura en Gestión de Puertos y Vías Navegables

+INFO: programainfraestructura.unr.edu.ar

ORGANIZAN



PIR
UNR

PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
PARA LA INTEGRACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Más información: programainfraestructura.unr.edu.ar

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL PARA LA INTEGRACIÓN UNR

El “Programa de Infraestructura Regional para la Integración” fue creado por Resolución N.º 4652/2012 y surge del Convenio Marco de cooperación suscrito entre el Instituto de Desarrollo Regional (I.D.R.) y la Universidad Nacional de Rosario (U.N.R.), aprobado por Resolución N.º 3209/2012. El mismo está radicado y cuenta con la participación del Instituto de Cooperación Latinoamericana (I.C.L.A.) e implementa sus propuestas académicas en el ámbito del Centro de Estudios Interdisciplinarios (C.E.I.)

El mencionado convenio marco, firmado en junio del 2012 entre la U.N.R. y el I.D.R., que tiene por objeto establecer y desarrollar relaciones de cooperación y complementación entre las Instituciones mediante la colaboración académica, científica y cultural, dio origen al convenio específico con N.º de Resolución 4652/2012 firmado en el mes de octubre de dicho año, en el cual se dictaminó la creación del Programa que apunta a aumentar la eficiencia y eficacia de la inversión pública en la gestión de la infraestructura por parte del Estado, promoviendo a la vez un marco institucional y reglamentario claro para facilitar la intervención del sector privado y la sociedad civil.

El “Programa de Infraestructura Regional para la Integración” propicia, mediante Actividades Académicas y de generación de conocimiento, la transferencia e intercambio de Información y Cooperación Regional entre Universidades, docentes, alumnos, sector privado y sociedad civil, la construcción de un Plan de Desarrollo de Infraestructura a escala local-provincial; a escala nacional y a escala sudamericana regional; y al mejoramiento de la gestión e inversión en infraestructura para la integración regional y el real aprovechamiento del potencial productivo de la región, en pos de avanzar hacia una sociedad más integrada, equitativa e incluyente.

En el año 2013 el primer Curso extendió Certificados de Competencias Específicas (de acuerdo a Ordenanza N.º 652/2008) a 25 participantes, la mayoría de los cuales eran graduados universitarios o estudiantes próximos a graduarse, con un desarrollo de cincuenta y cuatro (54) presentaciones y/o conferencias de docentes y especialistas en la temática, desarrollándose a lo largo del año calendario un total de 28 encuentros y acreditándose 130 horas cátedra.

Asimismo, durante el año 2014 se implementaron dentro del mismo ámbito universitario, siete seminarios, los cuales fueron cursados por 23 participantes y en los cuales se desarrollaron 55 presentaciones de docentes y especialistas acreditando 98 horas cátedra.

En el año 2015 a partir de una iniciativa surgida en el marco del "Programa de Infraestructura Regional para la Integración", se crea la Carrera de Especialización en Política y Gestión de las Infraestructuras con Resolución CS 177/2015 cuyo objetivo es atender una necesidad de capacitación de recursos humanos vinculados a la amplia problemática de la proyección, la producción, la administración y el “consumo” de las infraestructuras, tanto desde el sector privado (empresas manufactureras y de servicios, asociaciones empresarias) como al sector público (ámbitos técnico-políticos del Estado en sus distintos niveles). El 11 julio del 2016 se firmó el Dictamen de Carrera Nueva CONEAU N.º 11874/15, según acta N.º 443.

El director de esta carrera es el Dr. Arq. Héctor Floriani y el comité académico de la misma está compuesto por la Dra. Arq. Isabel Martínez de San Vicente (responsable del área de Planeamiento Urbano), la Dra. Alicia Picco (responsable del área de Transporte), el Ing. Marcelo Cassin (responsable del área de Energía), el Ing. Fernando Arraigada (responsable del área de telecomunicaciones), la Dra. Ing. Ana María Ingallinella (responsable del área de agua y saneamiento), el Lic. Alfredo Sesé (responsable del área de gestión y financiamiento de las infraestructuras) y el Ing. Carlos Jaskelioff (responsable del área de planificación).

En el año 2017 se lanzó la primera cohorte, la cual finalizó de manera exitosa a fines del año 2018 con 25 alumnos, y en el año 2019 se lanzó la 2° cohorte de la carrera, culminando a finales del 2020 contando con 15 alumnos. En septiembre del 2020 dio inicio la cohorte en sede CABA, con 15 alumnos y en abril del 2021 comenzó la 3° cohorte con sede en la ciudad de Rosario, con otros 15 alumnos inscriptos. El día 17 de noviembre de 2021, según consta en el Acta N.º 557, CONEAU dictaminó como carrera nueva a la Especialización en Política y Gestión de las Infraestructuras, modalidad a distancia, la cual comenzará a dictarse en el primer semestre del año 2023.

En el mes de Mayo del 2021 comenzó la Diplomatura en Gestión de Puertos y Vías Navegables, la cual se desarrolla en el ámbito del Programa de Infraestructura y surge como oferta educativa sobre la temática portuaria, con la posibilidad de brindar a los interesados en las actividades del sector una capacitación formal y las herramientas complementarias que le permitan optimizar sus tareas cotidianas, como así también puedan formalizar los conocimientos vinculados al ámbito portuario, vinculando a la UNR con la comunidad portuaria y sus instituciones.

En junio del 2022 comenzó la Diplomatura en Gestión del Transporte de Pasajeros y Cargas, la cual se desarrolla en el ámbito del Programa de Infraestructura con apoyo del Ministerio de Transporte de la Nación y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. El lanzamiento de esta diplomatura tiene como objetivo formar a profesionales en el área del transporte con un enfoque sistémico e interdisciplinario, para de esta forma desarrollar capacidades para desenvolverse con eficacia en las operaciones de los distintos modos que participan de las actividades en empresas industriales, comerciales y de servicios.

El 23 de mayo de 2023 por Resolución CS N°215/2023 fue creada la Diplomatura de Pregrado en Gestión del Desarrollo Regional que se desarrollará en el ámbito del Programa de Infraestructura Regional y estará radicada en el Centro de Estudios Interdisciplinarios de la UNR.

Los miembros del Programa de Infraestructura han realizado diversas publicaciones destacadas, entre las que se incluyen:

- **"Presente y Futuro del Transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná"**
- **"Pensar el futuro – Capítulo Santa Fe. Infraestructura y Obra Pública Santafesina"**
- **"Planificar - Infraestructura y Obra Pública- Capítulo Entre Ríos"**

Toda la información referida al Programa de Infraestructura Regional para la Integración UNR la puede encontrar en:
programainfraestructura.unr.edu.ar

PIR
UNR

PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
PARA LA INTEGRACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Diplomatura en Gestión del Transporte de Pasajeros y Cargas

+INFO: programainfraestructura.unr.edu.ar

ORGANIZAN

CICLO DE PRESENTACIONES ONLINE - EDICIÓN 2023



INFRAESTRUCTURA + DESARROLLO

MIÉRCOLES 17 DE MAYO

PANORAMA HÍDRICO NACIONAL Y REGIONAL. CLAVES PARA SU ENTENDIMIENTO



ING. JUAN CARLOS BERTONI
PRESIDENTE INSTITUTO NACIONAL DEL AGUA



ING. GUSTAVO VILLA URÍA
SUBSECRETARIO DE OBRAS HIDRÁULICAS

MIÉRCOLES 26 DE JUNIO

DESAFÍOS Y RETOS DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA



ING. LORENA DI CHIARA
MÁSTER EN INGENIERÍA DE LA ENERGÍA



ING. MARCELO CASSIN
GERENTE EJECUTIVO DE GESTIÓN TÉCNICA EPESF

MIÉRCOLES 23 DE AGOSTO

DESAFÍOS ACTUALES EN EL TRANSPORTE REGIONAL



DRA. AGUSTINA CALATAYUD
ESPECIALISTA LÍDER DIVISIÓN DE TRANSPORTE
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PRESENTACIÓN Y MODERACIÓN A CARGO DE: JUAN CARLOS VENESIA - DIRECTOR PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL



PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
PARA LA INTEGRACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

PANORAMA HÍDRICO NACIONAL Y REGIONAL. CLAVES PARA SU ENTENDIMIENTO

La plataforma virtual "I+D Infraestructura + Desarrollo" dio inicio a su edición 2023 con un webinar que reunió a destacados expertos en el ámbito hídrico nacional e internacional. Bajo el título "Panorama hídrico nacional y regional. Claves para su entendimiento", el Instituto de Desarrollo Regional (IDR), entidad coordinadora de esta plataforma, demostró una vez más su compromiso con la promoción del conocimiento y la innovación en el campo de la infraestructura y el desarrollo, al convocar a dos reconocidos especialistas: el Ingeniero Juan Carlos Bertoni, Presidente del Instituto Nacional del Agua, y el Ingeniero Gustavo Villa Uría, Subsecretario de Obras Hidráulicas de la Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica.

Un nuevo ciclo de la plataforma "I+D Infraestructura + Desarrollo" comenzó el día miércoles 17 de mayo, cuando destacados expertos abordaron de manera integral el panorama hídrico nacional y regional. Bajo la consigna planteada se hicieron presentes el Ing. Juan Carlos Bertoni y el Ing. Gustavo Villa Uría, quienes no solo exploraron la situación actual de los recursos hídricos, sino que también ofrecieron perspectivas y soluciones cruciales para abordar los problemas que enfrenta nuestra sociedad en base a tan fundamental ámbito.

Para comenzar el momento de presentaciones, Gustavo Villa Uría abordó varios temas relacionados con la alternancia climática conocida como El Niño y La Niña y cómo estas condiciones climáticas afectan tanto a las cuencas argentinas como al mundo en general, especialmente en lo que respecta a los mercados y los precios internacionales.

Villa Uría mencionó la alternancia entre El Niño y La Niña y su influencia en las cuencas argentinas y a nivel global. Destacó que esta alternancia tiene un impacto significativo en los patrones climáticos, la generación eléctrica y los precios de la energía en todo el sudeste asiático, África, Europa central y Estados Unidos.

Señaló que en la región de la Cuenca del Plata, la estacionalidad de las lluvias es marcada, con poca lluvia durante el otoño e invierno, incluso cuando se produce El Niño. Explicó que esta situación climática es importante para comprender cómo afecta a la región.

Villa Uría destacó que la alternancia de El Niño y La Niña influye directamente en los precios internacionales, especialmente en productos agrícolas y commodities, debido a las condiciones climáticas extremas que generan.

El Subsecretario de Obras Hidráulicas de la Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica explicó cómo las condiciones del río Paraná afectan las hidrovías y vías de comunicación fluvial en la región, destacando problemas durante periodos de bajante. Además, mostró datos históricos sobre los niveles del río Paraná desde 1905 hasta la actualidad, subrayando la variabilidad extrema y cómo afecta a la navegación y el acceso al agua dulce.

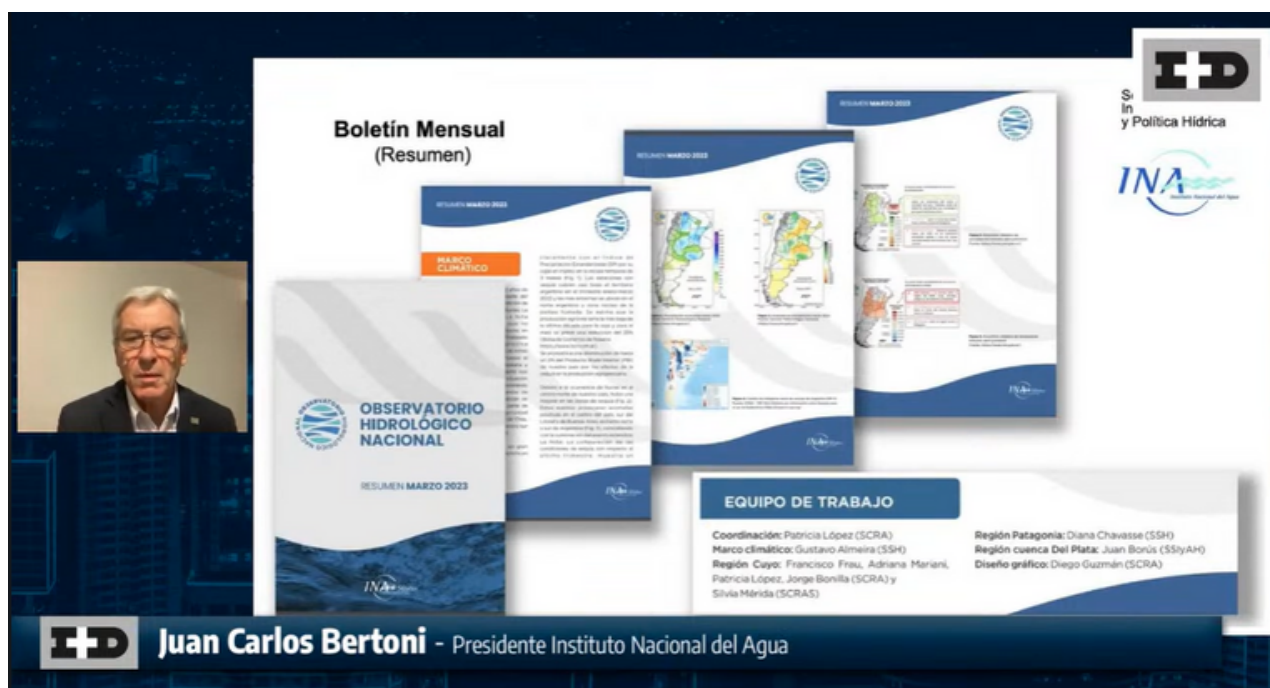
Con respecto a los embalses brasileños, Villa Uría señaló que no solo el clima, sino también las actividades humanas, como eventos deportivos en Brasil, pueden influir en los niveles del río Paraná y la disponibilidad de agua dulce.

Como punto a tener en cuenta, Villa Uría destacó la necesidad de estudiar la historia y la paleohidrología de las cuencas de la región para comprender eventos climáticos extremos pasados y prepararse para el futuro.

Concluyó enfatizando la importancia de la adaptación y la resiliencia frente a las condiciones climáticas cambiantes y la necesidad de aprovechar el conocimiento del recurso hídrico para el desarrollo sostenible y la eficiencia en la producción.

El Ing. Juan Carlos Bertoni proporcionó una presentación detallada sobre su visión del panorama hídrico nacional y regional, complementando la información presentada previamente por el Ing. Villa Uría.

Bertoni comenzó anunciando un nuevo producto llamado "Observatorio Hidrológico Nacional", que fue presentado en el Congreso Nacional del Agua. Este observatorio tiene como objetivo proporcionar información actualizada sobre las condiciones hídricas en diferentes regiones de Argentina.



Boletín Mensual (Resumen)

RESUMEN MARZO 2022

OBSERVATORIO HIDROLÓGICO NACIONAL

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinación: Patricia López (SCRA)
 Marco climático: Gustavo Almeida (SSH)
 Región Cuyo: Francisco Frau, Adriana Mariani, Patricia López, Jorge Bonilla (SCRA) y Silvia Mérida (SCRAS)
 Región Patagonia: Diana Chavesse (SSH)
 Región cuenca Del Plata: Juan Bonis (SSyAH)
 Diseño gráfico: Diego Guzmán (SCRA)

Juan Carlos Bertoni - Presidente Instituto Nacional del Agua

Luego, Bertoni abordó la sequía que ha afectado a varias naciones de América del Sur, incluyendo Brasil, Paraguay, Bolivia, Argentina y Chile. Esta sequía ha sido denominada como la "mega-sequía" en Chile y la "sequía del siglo" en Brasil debido a su magnitud. Bertoni destacó que esta sequía no se limitó a una sola provincia o región, sino que abarcó vastas áreas de estos países, lo que ha generado una serie de desafíos hídricos en la región.

Bertoni también compartió información sobre las precipitaciones en diferentes regiones durante los meses de mayo, junio y julio. Señaló una tendencia hacia un aumento de las precipitaciones en la región patagónica y en Mendoza, mientras que en otras áreas la situación era más normal.

El ingeniero explicó el comportamiento del río Paraná, en sus tramos Medio e Inferior, y cómo los niveles de agua en estos ríos afectan la situación hídrica. También se refirió al almacenamiento de agua en embalses y cómo este factor influye en la disponibilidad de agua en la región.

Otro aspecto importante mencionado por Bertoni fue el trabajo del Instituto Nacional del Agua en la realización de pronósticos a siete y catorce días. Estos pronósticos son cruciales para muchas actividades y son realizados de manera sostenida desde 1983, lo que ha sido reconocido por la Organización Meteorológica Mundial. Además, se está incorporando el análisis de tendencias para tener una visión a más largo plazo, aunque con un mayor grado de incertidumbre.

El presidente del INA también reflexionó sobre por qué la reciente bajante del río Paraná tomó por sorpresa a la región. Señaló varias razones, como la falta de atención histórica a las sequías en comparación con las inundaciones, cambios en las precipitaciones en las últimas décadas y cambios en la generación de energía hidroeléctrica en Brasil.

Finalmente, Bertoni destacó la importancia de una actualización del tratado de la Cuenca del Plata, que data de 1979. Argumentó que este tratado debe revisarse y adaptarse a las nuevas realidades y desafíos de la región, y señaló que una colaboración bilateral con Brasil y Paraguay sería esencial para abordar estos problemas de manera efectiva.

Al momento del debate, los especialistas comenzaron reconociendo que la situación vivida en la región del río Paraná ha sido excepcional, ya que no se había experimentado una bajante de tal magnitud desde 1944. Esta crisis ha destacado la importancia de la seguridad hídrica, que no se limita solo al acceso al agua potable para consumo humano, sino que abarca la navegación, los usos múltiples del agua y las condiciones de riego.

Una de las lecciones clave es la necesidad de preparación y adaptación a eventos climáticos extremos, como sequías e inundaciones, que podrían volverse más frecuentes debido al cambio climático. Además, se puso de manifiesto que la gestión de los recursos hídricos en Argentina, especialmente en relación con las tomas de agua y las centrales térmicas más recientes, no tuvo en cuenta adecuadamente las condiciones cambiantes del río Paraná, lo que generó problemas de abastecimiento de agua y energía durante la pandemia.

La colaboración con Brasil se destacó como fundamental para abordar la crisis, enfatizando la importancia de la integración regional para garantizar el acceso a agua segura, la navegación y la disponibilidad de energía. Se subrayó que las situaciones dramáticas, como las sequías e inundaciones, suelen tener múltiples causas, que van desde factores climáticos hasta cambios en el uso del suelo. La transformación de pasturas naturales en cultivos agrícolas y el desmonte contribuyeron al desequilibrio en las cuencas hidrográficas.

En conclusión, tanto Villa Uría como Bertoni subrayaron la esencial necesidad de adoptar un enfoque integral y multidisciplinario en la gestión de las cuencas hidrográficas. Ambos expertos coincidieron en que para abordar eficazmente los desafíos asociados con el agua, es crucial implementar medidas diversificadas que van más allá de la simple construcción de obras de infraestructura.

El manejo de cuencas emerge como un elemento central en este enfoque, destacando la importancia de entender y gestionar la totalidad del sistema hídrico en una región determinada. Esto implica no solo la implementación de infraestructuras hidráulicas, sino también la adopción de prácticas sostenibles que promuevan la conservación de suelos y la preservación de los ecosistemas acuáticos.

Asimismo, se enfatizó la necesidad de realizar ajustes en las prácticas agrícolas, reconociendo su impacto directo en las cuencas hidrográficas. La adopción de métodos agrícolas más sostenibles puede contribuir significativamente a restablecer el equilibrio en el ciclo hidrológico y mitigar los efectos adversos del cambio climático.


En el contexto de la gestión de recursos hídricos, los expertos subrayaron la relevancia crítica de mantener registros detallados y precisos de eventos climáticos y hídricos. Estos registros, al ser fuentes confiables y actualizadas de datos, desempeñan un papel fundamental en la comprensión de las complejas dinámicas del agua en una región específica. La recopilación sistemática de información no solo proporciona una visión clara de las condiciones actuales, sino que también sienta las bases para la toma de decisiones informadas en la planificación y gestión de los recursos hídricos.

En el segundo aspecto destacado por Bertoni y Villa Uría, se enfatizó la importancia de aprender de las crisis del pasado. Consideraron que estas situaciones adversas representan oportunidades valiosas para anticipar y mitigar problemas futuros. La experiencia adquirida a través de eventos climáticos extremos o crisis hídricas previas se convierte así en una herramienta clave para la toma de decisiones a largo plazo. Al reflexionar sobre los desafíos superados, los responsables de la gestión del agua pueden desarrollar estrategias más efectivas y adaptativas, contribuyendo a la construcción de resiliencia en el manejo de los recursos hídricos.



**PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:**

[BIT.LY/INFRADESARROLLO1](https://bit.ly/infraestructura)



DESAFÍOS Y RETOS DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

En el marco del segundo webinar de la edición 2023 del ciclo "I+D Infraestructura + Desarrollo", titulado "Desafíos y retos de la transición energética", destacados expertos en el campo energético se reunieron el miércoles 21 de junio de 2023 para abordar cuestiones cruciales para la industria. La Ingeniera Lorena Di Chiara y el Ingeniero Marcelo Cassin, con amplia experiencia en la materia, fueron los invitados especiales. El enfoque del webinar se centró en la búsqueda de soluciones sostenibles y eficientes para los desafíos de la transición energética.

En este segundo webinar del ciclo "I+D Infraestructura + Desarrollo", coordinado por el Programa de Infraestructura Regional de la UNR, se abordaron los desafíos y retos que implica la transición energética, tanto a nivel regional como latinoamericano, con un enfoque en la región del Río de la Plata. Los especialistas invitados fueron la Ingeniera Lorena Di Chiara, con una amplia experiencia en el sistema eléctrico y una maestría en ingeniería de la energía, y el Ingeniero Marcelo Cassin, gerente ejecutivo de Gestión Técnica de la Empresa Provincial de la Energía de Santa Fe y vicepresidente de la Comisión de Integración Energética Regional en Sudamérica.

La transición energética se presenta como una agenda ineludible, más allá de las declaraciones y planes gubernamentales, y ambos expertos destacaron la importancia de esta transformación en la mitigación del cambio climático. Además, se enfatizó que la transición energética no es solo una responsabilidad, sino también una oportunidad para el desarrollo sostenible. Este evento reunió a una audiencia diversa que sigue de cerca los avances en este campo y busca soluciones a los desafíos energéticos actuales y futuros.

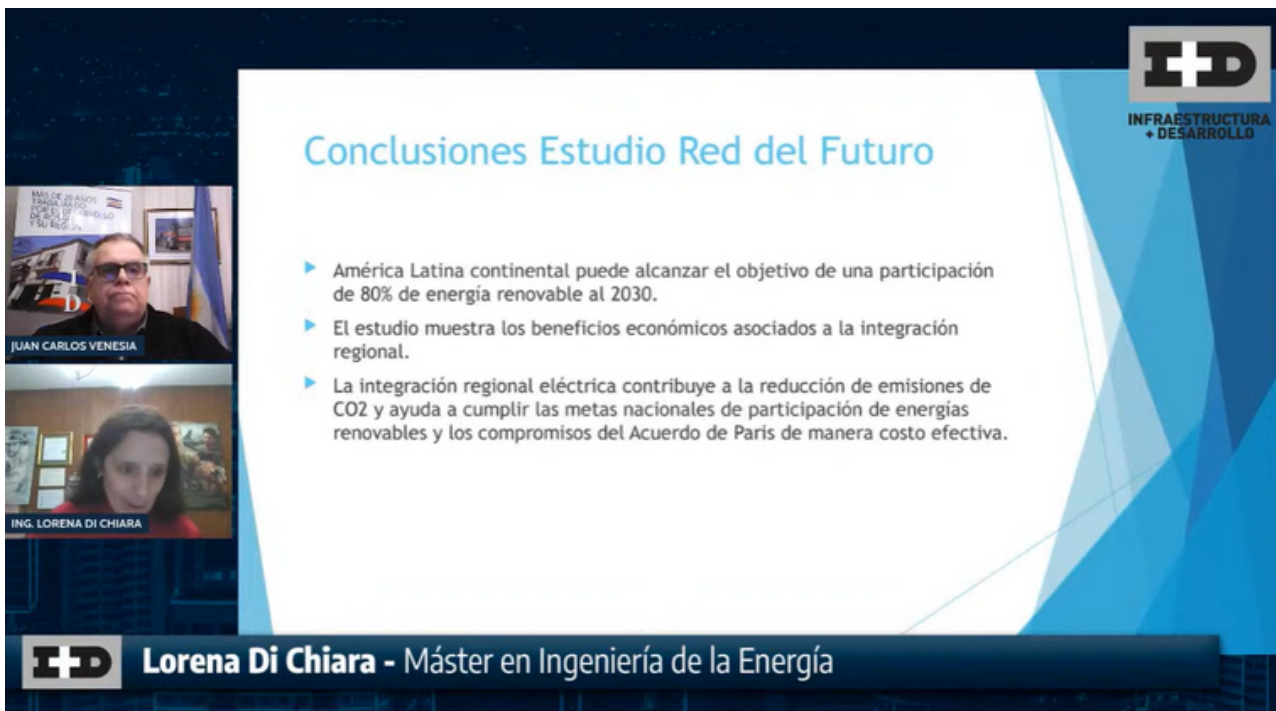
Para comenzar con la etapa de presentaciones, quien tomó la palabra fue la Ing. Lorena Di Chiara, quien centró su presentación en la integración energética en América Latina y el Caribe, con un enfoque en la región del Cono Sur.

Di Chiara resaltó que la región presenta una diversidad de niveles de desarrollo energético. Señaló que todos los países, en mayor o menor medida, tienen en su agenda la cuestión de la transición energética, motivada principalmente por la necesidad de abordar el cambio climático.

Hizo referencia a un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) denominado "La Red del Futuro", el cual promueve el desarrollo de una red eléctrica limpia y sostenible para América Latina. Este estudio enfatiza la conveniencia económica de la generación de energía renovable y la integración de líneas de transmisión.

Uno de los puntos clave resaltados en este estudio es la conveniencia económica de impulsar la generación de energía a partir de fuentes renovables. La transición hacia tecnologías limpias, como la solar, eólica e hidroeléctrica, no solo reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que también contribuye a la diversificación de la matriz energética. La disminución de la dependencia de los combustibles fósiles no solo brinda una mayor seguridad energética, sino que también abre oportunidades para el desarrollo de nuevas industrias y la creación de empleo en el sector de las energías renovables.

Además, el informe subraya la importancia de la integración de líneas de transmisión en la región. La construcción de infraestructuras de transmisión eficientes y modernas facilita la distribución equitativa de la energía generada, promoviendo la conectividad entre los diferentes países y regiones.



The screenshot shows a video conference interface. On the left, there are two small video windows. The top one shows a man with glasses and a dark shirt, identified as 'JUAN CARLOS VENESIA'. The bottom one shows a woman with dark hair, identified as 'ING. LORENA DI CHIARA'. The main part of the screen is a presentation slide with a blue and white geometric design. The slide title is 'Conclusiones Estudio Red del Futuro'. In the top right corner of the slide, there is a logo for 'ID INFRAESTRUCTURA + DESARROLLO'. The slide contains three bullet points in Spanish. At the bottom of the video window, there is a dark blue banner with the 'ID' logo and the text 'Lorena Di Chiara - Máster en Ingeniería de la Energía'.

Conclusiones Estudio Red del Futuro

- ▶ América Latina continental puede alcanzar el objetivo de una participación de 80% de energía renovable al 2030.
- ▶ El estudio muestra los beneficios económicos asociados a la integración regional.
- ▶ La integración regional eléctrica contribuye a la reducción de emisiones de CO2 y ayuda a cumplir las metas nacionales de participación de energías renovables y los compromisos del Acuerdo de París de manera costo efectiva.

ID Lorena Di Chiara - Máster en Ingeniería de la Energía

La especialista en materia energética mencionó que en la región existen avances en la integración energética. Destacó el caso del Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC) como un ejemplo exitoso de mercado eléctrico regional.

Comentó sobre la Comunidad Andina, que comprende a Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. A pesar de tener institucionalidad, todavía existe una falta de infraestructura de interconexión. También mencionó la iniciativa SI-SUR, que busca promover el diálogo energético entre los países del Mercosur y Chile con el objetivo de crear un mercado regional.

Di Chiara además identificó desafíos en la integración regional, como la falta de confianza entre países en cuanto a la dependencia energética, la necesidad de planificar sistemas abiertos en lugar de sistemas cerrados y la poca experiencia en países de tránsito para el intercambio de energía.

Resaltó la complementariedad de los recursos naturales en la región, como la energía solar de Chile, la eólica de Uruguay y parte de Brasil, y el gas natural de Argentina. Argentina, en particular, se destaca como un país de tránsito clave para la interconexión de energía en la región.

Comentó sobre las represas binacionales en la región, como Itaipú, Yacyretá, Salto Grande y otras en desarrollo. Además, destacó la infraestructura de interconexión existente, aunque en muchos casos no se están utilizando a su máxima capacidad.

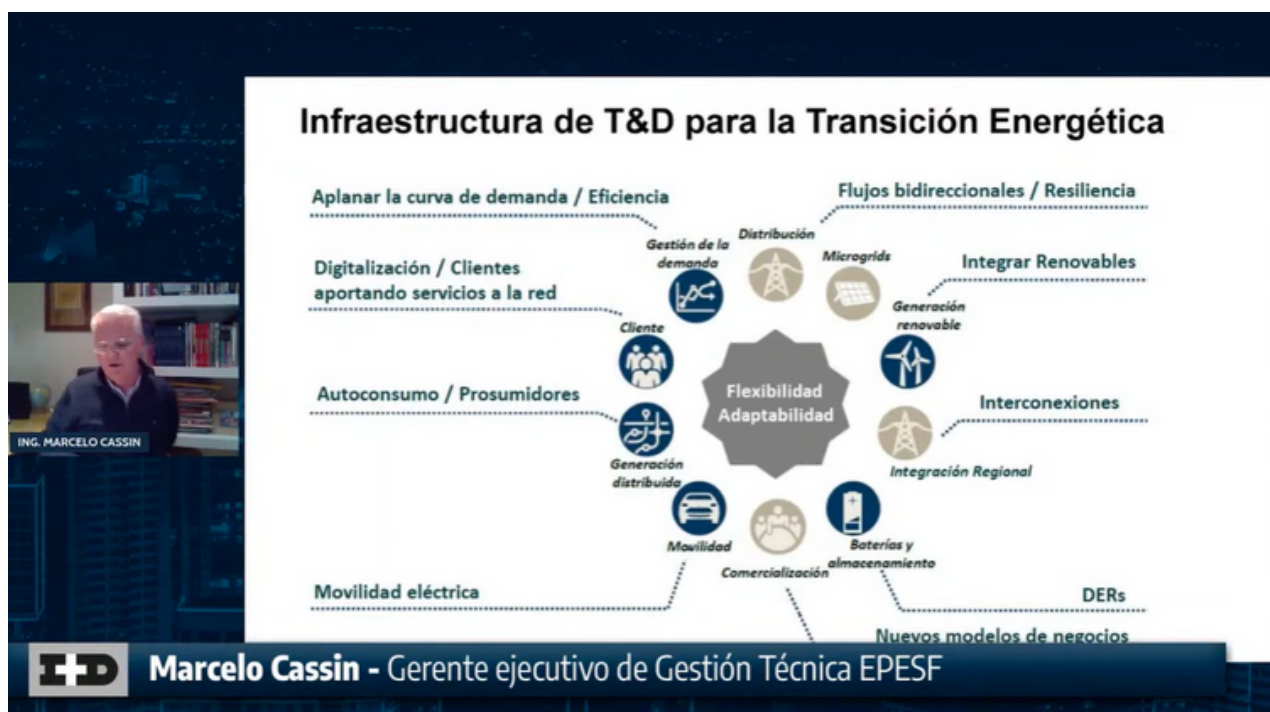
Para culminar su presentación, Di Chiara subrayó que los intercambios de energía en la región son, en su mayoría, ocasionales y basados en excedentes o necesidades puntuales. La región carece de un mercado energético regional consolidado.

A su término, el Ing. Marcelo Cassin enfocó su presentación en varios puntos clave relacionados con la transición energética y sus implicaciones en América Latina y Argentina. Comenzó su presentación enfatizando la importancia de abordar el cambio climático y la necesidad de una transición energética hacia fuentes más limpias. Destacó que la comunidad científica respalda la idea de que el cambio climático tiene un origen antropogénico.

Cassin subrayó las consecuencias del cambio climático, como el aumento de la temperatura y el derretimiento de los casquetes polares, que resulta en un aumento del nivel del mar, afectando a todas las actividades humanas. Explicó que aproximadamente dos tercios de las actividades humanas relacionadas con la producción y el consumo de energía tienen un impacto directo en el cambio climático. Esto destaca la importancia de la transición hacia fuentes de energía más limpias.

El representante de EPESF defendió el gas natural como un combustible de transición clave hacia una matriz energética más limpia. Destacó la relevancia de Argentina en este contexto debido a sus reservas de gas natural, como Vaca Muerta.

Señaló que el éxito de la transición energética depende de la infraestructura, en particular de la transmisión y distribución de energía. Argumentó que esta infraestructura es fundamental para afrontar la creciente demanda y aprovechar al máximo las fuentes de energía renovable intermitentes.



Cassin destacó la importancia de la generación distribuida, especialmente a través de fuentes de energía renovable, como la solar fotovoltaica, y mencionó la relevancia de la movilidad eléctrica como una forma de reducir la demanda de energía en los picos de consumo.

El representante de EPESF enfatizó en la necesidad de establecer una sólida interconexión entre las redes eléctricas de los países limítrofes, subrayando la importancia crucial de aprovechar la complementariedad inherente a los recursos energéticos de la región. Destacó especialmente la relevancia de unir fuerzas para optimizar la generación y distribución de energía, capitalizando las ventajas que ofrece la diversidad de fuentes disponibles.

En este contexto, hizo hincapié en la significativa contribución que la energía hidroeléctrica proveniente de Paraguay y Brasil podría aportar al sistema regional, subrayando su capacidad para generar electricidad de manera sostenible y confiable. Asimismo, resaltó la adición de la energía eólica y solar proveniente de Uruguay, señalando su potencial para diversificar la matriz energética y reducir la dependencia de fuentes más convencionales.

Cassin abordó el tema del almacenamiento de energía, particularmente en relación con las baterías de litio. Destacó que Argentina tiene el potencial para ser un actor importante en la producción de baterías de litio y servicios auxiliares.

Además, mencionó la necesidad de adaptar la regulación y los modelos de negocio para fomentar la generación distribuida, como el leasing y los contratos de compra de energía (PPA).

Finalizando su presentación, Cassin apuntó la importancia de la digitalización y la monitorización en tiempo real de las redes eléctricas para optimizar la infraestructura de transmisión y distribución y mejorar la eficiencia energética.

Al momento del debate, discutieron varios temas importantes relacionados con la energía y la transición hacia fuentes más limpias. Se reconoció la importancia de cambiar el comportamiento de consumo de energía, comenzando desde los hogares, para reducir el desperdicio y aumentar la eficiencia.

Se destacó la necesidad de proporcionar información en tiempo real a los consumidores sobre el costo y la disponibilidad de energía, para fomentar un comportamiento más consciente y eficiente. Por otra parte, se mencionó que se están realizando inversiones en infraestructura de carga para vehículos eléctricos y se considera un aspecto importante de la transición hacia fuentes de energía más limpias.

Se discutió que América Latina tiene una responsabilidad relativamente baja en las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial, pero se destacó la importancia de continuar con políticas de energías renovables y sostenibilidad, afirmando que las energías renovables son competitivas en términos de costo en la mayoría de los casos, especialmente en países que no tienen acceso a gas natural o petróleo asequible.

Para concluir, se reconoció que la energía nuclear es una fuente de base importante con emisiones cercanas a cero, pero su expansión depende de las políticas y la confianza de cada país.



PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

BIT.LY/INFRADESARROLLO2



DESAFÍOS ACTUALES EN EL TRANSPORTE REGIONAL

El miércoles 23 de agosto se llevó a cabo el tercer y último webinar del ciclo "I+D Infraestructura + Desarrollo" edición 2023 bajo el título "Desafíos Actuales del Transporte Regional". Este evento contó con la participación de la Dra. Agustina Calatayud, especialista líder de la división de transporte del Banco Interamericano de Desarrollo, quien compartió su experiencia y conocimientos en este campo. La presentación y moderación estuvo a cargo de Juan Carlos Venesia. Este webinar se convirtió en una oportunidad importante para discutir los desafíos que enfrenta el transporte regional y explorar soluciones cruciales en este ámbito.

En una nueva emisión de las plataformas digitales del Instituto de Desarrollo Regional, se continuó con el ciclo 2023 de "I+D Infraestructura + Desarrollo", enfocado en cuestiones relacionadas con el cambio climático, la transición energética y sus impactos en la infraestructura. Se abordaron temas como la sequía, la transformación hacia energías renovables y, en esta ocasión, se exploró el impacto del cambio climático en el transporte a nivel regional y latinoamericano.

El evento, organizado por el Programa de Infraestructura Regional de la Universidad Nacional de Rosario, buscó promover el desarrollo sostenible en escalas regionales, reconociendo la importancia de abordar los desafíos a nivel global, especialmente en un mundo donde el transporte ha experimentado un crecimiento significativo en las últimas décadas, con consecuencias tanto positivas como negativas.

La Dra. Agustina Calatayud, con amplia trayectoria en el ámbito del transporte y la logística, compartió su experiencia y conocimientos en una discusión sobre el impacto del cambio climático en el transporte, ofreciendo una valiosa perspectiva sobre este tema crítico.

En su presentación, Calatayud se centró en la relación entre el cambio climático y el transporte en América Latina. Comenzó señalando que el transporte es responsable del 25% de las emisiones globales de GEI, lo que contribuye al cambio climático. Además, evidenció cómo estas emisiones han aumentado significativamente desde 1990.

Calatayud explicó que la situación en América Latina respecto a las emisiones de transporte plantea un desafío significativo en la lucha contra el cambio climático. El incremento del 112% en las emisiones desde 1990 refleja una tendencia preocupante que demanda medidas urgentes y eficaces para abordar la contribución del sector al calentamiento global.

El transporte por carretera, como principal contribuyente a estas emisiones, se destaca como un factor clave en la problemática ambiental de la región. El aumento del parque automotor, impulsado por el crecimiento económico y la urbanización, ha conducido a un incremento constante en la demanda de movilidad, con consecuencias directas en las emisiones de gases de efecto invernadero. La falta de sistemas de transporte público eficientes y la preferencia por el uso del automóvil privado han exacerbado este problema.

Además, la aviación doméstica se presenta como otro actor relevante en este escenario. El continuo aumento en la conectividad aérea, impulsado por el aumento de la clase media y el turismo, ha llevado a un incremento proporcional en las emisiones de gases contaminantes. Si bien la aviación es esencial para la conectividad regional y el desarrollo económico, se hace necesario implementar medidas que permitan una transición hacia un transporte aéreo más sostenible, explorando tecnologías más limpias y eficientes.



En torno a las acciones globales, Calatayud resaltó que a nivel internacional existen medidas para abordar las emisiones del transporte marítimo, como la eficiencia energética y la adopción de fuentes de energía alternativas. También mencionó la meta de la Organización Marítima Internacional de lograr emisiones cero netas en el transporte marítimo para 2050.

La Dra. Calatayud enfatizó la importancia de que los países de América Latina adopten planes y estrategias de descarbonización y adaptación al cambio climático en sus planes de transporte. Estas políticas deben priorizar la reducción de emisiones y la adaptación a nivel sectorial y urbano.

Además, destacó la necesidad de implementar regulaciones, como topes de emisiones, para impulsar la reducción de emisiones en el transporte. La especialista del BID mencionó incentivos que pueden contribuir en la reducción de GEI, como la diferenciación de tasas portuarias para buques más limpios.

Calatayud subrayó la importancia de incorporar criterios de sostenibilidad en las concesiones de puertos y en las compras públicas relacionadas con el transporte. Además, mencionó inversiones en tecnología y sistemas de monitoreo ambiental para reducir las emisiones.

Como punto clave, explicó que se necesita un cambio sistémico en el transporte en América Latina para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones establecidos en el Acuerdo de París. Esto incluye una reducción del 50% de las emisiones para 2050, lo que implica cambios significativos en los próximos años.

Para finalizar su exposición, Calatayud hizo hincapié en la trascendencia de establecer alianzas estratégicas entre naciones latinoamericanas, así como con actores internacionales, organismos gubernamentales y entidades no gubernamentales, con el fin de compartir recursos, conocimientos y mejores prácticas. Argumentó que, ante la interconexión global de los problemas ambientales, la respuesta debe ser igualmente global, y destacó la importancia de la solidaridad y el intercambio de experiencias para lograr avances significativos en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas al transporte.



Al momento del debate y la interacción con el público, se destacó que el sector del transporte es uno de los principales contribuyentes a las emisiones de gases de efecto invernadero en América Latina, habiendo experimentado un aumento del 112% desde 1990. Esto subraya la urgente necesidad de abordar las emisiones de este sector para combatir el cambio climático.

Se subrayó la importancia de centrarse en las ciudades, ya que son los centros donde se concentran la mayoría de las emisiones del transporte. Esto resalta la necesidad de implementar políticas de movilidad sostenible a nivel urbano para reducir la contaminación del aire y las emisiones de GEI.

Calatayud señaló a la electromovilidad como una solución prometedora para reducir las emisiones en el transporte público. Ejemplos exitosos en países como Chile y Colombia muestran cómo la electrificación de flotas de autobuses puede marcar la diferencia en la reducción de emisiones y mejorar la calidad del servicio.

Aunque la electrificación es una solución, se discutieron los desafíos asociados, como el costo de los vehículos eléctricos y la infraestructura de recarga. La inversión en redes de recarga eléctrica se presenta como un tema importante de discusión entre el sector público y privado.

En el debate, se subrayó la eficiencia del transporte fluvial en términos de consumo de energía en comparación con el transporte por carretera. Además, se están explorando tecnologías eléctricas e incluso de hidrógeno para embarcaciones en la región. La adaptación al cambio climático en las rutas fluviales también se considera crucial.

Se mencionó que las instituciones multilaterales están desempeñando un papel importante en el respaldo a programas de sustitución de flotas y desarrollo de infraestructura en América Latina. Además, están involucradas en la promoción de la transición hacia modos de transporte más sostenibles en la región.

Junto con la reducción de emisiones, se enfatizó la necesidad de considerar la adaptación al cambio climático en proyectos de transporte. Esto se logra a través de evaluaciones de impacto ambiental y modelos científicos que respaldan las metas de reducción.

A nivel internacional, existe un acuerdo en la necesidad de transitar hacia vehículos eléctricos en el sector del transporte ligero. Sin embargo, se reconoce que la velocidad de esta transición puede variar según la región y la disponibilidad de tecnologías.

Para Calatayud, América Latina emerge como una región que, aunque no ostenta el título de principal generadora de emisiones en el sector transporte, se halla inmersa en un cambio de paradigma de alcance global. La necesidad de adaptarse a esta transformación se vuelve imperativa, dado que los estándares ambientales a nivel internacional se tornan cada vez más rigurosos. Es fundamental que la región se posicione de manera proactiva en este escenario, abrazando y liderando la transición hacia un transporte más sostenible.

La importancia de este cambio se destaca aún más cuando consideramos las recomendaciones de expertos, como la especialista del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), quien subraya la relevancia de que las personas se familiaricen con las inminentes transformaciones en sus respectivas actividades y sectores. En este sentido, se enfatiza la necesidad de comprender a fondo cómo estas metamorfosis impactarán en los campos laborales individuales y, sobre todo, cómo cada persona puede desempeñar un papel activo en la reducción de emisiones y la promoción de la movilidad sostenible desde su posición específica.

La experta del BID sugiere que la anticipación y comprensión de estas tendencias permitirán a las personas no solo adaptarse eficientemente a los cambios, sino también participar de manera proactiva en la construcción de soluciones y estrategias que impulsen la sostenibilidad. En este sentido, el compromiso y la contribución de cada individuo se convierten en factores clave para avanzar hacia un futuro donde el transporte en América Latina se caracterice por su ecoeficiencia y respeto al medio ambiente.

Para concluir la jornada, Calatayud instó a la acción, especialmente dirigido a los tomadores de decisiones y líderes de opinión. Este llamado implica comenzar a explorar cómo, desde cada ámbito y profesión, se puede contribuir a la transformación del sector del transporte. La participación activa es fundamental para abordar este desafío global. Es necesario que, desde diversos sectores, se abracen iniciativas que fomenten un cambio positivo en el transporte, y que cada individuo se comprometa a desempeñar un papel activo en este proceso.



PUEDO VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

[BIT.LY/INFRADESARROLLO3](https://bit.ly/infraDESARROLLO3)





EDECA®

En EDECA volcamos toda nuestra idoneidad y experiencia en concretar obras de gran magnitud abriendo nuevos caminos en la traza urbana y mejorando la calidad de vida de las personas, que viven, trabajan, viajan, se trasladan, proyectan sueños.

Sabemos que detrás de cada mejora, surgen múltiples posibilidades. Por eso, lo más grande de las obras que construimos, son las historias que nacen con cada obra.

CONTACTO

T: 0341 4557155 / 4541138 / 4549632

C: comunicacion@edeca-sa.com.ar

D: Oficina comercial Cnel. Polledo Bernaldez 2517
Rosario, Santa Fe, Argentina



Desafíos Metropolitanos

Gobernanza e inclusividad territorial

Webinar | Miércoles 19 de abril

“Uso de suelo metropolitano. Problemática del Gran Rosario”

Conversatorio entre especialistas



Cintia Barenboim
Doctora en Geografía



Norma Lanciotti
Doctora en Historia

Webinar | Miércoles 7 de junio

“Parques industriales y logísticos” Desafíos del uso de suelo metropolitano

Conversatorio entre especialistas



Claudio Mossuz
Secretario de Industria de Santa Fe



Emiliano Lingo
Socio Gerente de Gea Desarrollos
Vicepresidente PI San Lorenzo



María Eva Contesti
Magister en Gestión
Ambiental Metropolitana



Presenta y modera

Juan Carlos Venesia
Director IDR

Streaming en vivo mediante el canal de YouTube del IDR

USO DE SUELO METROPOLITANO.

PROBLEMÁTICA DEL GRAN ROSARIO

El miércoles 19 de abril de 2023 dio comienzo la edición 2023 de la plataforma virtual coordinada por el Instituto de Desarrollo Regional "Desafíos Metropolitanos". En esta ocasión, el punto de partida fue el primer webinar de la temporada, titulado "Uso de suelo metropolitano. Problemática del Gran Rosario", con la presencia de dos especialistas en la materia: la Dra. Arq. Cintia Barenboim y la Dra. Lic. Norma Lanciotti, quienes aportaron sus conocimientos y experiencias en el campo del uso del suelo metropolitano y sus procesos históricos.

Un nuevo año de la plataforma virtual "Desafíos Metropolitanos" se llevó adelante este 2023, en el cual los temas abordados centraron su eje en el uso de suelo metropolitano. Es por esto que el primer webinar de la plataforma se desarrolló bajo la temática "Uso de suelo metropolitano. Problemática del Gran Rosario", y sirvió como puntapié de debate sobre la planificación y la gestión del suelo en el Área Metropolitana del Gran Rosario, tomando referencias históricas e intentando debatir y acordar una agenda común que contemple el desarrollo sostenible de la comunidad y el entorno.

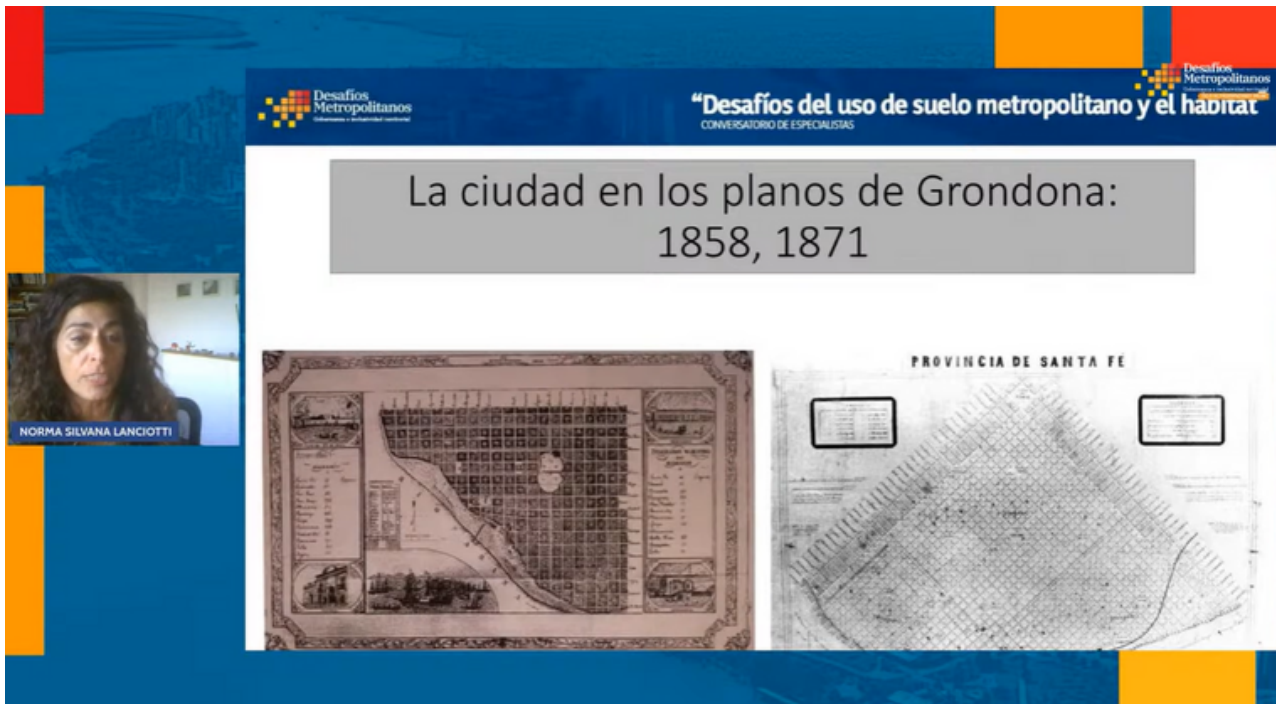
Para abordar esta cuestión, se convocó a dos especialistas, la Dra. Arq. Cintia Barenboim y la Dra. Lic. Norma Lanciotti. Por su parte, la presentación y moderación del coloquio estuvo a cargo de Juan Carlos Venesia, director del Instituto de Desarrollo Regional, quien expresó su entusiasmo por la participación de ambas expertas y subrayó la importancia de discutir la problemática del uso del suelo en el contexto del desarrollo urbano.

Venesia subrayó la importancia intrínseca de la temática abordada, especialmente en un momento crucial en el que el desarrollo urbano y la planificación del uso del suelo se enfrentan a desafíos de suma relevancia en el contexto del Gran Rosario. Su énfasis radicó en la necesidad de abordar estos desafíos de manera proactiva y estratégica, reconociendo la complejidad de los factores que influyen en la configuración de la zona.

Además, resaltó el valor significativo que estas discusiones aportan al entendimiento de la dinámica del Área Metropolitana, señalando las tendencias emergentes y estableciendo conexiones fundamentales entre estas dinámicas y los procesos de desarrollo urbanístico e inversión inmobiliaria. La comprensión profunda de estas interrelaciones se revela como un elemento fundamental para la toma de decisiones informadas y la formulación de políticas que promuevan un crecimiento sostenible y equitativo en la región. En este sentido, Venesia subrayó la necesidad de promover un diálogo continuo y colaborativo entre los diversos actores involucrados, enfatizando que la construcción de soluciones efectivas requiere un enfoque holístico y la consideración cuidadosa de las múltiples dimensiones que conforman el entorno urbano y metropolitano.

Quien comenzó con el espacio de presentaciones fue la Dra. Lanciotti, quien compartió una perspectiva histórica de la expansión urbana de Rosario, Argentina, resaltando varios puntos a tener en cuenta.

Sobre los orígenes de Rosario, Lanciotti expuso que Rosario se estableció como un puerto en el siglo XVII, y su crecimiento inicial estuvo relacionado con su función de abastecedor de recursos para la Guerra de la Triple Alianza contra Paraguay en el siglo XIX. Durante este período, la ciudad experimentó un crecimiento incipiente como puerto estratégico para la guerra y comenzó a expandirse.



La ciudad experimentó un rápido crecimiento demográfico gracias a la inmigración, especialmente de origen italiano y español. En 1926, la población de Rosario ya superaba los 400.000 habitantes, lo que marcó un crecimiento notable en un corto período de tiempo.

Lanciotti explicó que, a partir de 1930, la economía de Rosario se diversificó debido a la crisis económica y comenzó a incluir actividades industriales, además de las tradicionales actividades agropecuarias. Esta diversificación se debió al cambio de enfoque de la economía, ya que la exportación de productos agropecuarios se vio afectada por la crisis económica.

La expansión urbana se dirigió principalmente hacia el norte, el oeste y el sur de la ciudad. En el norte, se desarrollaron industrias y se crearon ciudades como San Lorenzo y Puerto General San Martín, gracias a la instalación de fábricas y empresas de transporte. El oeste de la ciudad mantuvo un perfil rural y residencial, especialmente en las áreas rurales, con quintas y viviendas de fin de semana. Hacia el sur, la actividad industrial ganó protagonismo, con la instalación del frigorífico Swift en 1924 y otros desarrollos relacionados con la ganadería.

Prosiguiendo su explicación, Lanciotti mencionó que en la década de 1950, se realizaron intentos de planificación urbana con el Plan Montes, que buscaba organizar el crecimiento urbano y promover el Cordón Industrial. Este plan fue el primero en proponer la idea de integración urbana regional, incluyendo la noción de un cordón industrial que abarcaba un territorio que se extendía desde Puerto General San Martín hasta San Nicolás.

La planificación urbana se vio interrumpida por la dictadura militar en los años 70, lo que obstaculizó los esfuerzos de planificación y ordenamiento territorial. Lanciotti mencionó que la falta de continuidad en la planificación resultó en un crecimiento no regulado y la especulación en el mercado inmobiliario.

Sobre el cambio de perfil económico, la especialista expuso que en los años 80, el cultivo de la soja y la exportación de productos relacionados con la soja impulsaron la expansión de puertos y fábricas, lo que remodeló el perfil económico de la región. Esto llevó a la creación de puertos propios y el desarrollo de las áreas portuarias por parte de multinacionales y empresas aceiteras de capital nacional.

Mencionando los impactos de la expansión urbana desordenada, Lanciotti explicó que la expansión no planificada trajo consigo problemas, como la especulación del suelo debido a la dispersión de núcleos urbanos no integrados. Esta falta de integración urbana resultó en un alto costo para el desarrollo de infraestructuras, lo que dificultó la provisión de servicios y la inversión en equipamiento.

Culminando su presentación, la Dra. Lanciotti destacó los desafíos a los que se enfrenta la planificación del suelo metropolitano:

- Los precios del suelo continuaron aumentando, lo que dificultó el acceso a la vivienda para la mayoría de la población.
- La sub-urbanización y la gentrificación son tendencias actuales que han traído cambios en la demografía y el uso del suelo en la región.
- Los sistemas viales y de transporte enfrentan ineficiencias, lo que ha aumentado los costos de acceso a servicios e infraestructura.
- Estos desafíos han contribuido a la desigualdad y la conflictividad social en la región.

Prosiguiendo con el webinar, la Dra. Arq. Cintia Barenboim proporcionó información detallada sobre la expansión urbana en el área metropolitana de Rosario, y se centró en el cuadrante noroeste, específicamente en las localidades de Funes y Roldán.

En primer término, Barenboim definió al Área Metropolitana de Rosario, la cual está compuesta por un conjunto de localidades, municipios y comunas que se desarrollan en torno a la ciudad de Rosario. Estas áreas están interconectadas por actividades comerciales, productivas, recursos naturales, servicios e infraestructuras.

Con respecto al crecimiento poblacional, la especialista subrayó que el AMR concentra aproximadamente el 43% de la población de la provincia de Santa Fe, a pesar de ocupar solo el 1.6% del territorio de la provincia.

Barenboim, al explorar el Área Metropolitana de Rosario (AMR), detalló su división en tres corredores principales: norte, oeste y sur, cada uno con características y desafíos particulares. Su atención se centró en el cuadrante oeste, específicamente en el corredor noroeste, que alberga las localidades de Funes y Roldán. Estos lugares, con una historia vinculada al ferrocarril en el siglo XIX, han experimentado un notable crecimiento residencial desde la década de 1970, marcando el inicio de un proceso continuo de urbanización.

En la última década, tanto la población local como la migratoria en estas áreas han experimentado un aumento significativo, reflejando una dinámica demográfica en constante cambio. En este contexto, Barenboim destacó la importancia de comprender el dinamismo social y económico que impulsa el desarrollo en estas regiones.

En cuanto al uso de suelo y la expansión urbana, lo residencial prevalece como la categoría dominante en Funes y Roldán, abarcando la mayor extensión territorial. Los nuevos desarrollos inmobiliarios desempeñan un papel crucial al transformar antiguos terrenos rurales en espacios urbanos y suburbanos, dando forma al paisaje de manera significativa. Este fenómeno destaca la necesidad de abordar estratégicamente la planificación urbana y el uso sostenible del suelo en estas localidades en constante transformación.

Para Barenboim, los desafíos que se presentan entorno a la planificación urbana de las áreas estudiadas son los siguientes:

- La densificación y el crecimiento excesivo han llevado a la falta de infraestructura y servicios en algunas áreas. Las inundaciones son una preocupación debido a la ubicación de estas localidades en cuencas de ríos y arroyos.
- Existe una saturación del tráfico en ciertas áreas debido al aumento del parque automotor.
- La especulación inmobiliaria ha generado precios elevados del suelo y dificultades de acceso a la vivienda para los sectores de bajos ingresos. La diversidad de tipologías de viviendas y la fragmentación del tejido urbano plantean desafíos para la planificación y la gestión del territorio.

The slide is titled "Desafíos del uso de suelo metropolitano y el habitat" and is part of a "CONVERSATORIO DE ESPECIALISTAS". It features the logo of "Desafíos Metropolitanos" in the top left corner. The main heading is "CRECIMIENTO URBANO CUADRANTE OESTE: CORREDOR NOROESTE FUNES - ROLDÁN". Below this, there are two bullet points:

- A fines de los noventa comienzan aparecer nuevas formas de residencia (barrios cerrados, clubes de campo) orientado a los sectores sociales de ingresos altos y medio-altos, sumado a la ejecución de obras públicas viales de gran envergadura que mejoran la conectividad y movilidad.
- En las últimas dos décadas se evidencia un proceso de crecimiento excesivo de la planta urbana consumiendo gran parte del suelo rural para tierra urbana y suburbana. Los loteos se transforman para viviendas permanente, a los que se agregan barrios cerrados, clubes de campo, barrios abiertos y nuevas tipologías de condominios, incorporando la densificación vertical.

At the bottom of the slide, there are three images: a landscape view of a residential area, a modern multi-story building, and a wide view of a suburban development. On the left side of the slide, there is a small video inset showing a woman, identified as CINTIA BARENBOIM, speaking.

Para culminar, la Dra. Barenboim resaltó que en estas localidades hay una ausencia de políticas habitacionales para los sectores de bajos recursos. Los barrios populares son una realidad, pero no se han desarrollado políticas de acceso a la vivienda para estos sectores.

The image shows a video player interface for a webinar. On the left side, there is a laptop icon and the text "PUEDE VISUALIZAR EL WEBINAR INGRESANDO A: BIT.LY/DESAFIOSMETRO1". The main area of the player shows three video feeds of participants: JUAN CARLOS VENESIA - IDR, CINTIA BARENBOIM, and NORMA SILVANA LANCIOTTI. A large play button is overlaid in the center of the video feeds. At the bottom of the player, there is a progress bar and control icons for play, pause, and volume.

PARQUES INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS.

DESAFÍOS DEL USO DE SUELO

METROPOLITANO

El segundo webinar del ciclo 2023 de la plataforma virtual “Desafíos Metropolitanos”, coordinada por el Instituto de Desarrollo Regional, hizo foco en el sector industrial, analizando los desafíos y oportunidades que tiene el mismo bajo la consigna “Parques industriales y logísticos. Desafíos del uso de suelo metropolitano”. La cita tuvo lugar el miércoles 7 de junio, y reunió a Secretario de Industria de la provincia de Santa Fe, Claudio Mossuz, al Socio Gerente Gea Desarrollos / Vicepresidente del Parque Industrial San Lorenzo, Emiliano Lingo, y a la Magister en Gestión Ambiental Metropolitana, María Eva Contesti.

Juan Carlos Venesia, director del Instituto de Desarrollo Regional, fue el encargado de dar inicio a un nuevo webinar de la edición 2023 de la plataforma virtual "Desafíos Metropolitanos", que ha sido una iniciativa constante en el Área Metropolitana de Gran Rosario durante varios años. Este ciclo se ha destacado por abordar temas cruciales relacionados con la gobernanza y la inclusión social en esta región, brindando un espacio de diálogo y reflexión tanto para expertos como para actores públicos y privados.

Venesia destacó que en el transcurso de este año, el ciclo de discusiones se orienta de manera primordial hacia un tema fundamental pero frecuentemente pasado por alto: el uso del suelo metropolitano. La atención se centra de manera particular en aspectos clave como el suelo industrial, logístico, grandes áreas de producción y las conexiones portuarias de gran envergadura. La intención es explorar minuciosamente estos componentes, analizando sus impactos y desafíos para así proponer soluciones integrales y sostenibles.

En este contexto, se resaltó la importancia de contar con la participación activa de expertos y líderes de distintos sectores, tanto del ámbito público como del privado. La colaboración entre estos actores se presenta como un factor esencial para abordar de manera efectiva y holística los desafíos que plantea la planificación metropolitana en relación con el uso del suelo.

La premisa subyacente en este enfoque es la convicción de que la planificación metropolitana, en especial en lo que concierne al uso del suelo, desempeña un papel trascendental en la configuración y desarrollo de una región. Al reconocer la interconexión entre los diferentes tipos de suelo y su impacto en el tejido urbano, se busca establecer lineamientos y estrategias que fomenten un crecimiento armónico, sostenible y equitativo en el ámbito metropolitano. De esta manera, se aspira a construir no solo ciudades eficientes desde el punto de vista económico, sino también inclusivas, resilientes y ambientalmente responsables.

La falta de claridad en cuanto a los usos de suelo puede tener un impacto negativo en la infraestructura, la conectividad y la densificación territorial, lo que puede dificultar el desarrollo sostenible y la prosperidad de la región.

Para dar comienzo al bloque de presentaciones, la Mg. María Eva Contesti tomó la palabra, y abordó el tema del uso de suelo rural y su transformación en un terreno de experimentación para el desarrollo tecnológico. Hizo hincapié en la importancia de entender el suelo rural como un territorio de oportunidades para proponer zonas híbridas de integración productiva y residencial. Destacó la necesidad de repensar la estructura de las áreas metropolitanas, enfocándose en el desarrollo sustentable y la preservación del medio ambiente.



María Eva señaló que a lo largo de la historia, la relación entre la ruralidad y la urbanidad ha estado presente, y es fundamental repensar el borde entre la ciudad y el territorio extramuros. Argumentó que existe un cambio de paradigma en el que lo rural ya no se ve como un lugar de extracción de recursos, sino como un terreno de integración entre la expansión residencial, la producción de alimentos, la producción de energía, la gestión de residuos y otros nuevos modelos productivos.

La exposición de María Eva incluyó ejemplos de proyectos en los que se buscó la integración de usos de suelo en áreas metropolitanas, como parques recreativos, preservación del medio ambiente, producción de energía y producción intensiva de alimentos. También destacó la importancia de repensar la relación entre la naturaleza y el artefacto, y cómo esto puede conducir a un cambio en el paradigma de cómo nos relacionamos con el entorno.

Continuando con las exposiciones, fue el turno de Emiliano Lingo, presidente del Parque Industrial de San Lorenzo, quien abordó una serie de cuestiones importantes relacionadas con el uso del suelo en el contexto metropolitano, centrándose en particular en los parques industriales y logísticos. A lo largo de su presentación, destacó algunas ideas fundamentales y planteó preguntas clave que invitaron a reflexionar sobre estos desafíos.

En primer lugar, subrayó la importancia de la cuestión hídrica, señalando que esta preocupación es crucial en cualquier proyecto de desarrollo de suelo en el área metropolitana, especialmente en la región de Rosario. Esto destaca la necesidad de considerar cuidadosamente cómo se gestiona el agua en estos entornos urbanos.

Emiliano también destacó algunas problemáticas comunes que surgen en proyectos industriales y logísticos. Estos incluyen cuestiones relacionadas con la conectividad, la infraestructura, la disponibilidad de gas natural y la energía eléctrica. Identificó estos elementos como factores críticos para el éxito de cualquier iniciativa en esta área.

Otro punto clave que planteó fue el valor de la tierra. Argumentó que los altos costos de la tierra en zonas designadas como industriales pueden plantear desafíos significativos para los desarrolladores, lo que dificulta la creación de proyectos rentables.



The slide is titled "Parques Industriales y Logísticos" with the subtitle "Desafíos del uso de suelo metropolitano". It includes the "Desafíos Metropolitanos" logo in the top right and bottom left corners. A map of Rosario, Argentina, is shown in the center, with various industrial and logistical zones highlighted in red and blue. On the left side, there are two video call windows: the top one shows Juan Carlos Venesia and the bottom one shows Emiliano Lingo. The date "Webinar 07-06-2023" is displayed on the right. At the bottom, a blue banner identifies Emiliano Lingo as "Socio Gerente GEA Desarrollos / Vicepresidente PI San Lorenzo".

En cuanto a la regulación y la diferenciación de usos, Emiliano mencionó la falta de distinción en cómo se abordan diferentes tipos de uso del suelo. Señaló la importancia de desarrollar regulaciones que consideren el impacto ambiental y la compatibilidad de los usos, reconociendo que no todos los proyectos son iguales.

También planteó la necesidad de una mejor planificación territorial en áreas metropolitanas y la importancia de integrar una variedad de usos, incluyendo lo industrial, lo logístico y lo tecnológico.

Emiliano resaltó la toma de decisiones, tanto políticas como técnicas, en la ubicación de parques industriales y logísticos. Explicó cómo estas decisiones pueden estar influenciadas por factores históricos, económicos y sociales, y cómo a menudo es un equilibrio delicado.

Finalmente, enfatizó el potencial de Rosario como un centro de distribución a nivel nacional y regional y la importancia de integrar usos industriales, logísticos y tecnológicos en proyectos de desarrollo de suelo.

Claudio Mossuz, Secretario de Industria de la provincia de Santa Fe, fue el encargado de cerrar las presentaciones. Destacó cuatro pilares fundamentales para la política industrial local. En primer lugar, resaltó la importancia de impulsar la tecnología e innovación en las empresas. Luego, enfatizó el desarrollo de talento y capacitación como clave para enfrentar desafíos tecnológicos. También abogó por políticas de promoción y financiamiento para estimular la inversión, y subrayó la necesidad de contar con una infraestructura moderna. En conjunto, estos pilares buscan consolidar un entorno propicio para el desarrollo industrial, la innovación y la sostenibilidad en la provincia.

Además de los pilares mencionados, Mossuz resaltó la importancia de establecer alianzas estratégicas con el sector privado, la academia y otros actores relevantes. En este sentido, destacó la colaboración como un factor clave para potenciar la innovación y el intercambio de conocimientos. Mossuz enfatizó la necesidad de impulsar clusters industriales que fomenten la colaboración entre empresas del mismo sector, creando sinergias que impulsen el crecimiento conjunto y fortalezcan la competitividad regional.

Mencionó que la provincia de Santa Fe cuenta con 55 parques industriales y áreas reconocidas. Explicó el proceso para la creación y reconocimiento de estos parques, destacando que no es un proceso sencillo y que se requiere cumplir con una serie de requisitos. También subrayó la importancia de contar con una nueva ley de parques productivos que unifique la terminología y promueva el desarrollo sostenible.



Secretaría de Industria
Infraestructura

Ordenamiento territorial del suelo industrial y acompañamiento a inversiones en obras intramuros de parques y áreas industriales

Hito:
Proyecto de **Ley de Parques Productivos**, con una mirada integral sobre todas las actividades productivas no primarias (Industria, Logística/Servicio, Tecnológica).

Acciones en números:

- **55 Parques y Áreas reconocidas**
- 11 en proceso de reconocimiento
- De **2020 a 2022** se entregaron **34 ANR** por un monto total aprox. **\$224.000.000.**
- En **2023** se entregarán **15 ANR** por un monto total aprox. de **\$220.000.000.**
- Santa Fe es la segunda provincia a nivel nacional con más parques y áreas industriales.

Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología

Santa Fe
Provincia

DM - "Parques industriales y logísticos. Desafíos del uso de suelo metropolitano" (07.06.2023)

Claudio Mossuz señaló que han otorgado apoyos financieros a varios parques y áreas industriales en la provincia, además de buscar incrementar el número de parques reconocidos. También mencionó la necesidad de una legislación que contemple no solo la industria, sino también actividades comerciales y de servicios, así como tecnológicas.

Finalmente, hizo hincapié en la importancia de establecer un régimen de sanciones y obligaciones en la nueva ley de parques productivos y en la necesidad de promover la radicación de diversas empresas en estos parques, no limitándolo solo a la industria.



PUEDE VISUALIZAR EL WEBINAR INGRESANDO A:

BIT.LY/DESAFIOSMETRO2

Participants: JUAN CARLOS VENESIA, MARÍA EVA CONZATTI, CLAUDIO MOSSUZ, EMILIANO LINGO

Construyendo confianza

Impulsamos el desarrollo de los principales sectores productivos. Creamos valor en cada proyecto y comunidad. Aprendemos con cada oportunidad. Evolucionamos para estar cerca. Construimos futuro.



50 • M/LC/C

«Desarrollo y Región»

CICLO DE PRESENTACIONES ONLINE
EDICIÓN 2023

Miércoles 22 de marzo

“Bioeconomía y transporte ferroviario. Desafíos para el desarrollo argentino”



Ing. Fernando Vilella CPN. Claudio Molina

Miércoles 3 de mayo

“Los desafíos del desarrollo ante la crisis y la incertidumbre económica”



Lic. Bernardo Kosacoff

Miércoles 12 de julio

“Fragmentación o integración. Desafío regional actual”



Dr. Esteban Actis

Presenta y modera:  **Juan Carlos Venesia - Director IDR**

En vivo por el canal de YouTube del Instituto de Desarrollo Regional



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL

Más información
WWW.FIDR.ORG.AR

BIOECONOMÍA Y TRANSPORTE FERROVIARIO. DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO ARGENTINO

El miércoles 22 de marzo marcó el inicio del ciclo 2023 de la plataforma "Desarrollo y Región", coordinada por el Instituto de Desarrollo Regional, un evento muy esperado que abordó temas cruciales para el desarrollo argentino. Bajo el título "Bioeconomía y Transporte Ferroviario: Desafíos para el desarrollo argentino", este primer webinar reunió a reconocidos expertos y líderes de opinión en un evento que exploró las oportunidades y retos que enfrenta el país en estos ámbitos.

El ciclo "Desarrollo y Región" es una plataforma de referencia para aquellos interesados en profundizar en cuestiones que influyen en el rumbo de Argentina y la región. En el primer webinar de la edición 2023, el enfoque se centró en la bioeconomía y el transporte ferroviario, dos pilares fundamentales para el crecimiento económico y la sostenibilidad del país.

Los invitados para este evento fueron el Ing. Fernando Vilella y el CPN. Claudio Molina, expertos con amplia experiencia en sus respectivas áreas. Vilella es conocido por su destacado trabajo en la promoción de la bioeconomía, mientras que Molina aporta su profundo conocimiento en el campo del transporte ferroviario.

Claudio Molina inició la presentación abordando la historia y situación actual del sistema ferroviario argentino, resaltando décadas de decadencia. Atribuyó este declive a un cambio en el paradigma global sobre la obsolescencia del ferrocarril por consideraciones ambientales y de salud. Molina subrayó la necesidad de desafiar estas percepciones erróneas, destacando los beneficios medioambientales, eficiencia y contribuciones económicas del ferrocarril. Propuso una revaluación integral de las políticas, abogando por enfoques modernos y sostenibles para revitalizar la red ferroviaria argentina.

Molina hizo un recorrido histórico desde el nacimiento del ferrocarril argentino en 1857, que reemplazó a las carretas en un momento en que no había carreteras adecuadas. Destacó que la mayor carga ferroviaria se registró en 1927, con aproximadamente 44 millones de toneladas. En estos términos, señaló que después de 1927, la decadencia del ferrocarril parecía inevitable debido a eventos como la Primera Guerra Mundial y la crisis de 1930. En los años 60, la justificación para la reducción del ferrocarril fue el déficit fiscal, que se afirmaba que representaba el 75% del déficit nacional.

Además, destacó que la disminución del sistema ferroviario en Argentina se atribuye principalmente a la expansión global de la refinación de petróleo y la llegada de empresas automotrices al país. La dependencia creciente del transporte automotor, impulsada por la demanda de combustibles derivados del petróleo, favoreció el auge de la industria automotriz, que priorizó el transporte por carretera sobre el ferrocarril. Este cambio en la matriz económica generó un impacto directo en la infraestructura y el transporte, relegando al ferrocarril a un segundo plano. La falta de inversión en la modernización y expansión de la red ferroviaria debilitó su competitividad, marcando un cambio significativo en la forma en que se concebía y organizaba el transporte de mercancías en el país.

Molina mencionó los cambios tecnológicos que han ocurrido en el ferrocarril, como la transición de la locomotora a vapor a la diésel/eléctrica en los años 60. También señaló que actualmente se está produciendo un cambio tecnológico con la transición hacia vehículos eléctricos.



Por otra parte, el especialista hizo referencia a la legislación que separó verticalmente las actividades ferroviarias en Argentina en 2008 y 2015, y mencionó la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado para coordinar las políticas ferroviarias.

Prosiguiendo, destacó la baja densidad de carga como uno de los principales problemas actuales del ferrocarril en Argentina. Explicó que la carga transportada es baja en relación con la extensión de vías y destacó la importancia de aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de carga.

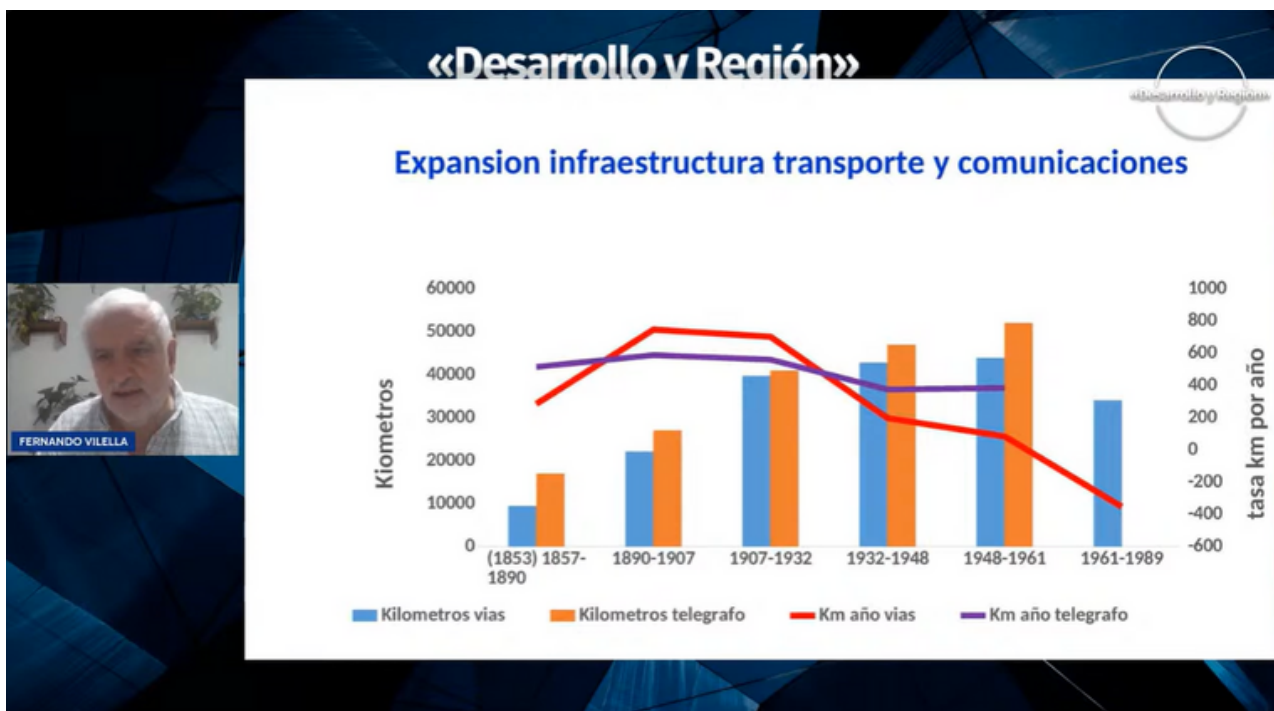
Como punto clave a tener en cuenta, Molina abogó por la implementación del Open Access en el ferrocarril, una figura que permitiría la competencia y un acceso más equitativo a la infraestructura ferroviaria. También enfatizó la necesidad de desarrollar el transporte ferroviario como parte de una estrategia de desarrollo territorial.

Por último, Molina destacó la importancia de una iniciativa legal que respalde el desarrollo ferroviario y que cuente con un alto consenso político. Señaló que esta iniciativa debería buscar aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de carga en el país.

A su término, el momento de la presentación fue para Fernando Vilella, quien comenzó profundizando en varios aspectos relacionados con la importancia histórica y contemporánea del ferrocarril en Argentina.

Vilella destacó la importancia crucial del ferrocarril en el desarrollo de Argentina, subrayando su papel fundamental en la reducción significativa de los costos de transporte. Desde una perspectiva logística, esta infraestructura permitió facilitar el acceso de los productos argentinos a mercados distantes, con un énfasis especial en los mercados europeos.

En su análisis histórico, Vilella destacó dos aspectos cruciales. En primer lugar, subrayó la expansión de la red ferroviaria y su impacto acumulativo. Durante un período que abarca aproximadamente desde 1890 hasta 1930, la tasa de crecimiento anual de la extensión de vías férreas se situaba en torno a los 700 kilómetros por año. Esta expansión no solo mejoró la conectividad, sino que también se tradujo en un aumento significativo en la producción y el transporte de carga y pasajeros.



En su análisis histórico, Vilella destacó dos aspectos cruciales. En primer lugar, subrayó la expansión de la red ferroviaria y su impacto acumulativo. Durante un período que abarca aproximadamente desde 1890 hasta 1930, la tasa de crecimiento anual de la extensión de vías férreas se situaba en torno a los 700 kilómetros por año. Esta expansión no solo mejoró la conectividad, sino que también se tradujo en un aumento significativo en la producción y el transporte de carga y pasajeros.

En segundo lugar, hizo hincapié en la importancia del telégrafo, un instrumento crucial de comunicación en ese momento. El telégrafo desempeñó un papel esencial en las operaciones comerciales y contribuyó a la eficiencia económica y logística.

Vilella continuó explicando que durante el período de expansión ferroviaria mencionado anteriormente, el crecimiento de la red ferroviaria estuvo estrechamente relacionado con el crecimiento de la población, la producción agropecuaria y el transporte de pasajeros. Las tasas de crecimiento anual acumulativo durante este período fueron notables: la población creció un 3.5%, mientras que las toneladas transportadas por ferrocarril aumentaron en un 14%, los pasajeros transportados aumentaron en un 12%, y la producción agropecuaria creció un 8% anual acumulativo.

Sin embargo, Vilella señaló que a partir de la década de 1930, esta tendencia comenzó a cambiar. La tasa de crecimiento de la expansión ferroviaria disminuyó, al igual que la cantidad de toneladas transportadas por ferrocarril y el número de pasajeros. Esta inversión en la infraestructura ferroviaria resultó en un sistema de transporte menos eficiente en términos ambientales.

El conferencista destacó la importancia de medir la huella ambiental y cómo el ferrocarril tiene una ventaja significativa en términos de emisiones de carbono por tonelada y kilómetro transportado. El ferrocarril emite aproximadamente cinco veces menos carbono en comparación con otros medios de transporte.

Vilella también enfatizó que Argentina posee una ventaja en términos de producción agrícola y ganadera con baja huella ambiental debido a la siembra directa. Esto se traduce en productos con huellas ambientales más bajas en comparación con otros países. Esta característica podría ser una ventaja competitiva importante en los mercados internacionales, donde la demanda de productos sostenibles está en aumento.

En última instancia, el Ing. Vilella concluyó que para aprovechar plenamente esta ventaja y promover productos argentinos con baja huella ambiental en los mercados internacionales, es esencial contar con un sistema ferroviario eficiente y respetuoso con el medio ambiente. Por lo tanto, destacó la necesidad de que la nueva ley ferroviaria que se está por presentar sea tratada con consenso y como una política de Estado. De esta manera, el ferrocarril seguirá desempeñando un papel fundamental en el desarrollo de Argentina y la promoción de productos sostenibles en el mercado global.

En el debate sobre la mejora del sistema ferroviario en Argentina, los especialistas resaltaron la necesidad de abordar problemas históricos en el diseño de la infraestructura ferroviaria, destacando la importancia de reconsiderar y actualizar elementos arraigados en decisiones tomadas décadas atrás. Una clave identificada para el progreso es la garantía de inversiones sustanciales, no solo para renovar vías y estaciones, sino también para adoptar tecnologías avanzadas y capacitar al personal del sector.

La promoción de la complementariedad con otros modos de transporte se presenta como una estrategia vital para mejorar la conectividad y reducir la congestión en carreteras, contribuyendo así a un sistema logístico más eficiente y sostenible. Asimismo, se enfatiza la importancia de considerar la transición hacia fuentes de energía más sostenibles, como trenes eléctricos, como parte integral de la modernización del sistema ferroviario, con el objetivo de reducir la huella de carbono asociada al transporte.

En última instancia, se destaca que estas medidas no solo buscan mejorar la eficiencia del transporte de mercancías y pasajeros, sino que también tienen el potencial de catalizar el desarrollo económico. La modernización del sistema ferroviario puede generar empleo, fomentar la inversión en sectores relacionados y aumentar la competitividad del país a nivel logístico, subrayando la importancia de una visión a largo plazo y la colaboración entre el gobierno, el sector privado y la sociedad civil para lograr un cambio significativo y duradero.



PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

[BIT.LY/DESARROLLOYREGION1](https://bit.ly/desarrolloyregion1)



LOS DESAFÍOS DEL DESARROLLO ANTE LA CRISIS Y LA INCERTIDUMBRE ECONÓMICA

En un contexto mundial marcado por la persistente incertidumbre económica y las crisis que sacuden a las naciones, el segundo webinar de la edición 2023 del ciclo "Desarrollo y Región" se erigió como un espacio de debate sobre los desafíos y oportunidades que ofrece la actualidad. Bajo el título "Los desafíos del desarrollo ante la crisis y la incertidumbre económica," el pasado miércoles 3 de mayo, el renombrado economista Dr. Bernardo Kosacoff tomó la virtualidad del ciclo coordinado por el Instituto de Desarrollo Regional como plataforma para compartir sus perspectivas.

Bajo el título "Los desafíos del desarrollo ante la crisis y la incertidumbre económica", el webinar llevado adelante y coordinado por el Instituto de Desarrollo Regional buscó explorar las complejidades de un mundo en constante cambio. Bernardo Kosacoff, con su vasta experiencia, abordó temas como la situación en la post-pandemia de COVID-19, los conflictos geopolíticos, los desafíos medioambientales, la digitalización, y la inteligencia artificial, todos ellos influyendo en el panorama económico y social a nivel global, regional y nacional.

Este coloquio buscó responder a preguntas fundamentales sobre el futuro del desarrollo económico, especialmente en el contexto de la crisis macroeconómica en Argentina y los desafíos sociales que la acompañan. La pregunta fue: ¿Es posible vislumbrar una perspectiva de desarrollo en la clave tradicional en la que nos movemos?

En su presentación en el webinar, Bernardo Kosacoff mencionó que hay tanto buenas como malas noticias en relación al desarrollo económico. La buena noticia es que es factible lograr un mejor desempeño económico, pero la mala noticia es que esto no sucederá automáticamente con el tiempo; dependerá de un esfuerzo colectivo de la sociedad y de la estrategia que se desarrolle.

Kosacoff habló sobre cómo el desarrollo económico implica entender los determinantes que permiten a las sociedades alcanzar niveles de eficiencia, equidad y bienestar similares a los de los países más desarrollados.



Destacó que los buenos desempeños económicos suelen depender de la capacidad de una sociedad para proporcionar incentivos adecuados, fomentar el desarrollo de capacidades tecnológicas internas y mejorar la calificación de los recursos humanos. Sin embargo, Argentina ha divergido no solo de los países más desarrollados, sino también de sus vecinos en términos de crecimiento económico.

El ponente mencionó que Argentina ha experimentado una economía volátil con periodos de expansión seguidos de crisis profundas, lo que ha llevado al estancamiento y un deterioro social notable. Se enfatizó la importancia de la consistencia macroeconómica, pero también se subrayó que la estabilización es necesaria pero no suficiente para un crecimiento sostenible.

Kosacoff argumentó que Argentina necesita una visión de desarrollo que incluya dinámicas de cambio estructural, fortalecimiento empresarial, inversiones, innovación, empleo formal y desarrollo de capacidades competitivas, todo ello con un enfoque en la sustentabilidad ambiental y la equidad. Además, se destacó la importancia de mejorar la calidad del gasto público, aumentar la inversión en investigación y desarrollo, y abordar el deterioro educativo.


Además, habló sobre la diversidad económica y social en Argentina y la necesidad de integrar tres realidades económicas distintas en el país. Describe estas tres "Argentinas":

- La primera Argentina es moderna y está compuesta por un sector avanzado que representa una parte minoritaria de la población. Este sector se destaca por su capacidad de exportación, inversión en investigación y desarrollo, y contratación de personal altamente calificado.
- La segunda Argentina está orientada principalmente al mercado interno y tiene un tamaño significativo. Aunque posee activos clave, no sigue las mejores prácticas internacionales y es crucial para la generación de empleo y el desarrollo de nuevas ventajas competitivas.
- La tercera Argentina es la más preocupante y se refiere al sector informal y excluido. Este sector es heterogéneo y presenta desafíos significativos, desde problemas de exclusión hasta la necesidad de impulsar la "economía popular".

Kosacoff también analizó la historia económica de Argentina, destacando cómo el país pasó por diferentes etapas, desde el modelo agroexportador hasta la industrialización por sustitución de importaciones. Sin embargo, señaló que a partir de finales de los años setenta, la tasa de crecimiento disminuyó, y la Argentina enfrentó desafíos en la adaptación a las innovaciones tecnológicas y la competencia internacional.

En particular, destacó el cambio en las condiciones internacionales, incluyendo la aparición de la informática, la transformación de la industria y el mercado del petróleo, y la apertura comercial, que tuvo un fuerte impacto en las exportaciones, inversiones y flujos financieros.

Además, atribuyó la recuperación económica en Argentina en 2002 a 2007 a cambios estructurales previos, como el aumento de la producción de granos y la construcción de plantas para la producción de insumos básicos, lo que permitió al país ser exportador de estos productos en un contexto de precios internacionales favorables.



RECUPERACION 2002-2007

SOLO VIENTO DE COLA DE LOS TERMINOS DE INTERCAMBIO ?

1. **PRECIO SOJA:** 1995-98 150 U\$S - 2002-2007 230 U\$S - 2008: 580 U\$S LA TN.
2. **CAMBIOS ESTRUCTURALES. PRODUCCION DE GRANOS:** 1930-1975: 20 MILL. TN - 2004-08: 90 MILL.TN
3. **INSUMOS BASICOS:** PRINCIPAL IMPORTACION EN LA ISI. ACERO , ALUMINIO, PETROQUIMICA: SUSTITUCION DE IMPORTACION Y ALTOS SALTOS EXPORTABLES. INICIO EXPORTACION DE MINERIA.
4. **INFRAESTRUCTURA SISTEMICA. PRIVATIZACIONES:** TELECOMUNICACIONES, ENERGIA, PUERTOS, ETC. CAPACIDAD OCIOSA.
5. **MANO DE OBRA DESOCUPADA:** CON CAPACIDADES (35% DE EXPULSION DE OBREROS INDUSTRIALES)
6. **FINANCIAMIENTO:** PESIFICACION ASIMETRICA. CREDITO COMERCIAL DE 90 A 7 DIAS.
7. **CAMBIO DE PRECIOS RELATIVOS:** DEVALUACION, SALARIOS EN DOLARES REDUCIDOS, TARIFAS DE SERVICIOS PESIFICADAS Y CONGELADAS.

Continuando su presentación, Bernardo Kosacoff abordó varias cuestiones relacionadas con la economía argentina y su desarrollo futuro, destacando que la Argentina enfrenta desafíos en términos de infraestructura, financiamiento y productividad. Resalta que durante la era de la convertibilidad, se realizaron privatizaciones y reformas regulatorias, lo que llevó a una capacidad ociosa en varios sectores, como energía y telecomunicaciones. También menciona la alta tasa de desempleo y la importancia de la educación y la formación de habilidades.

Kosacoff identificó oportunidades para el desarrollo económico en Argentina, como el bono demográfico, la participación femenina en el mercado laboral y el alto ahorro en el sector privado. Además, mencionó la diversificación de la economía argentina, destacando sectores como la bioeconomía, los servicios basados en el conocimiento, la energía, el turismo y la industria.

Además enfatizó en la importancia de mejorar la productividad a través de la inversión en investigación y desarrollo y la necesidad de diversificar el patrón de especialización de Argentina hacia productos de mayor tecnología y valor agregado, destacando la relevancia del mercado interno y su papel en el desarrollo de ventajas competitivas dinámicas.

Finalmente, y para cerrar su presentación, el profesor de la UTDT señaló que es esencial superar los falsos dilemas entre mercado y políticas, entre el agro, la industria y los servicios, y entre empresas grandes y pymes. Destacó la importancia de una economía abierta y competitiva y la necesidad de mejorar la productividad para lograr salarios más altos y un mayor bienestar para la población.

Al momento del debate y la interacción con las consultas del público, entre las principales conclusiones se destacó la necesidad de invertir en educación, especialmente en la formación de jóvenes, como un elemento clave para el desarrollo. Además, se resaltó la importancia de generar empleo industrial y calificado para promover un crecimiento sostenible.

Kosacoff resaltó la trascendencia de diversificar la economía regional, no solo dependiendo de sectores tradicionales, sino explorando nuevas oportunidades en áreas como la bioeconomía y los servicios. La idea subyacente es establecer una base sólida que no solo proporcione fuentes de empleo, sino que también fomente un crecimiento sostenible y resiliente en el tiempo.

En cuanto al sector agropecuario, hizo hincapié en su papel crucial en el desarrollo económico, reconociendo su contribución a la generación de empleo y a la producción de alimentos. Además, se planteó la necesidad de fortalecer este sector mediante políticas específicas que impulsen la innovación, la eficiencia y la sostenibilidad.

El especialista hizo mención a la vertiginosa velocidad con la que se están produciendo cambios tecnológicos a nivel mundial. Ante esta realidad, Kosacoff argumentó que Argentina debe forjar una visión estratégica y un proyecto nacional que permitan adaptarse y capitalizar las oportunidades que surgen en este contexto. En este contexto, subrayó la importancia de implementar políticas públicas eficaces, sujetas a evaluación constante y transparente, como un componente esencial en el proceso de desarrollo.

Para finalizar, la propuesta de Kosacoff para adoptar una agenda de desarrollo moderna resalta como una necesidad crucial en el actual panorama de desafíos. Su insistencia en la revisión crítica de conceptos obsoletos refleja la urgencia de abandonar enfoques que ya no se ajustan a la dinámica cambiante del mundo. La premisa fundamental de su recomendación es la adaptabilidad, la capacidad de ajustar estrategias y políticas para hacer frente a las demandas emergentes y evolucionar con los tiempos.

Kosacoff destaca la importancia de alinear las estrategias de desarrollo con las realidades cambiantes, asegurando así un progreso sostenible a largo plazo. Su sugerencia de "abrazar la flexibilidad y la adaptabilidad como principios rectores" resalta la necesidad de abandonar enfoques rígidos y adoptar un enfoque más ágil y receptivo a los cambios. Este enfoque, según el experto, no solo permitirá superar los desafíos actuales, sino que también preparará a Argentina para abordar eficientemente los desafíos futuros.

En última instancia, Kosacoff destaca la importancia de una visión prospectiva y proactiva para guiar a Argentina hacia un futuro económico más dinámico y resiliente. La idea central es trascender la mera reactividad ante los acontecimientos y, en cambio, anticipar y dar forma activamente al futuro. Este llamado a la acción implica la necesidad de políticas que no solo respondan a las circunstancias presentes, sino que también anticipen y se adapten a las tendencias emergentes, proporcionando así una dirección clara y visionaria para el desarrollo económico del país.



**PUEDEN VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:**

[BIT.LY/DESARROLLOYREGION2](https://bit.ly/desarrolloyregion2)



FRAGMENTACIÓN O INTEGRACIÓN.

DESAFÍO REGIONAL ACTUAL

En un contexto global marcado por desafíos económicos, políticos y sociales, el ciclo de webinarios "Desarrollo y Región" dio cierre al año el pasado miércoles 12 de julio con su tercera y última entrega. Bajo el título "Fragmentación o Integración: Desafío Regional Actual," el evento convocó al Doctor en Relaciones Internacionales, docente e investigador de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), Esteban Actis, para debatir y exponer su visión sobre el estado actual de las relaciones regionales y su impacto en el progreso colectivo.

El tercer y último webinar del ciclo "Desarrollo y Región" para la edición 2023 se centró en el análisis de las dinámicas de desarrollo y las complejas relaciones regionales en el contexto de América del Sur. Específicamente, se exploró el tema de fragmentación e integración, dos conceptos que desempeñan un papel crucial en la configuración de la región.

Para debatir sobre las temáticas presentadas, el Instituto de Desarrollo Regional convocó al Dr. en Relaciones Internacionales, Esteban Actis, autor del reciente libro titulado "La Disputa por el Poder Global", una obra que profundiza sobre los desafíos actuales que enfrenta el mundo en constante cambio y competencia por el poder.

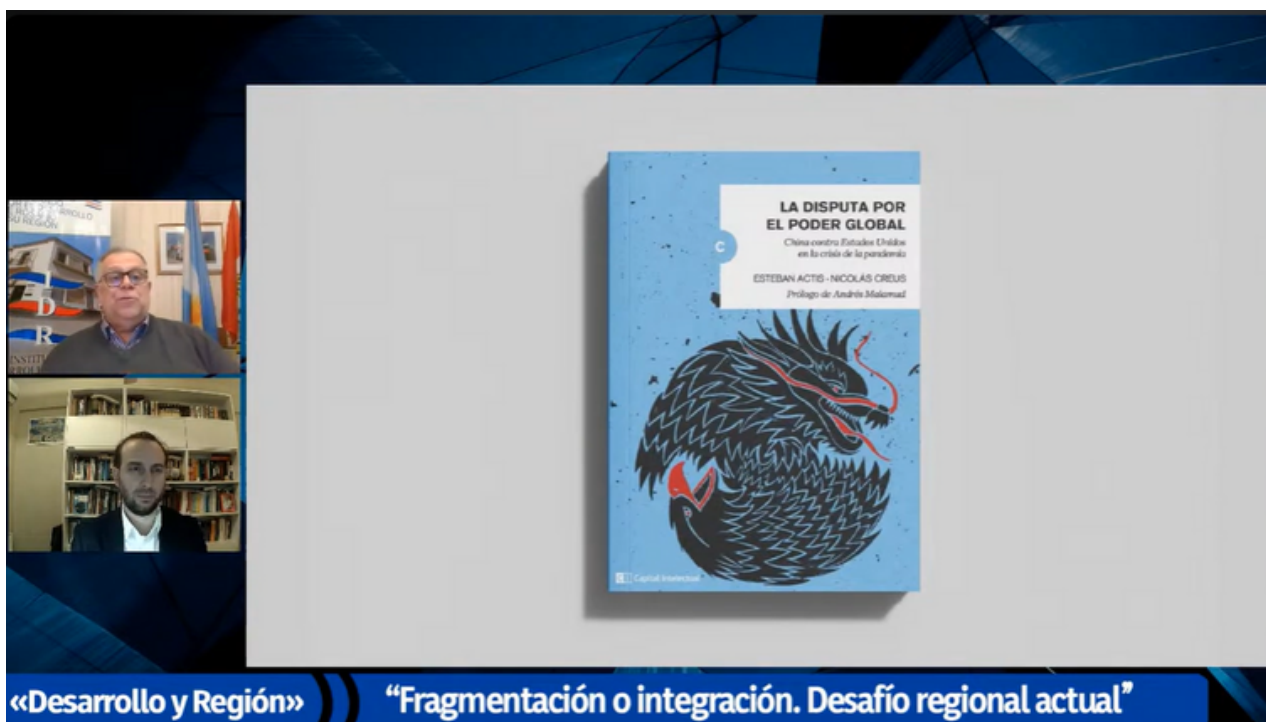
Como diferencia, en este evento no se llevó adelante el formato tradicional de una presentación estática, sino que se adoptó por un enfoque más dinámico: un coloquio y diálogo en el que todos los participantes pudieron interactuar y hacer preguntas a través del chat en YouTube. De esta manera, se aprovechó esta oportunidad para explorar a fondo el pensamiento y la investigación del Dr. Actis, así como para abordar las cuestiones candentes que rodean la región y el mundo en su conjunto.

El puntapié del coloquio fue realizado por el director de Instituto de Desarrollo Regional, Juan Carlos Venesia, quien, a modo de disparador, consultó: ¿Cuáles son las características actuales en términos del "sistema mundo"?, y ¿Cuáles son las principales tendencias del mismo?

El Dr. Esteban Actis destacó que el término "disputa" es fundamental para entender la situación actual en el ámbito internacional. Esta disputa se manifiesta a través de tres transiciones que ocurren simultáneamente en el orden mundial. La primera de estas transiciones es de naturaleza geopolítica y se centra en la retracción relativa de una potencia establecida, Estados Unidos, y el ascenso de un actor en competencia, la República Popular de China. Esta dinámica de una potencia en ascenso desafiando la primacía de otra conlleva conflictividad, marcando el regreso de la geopolítica como un tema central en las relaciones internacionales.

La segunda transición se refiere a la globalización. Actis señala que en lugar de buscar únicamente maximizar beneficios y reducir costos, los actores en la era globalizada también buscan mitigar riesgos. Esto se refleja en la evolución del comercio desde la idea de "comercio libre" hacia un enfoque de "comercio justo y seguro," así como en la transición de cadenas globales de valor a cadenas regionales. La pandemia y conflictos como la guerra en Ucrania han tensionado la lógica de mantener inventarios mínimos, lo que representa un desafío tanto para la producción como para el consumo.

La tercera transición destacada por Actis es la transición climática. En este sentido, señala que la humanidad está enfrentando desafíos climáticos sin precedentes, con temperaturas récord que datan de los últimos 200,000 años. Esto ha generado una urgencia en acelerar los compromisos climáticos y la transición energética.



Continuando con el debate, Venesia consultó a Actis cuales son, a su entender, los riesgos más acuciantes en la actualidad, tomando como referencia lo mencionado por el especialista en torno a cambio climático, transición energética y los conflictos de la modernidad.

Actis hizo hincapié en una preocupación fundamental que adquiere una relevancia crucial en el complejo escenario actual: el riesgo inminente de un mundo que se encuentra en constante fragmentación en el ámbito de la política internacional. Esta creciente fragmentación plantea una amenaza tangible al debilitamiento de la acción colectiva y la colaboración entre los diversos actores globales. Este desafío se presenta en un momento crítico en el que la necesidad de una cooperación global es más apremiante que nunca. Abordar y gestionar cuestiones que trascienden las fronteras nacionales requiere un esfuerzo concertado y un compromiso sólido, y la fragmentación política actual podría obstaculizar significativamente la capacidad de la comunidad internacional para afrontar desafíos comunes de manera efectiva. En este contexto, es imperativo trabajar hacia un entendimiento compartido y fomentar la colaboración entre naciones para garantizar la estabilidad y la prosperidad globales en un mundo interconectado e interdependiente.

Se puso de manifiesto un ejemplo claro de esta falta de cooperación en la respuesta a la pandemia, donde la comunidad internacional no logró abordar colectivamente un problema de carácter transnacional. En lugar de una respuesta unificada, se observó una geopolítica de las vacunas y el proteccionismo en cuanto a los suministros médicos. Esto resalta la incapacidad de abordar cuestiones que afectan a la humanidad en su conjunto.

Actis también subrayó que la transición energética es otra área en la que la fragmentación y las visiones centradas en la seguridad nacional y los intereses nacionales pueden tener consecuencias graves. Si las grandes potencias imponen restricciones tecnológicas y comerciales, esto puede obstaculizar la transición hacia energías limpias y renovables. En un contexto en el que muchos dilemas son transnacionales y colectivos, la falta de cooperación representa un desafío significativo.

El cambio climático se destacó como un problema existencial, y la cooperación entre las dos mayores emisoras de gases de efecto invernadero, Estados Unidos y China, es crucial para abordar este desafío global. Si no cooperan, el siglo XXI podría no ser el siglo de ninguna nación, ya que los impactos de un aumento de temperatura promedio de dos grados Celsius por encima de los niveles preindustriales podrían ser catastróficos.

Prosiguiendo con la charla, Actis señaló que “estamos viendo un aumento significativo en el gasto en defensa en gran parte de la comunidad internacional”. Este fenómeno indica que estamos ingresando en una nueva carrera armamentística, donde no solo las potencias tradicionales, que ya invertían fuertemente en armamento, están aumentando sus inversiones, sino también otras regiones, como Europa, que históricamente se había centrado en su papel como potencia comercial y normativa. La invasión de Rusia en Ucrania en 2022 ha impulsado a Europa a adoptar una visión más geopolítica, lo que ha resultado en niveles récord de inversión en armamento.

Para el experto en Relaciones Internacionales, este aumento en el gasto no se limita a una carrera armamentística cuantitativa, sino que también implica una dimensión cualitativa. Las innovaciones tecnológicas, como la industria 4.0, la inteligencia artificial, la automatización y otras tecnologías de vanguardia, están siendo aprovechadas en el ámbito militar. Quien pueda controlar estas tecnologías y aplicarlas en el campo de batalla obtendrá ventajas significativas en los conflictos actuales y futuros. Esto plantea cuestiones de seguridad y defensa, además de la dimensión económica.

Según Actis, las grandes potencias buscan no solo ganancias y riqueza a través de la industria 4.0, sino también un control sobre estas tecnologías con fines militares. Esto lleva a un escenario en el que la tecnología, como la inteligencia artificial, se emplea tanto en la creación de valor como en la destrucción de un potencial enemigo. Esto se vuelve aún más complejo debido a la falta de regulación en áreas como la inteligencia artificial, lo que plantea preocupaciones sobre los efectos impredecibles que estas tecnologías podrían tener en el futuro.

Prosiguiendo la presentación, Actis abordó la situación de América Latina en el contexto de un mundo fragmentado y autárquico. Hizo hincapié en que si bien la globalización, especialmente la versión neoliberal de las décadas del 70 y 80, benefició a países emergentes y en desarrollo en general, la región latinoamericana ha enfrentado desafíos y crisis a lo largo de este proceso.

Señaló que si la globalización ya presentaba dificultades para los países en desarrollo, un mundo altamente fragmentado y autárquico sería aún más problemático para estas naciones. Hizo referencia a un informe del FMI llamado "Fragmentación Geoeconómica" que analiza las posibles implicaciones económicas de un mundo dividido en dos grandes bloques. Según este informe, la pérdida del Producto Interno Bruto (PIB) para las economías en desarrollo y emergentes sería significativa en un mundo altamente fragmentado.

El Dr. Actis destacó que un mundo hiperfragmentado sería particularmente complicado para América Latina, ya que la región se caracteriza por tener menos recursos de poder y estar alejada de los centros de poder globales. En este escenario, la región enfrentaría desafíos aún mayores para insertarse en las dinámicas internacionales y para aprovechar oportunidades en un entorno internacional cada vez más complejo y competitivo. Resaltó que cualquier escenario internacional presenta tanto oportunidades como amenazas, pero un mundo altamente fragmentado plantearía desafíos significativos, especialmente para América Latina.

Actis abordó el impacto de los recientes choques y desafíos en las cadenas de valor a nivel global, particularmente en el contexto tecnológico. Señaló que las cadenas de valor se han vuelto más frágiles y sujetas a conflictos en las distintas integraciones regionales. En los últimos cinco años, se han producido tres eventos significativos que han afectado las cadenas de suministro a nivel global.

El primer evento fue la guerra comercial entre las dos principales economías del mundo, que involucró una guerra arancelaria en sectores tecnológicos y otros campos. El segundo evento fue la pandemia, que trastocó la producción global y que, hasta hace poco, había afectado la normalidad de las cadenas de suministro. El tercer evento fue el conflicto en Ucrania, que impactó a nivel global, ya que Ucrania es un estado proxy en las puertas de Europa y juega un papel importante en la seguridad alimentaria, particularmente como proveedor de granos y fertilizantes. Estos eventos han llevado a una nueva realidad en la que las empresas transnacionales deben considerar no solo la maximización de beneficios y rentabilidad, sino también la gestión de riesgos. En este contexto, ha surgido el concepto de "Justin Case" en contraposición al enfoque tradicional "Just in Time". Las empresas deben considerar cadenas de suministro alternativas, duplicar almacenamiento y desarrollar estrategias de nearshoring para diversificar riesgos.

En última instancia, Esteban Actis enfatizó que en este nuevo paradigma de globalización, caracterizado por la creciente relevancia de los riesgos como una preocupación central, nos encontramos en un momento crucial para las políticas a nivel global. En este contexto, emerge un debate significativo: por un lado, hay quienes abogan por el desacople y la retirada de empresas de China como medida de precaución ante los riesgos asociados; por otro lado, el capital internacional está inmerso en la búsqueda activa de estrategias de diversificación. Esto se debe a que, a pesar de los desafíos y las incertidumbres, China continúa desempeñando un papel económico fundamental a escala mundial. La complejidad de la situación plantea interrogantes cruciales sobre el rumbo que tomarán las políticas globales en el futuro inmediato, ya que se deben equilibrar las preocupaciones por la seguridad y la estabilidad con la necesidad de mantener una conexión efectiva en el entramado económico global. En este sentido, la toma de decisiones estratégicas a nivel internacional se presenta como un desafío que requiere una cuidadosa consideración de los diversos factores en juego.



PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

[BIT.LY/DESARROLLOYREGION3](https://bit.ly/DesarrolloYRegion3)





OBRING

VISIÓN QUE CONSTRUYE FUTURO



Av Las Palmeras y El Zorzal
Rosario, Santa Fe, Argentina



+54 341 495-6565



info@gruporjg.com.ar



Moreno 40 bis, Rosario

DOSSIER
"DESARROLLO Y REGIÓN"**CUARENTA AÑOS DE DEMOCRACIA****ARGENTINA****¿VIABLE O DECADENTE?**

El Instituto de Desarrollo Regional coordinó el ciclo de webinars online "Cuarenta años de democracia. Argentina, ¿viable o decadente?", en conmemoración del cuadragésimo aniversario de la restauración democrática en nuestro país. Este ciclo de dos encuentros virtuales, que se llevó a cabo en los meses de septiembre y octubre, reunió a destacados expertos y pensadores para abordar temas cruciales sobre el futuro de la democracia y el desarrollo en Argentina.

¿QUÉ MODELO DE DESARROLLO ES POSIBLE PARA LA ARGENTINA ACTUAL?

El Instituto de Desarrollo Regional realizó el primer webinar de su ciclo "Cuarenta años de democracia. Argentina, ¿viable o decadente?" que se llevó a cabo el miércoles 27 de septiembre. Este evento, que fue transmitido desde la plataforma "Desarrollo y Región", buscó explorar cuestiones cruciales sobre el desarrollo de Argentina en la actualidad a cuarenta años de la restauración democrática. Contó con la participación de dos especialistas en la materia como son el Lic. Roberto Bisang y el Lic. Bernardo Kosacoff.

Bajo la temática "¿Qué modelo de desarrollo es posible para la Argentina Actual?", el webinar reunió a dos destacados especialistas en la materia: Roberto Bisang y Bernardo Kosacoff. Ambos ponentes tienen una larga trayectoria en el ámbito económico, académico y el desarrollo regional, por lo que aportaron su visión del panorama en el que se encuentra nuestro país, un repaso histórico por lo acontecido hasta estos días, los desafíos y oportunidades con los que contamos y las perspectivas a futuro.

Roberto Bisang, economista y profesor de la Universidad de Buenos Aires, es un referente en el estudio de las políticas económicas y sociales en América Latina. Por su parte, Bernardo Kosacoff, también economista y académico, ha desempeñado un papel fundamental en la formulación de políticas de desarrollo en la región. La presentación y moderación del encuentro estuvo a cargo del director del Instituto de Desarrollo Regional, Juan Carlos Venesia.

Al momento de las presentaciones, quien tomó la palabra fue el Lic. Bernardo Kosacoff, quien planteó una reflexión profunda sobre la situación económica de Argentina, abordando tanto sus logros como sus desafíos. Destacó que, a pesar de cuatro décadas de democracia, la economía argentina ha experimentado una decadencia notable, especialmente en términos de crecimiento económico per cápita.

Para Kosacoff, "en estos 40 años, el país ha tenido un desempeño pobre, con un crecimiento del producto por habitante de apenas el 0,4% anual, colocándose en los últimos lugares a nivel mundial en cuanto a desempeño económico". Además, destacó dos componentes centrales, competitividad e igualdad, como elementos esenciales para entender esta situación.

En el análisis de la competitividad de Argentina, Kosacoff subraya la insuficiencia de inversiones, particularmente en áreas críticas como investigación y desarrollo. En este sentido, resulta alarmante observar que solo el 0,5% del producto interno bruto se destina a estas actividades, con la particularidad de que dos tercios de dichos recursos provienen del sector público.

Otro punto crucial abordado es la preocupante situación del sistema educativo argentino, elemento central que incide directamente en la productividad y en la capacidad del país para insertarse de manera efectiva en la dinámica internacional. Para Kosacoff, la calidad del sistema educativo no solo influye en la formación de recursos humanos capacitados, sino que también tiene un impacto directo en la capacidad de adaptación a tecnologías emergentes y en la generación de conocimiento necesario para impulsar la innovación.



Además, Kosacoff resaltó que una educación deficiente puede resultar en una brecha de habilidades que limita la capacidad de la fuerza laboral para enfrentar los desafíos contemporáneos. Este escenario no solo afecta la competitividad de las empresas locales en los mercados globales, sino que también contribuye a la desigualdad social y económica.

Por otro lado, subrayó que, a pesar de los indicadores negativos en términos económicos, los únicos aspectos que han crecido son los relacionados con la desigualdad, con un 40,1% de pobreza que afecta a 18 millones de argentinos. Kosacoff explicó que el mercado laboral también presenta dificultades, con la ausencia de creación de empleo privado desde 2011, a pesar de un crecimiento del 15% en el país.

Kosacoff identificó tres dimensiones económicas en Argentina: una moderna y competitiva, centrada en exportaciones; otra ligada al mercado interno, crucial para el empleo y desarrollo; y una tercera marcada por la exclusión y la volatilidad, con un sector informal significativo.

Kosacoff aboga por integrar estas dimensiones en un modelo de desarrollo integral, reconociendo el desafío de diversificar productos y generar divisas en el sector exportador. Destaca la importancia de evitar la dicotomía entre exportaciones y mercado doméstico, abogando por una estrategia coherente que aproveche ambas dimensiones de manera sinérgica para un desarrollo sostenible e inclusivo.

En su análisis final, el especialista en desarrollo económico destacó la importancia crucial de implementar un plan integral que no solo mitigue la volatilidad económica actual, sino que también impulse la creación de empleo y fomente un crecimiento sostenible a largo plazo. Este enfoque holístico se presenta como la clave para superar las adversidades actuales y sentar las bases de una economía más robusta y resistente.

Por último, Kosacoff subrayó que la volatilidad económica es un desafío constante que requiere estrategias proactivas y adaptativas. En este sentido, abogó por políticas que no solo aborden los síntomas inmediatos de la inestabilidad económica, sino que también atiendan las raíces profundas de la problemática. Además, hizo hincapié en la importancia de crear un entorno propicio para la inversión y la innovación, elementos fundamentales para sustentar un crecimiento económico sólido.

El Licenciado Roberto Bisang, al sumarse al diagnóstico de Bernardo Kosacoff, destacó varios aspectos adicionales que considera relevantes para comprender la situación económica argentina. Uno de los problemas señalados es la mala ubicación de la actividad económica en todo el país, lo que ha generado problemas sociales significativos, especialmente en los conurbanos de grandes ciudades como Buenos Aires, Rosario y Córdoba. La sustitución de importaciones, en lugar de incentivar la urbanización, ha ralentizado el proceso y ha contribuido a crisis sociales.

Bisang también resaltó la importancia de abordar problemas monetarios y fiscales, pero subrayó que estos son síntomas de un problema más profundo relacionado con la productividad diferencial entre distintos sectores de la economía y con la estructura productiva que no puede satisfacer las demandas de la sociedad argentina.

En su análisis, Bisang hizo un recorrido histórico, destacando que la Argentina enfrentó un cambio tecnológico en los años 80 con la miniaturización electrónica y la fragmentación productiva global, pero no logró adaptarse a estas transformaciones, lo que generó desafíos adicionales. También reflexionó sobre el papel de la democracia en medio de estos cambios, reconociendo los desafíos institucionales y destacando la resistencia de la democracia frente a estos retos.

En cuanto a las perspectivas de futuro, Bisang identificó también varias "Argentinas" y planteó la necesidad de imaginar una estructura productiva distinta en el contexto de un nuevo orden internacional. Señaló la importancia de factores como las restricciones ambientales, la revolución tecnológica y el avance de la biotecnología, que están reconfigurando la forma en que la Argentina puede reconstruir su estructura productiva.

Finalmente, Bisang propuso cinco sectores como motores de desarrollo: agrobioindustria, shale gas, minería, industria de conocimientos avanzados y la industria alimenticia. Estos sectores, según él, podrían formar la base de una estructura productiva más dinámica y adaptada a los desafíos actuales y futuros.

Kosacoff continuó con el debate, ofreciendo una perspectiva enriquecedora sobre la necesidad de replantear el rumbo económico de Argentina. Destacó la importancia de debatir la inserción internacional del país, especialmente en un contexto de transición hacia nuevos paradigmas tecnoproductivos en una economía abierta.

Además, el especialista coincidió con la visión de Roberto Bisang al mencionar la rápida evolución de la revolución tecnológica, con desarrollos destacados en computación cuántica, energía, inteligencia artificial y biotecnología. En este contexto, destacó la importancia de implementar un programa integral que aborde los "drivers" o impulsores identificados por Bisang, como el sector forestal, pesca, y otros sectores con oportunidades significativas.

En particular, Kosacoff resaltó el papel central del sector manufacturero como un elemento fundamental para generar encadenamientos productivos y avanzar hacia cadenas globales de valor. Además, reconoció la necesidad de abordar el desafío del sector informal, proporcionándole no solo capacidades sino también instrumentos y herramientas para integrarse al mercado de trabajo de manera eficiente.

La complejidad de la situación económica argentina requiere, según Kosacoff, "una torta más grande de valor agregado y de mejor calidad, así como la simultánea generación de efectos distributivos para abordar la desigualdad". En este sentido, destacó la importancia de los acuerdos colectivos que benefician a la sociedad en su conjunto, reconociendo las dificultades inherentes a la diversidad de intereses sectoriales.

En respuesta a una pregunta sobre cómo lograr dicho acuerdo, Kosacoff enfatizó la necesidad de ser moderados y sensatos, abandonar las fantasías mágicas y confiar en la valentía del acuerdo. Subrayó la oportunidad que brinda el mundo actual para que Argentina, con esta moderación y acuerdo, pueda crecer al 3% anual en los próximos diez años, superando la volatilidad y la desigualdad que han marcado las décadas anteriores.



Para cerrar el coloquio, los especialistas compartieron la visión de que Argentina tiene una gran oportunidad actualmente, pero advirtieron sobre la necesidad de evitar errores no forzados que puedan comprometer esta oportunidad. La construcción de una hoja de ruta constante fue la propuesta pensada como una guía necesaria en un mundo cambiante, donde se subrayó la importancia de adaptarse a la mentalidad de las nuevas generaciones. Además, se enfatizó en la importancia de la prudencia, la esperanza y el trabajo constante para ganar posición en la carrera hacia la recuperación, reconociendo la complejidad de la sociedad argentina, pero manteniendo la confianza en la viabilidad del país, siempre y cuando se adopte una perspectiva a largo plazo y se trabaje de manera colectiva para superar los desafíos.



PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

BIT.LY/DYRDEMOCRACIAI



¿QUÉ DEMOCRACIA CONSTRUIMOS: INCLUSIVA O DE EXCLUSIÓN?

El Instituto de Desarrollo Regional (IDR) organizó su segundo webinar dentro del ciclo "Cuarenta años de democracia. Argentina, ¿viable o decadente?" transmitido desde la plataforma "Desarrollo y Región" con la consigna "¿Qué democracia construimos: inclusiva o de exclusión?". Celebrado el 25 de octubre, el evento contó con la participación de los expertos Lic. Pedro Romero y Lic. Anabella Busso, quienes analizaron el desarrollo democrático en Argentina. La discusión se centró en la dicotomía entre una democracia inclusiva, promoviendo la participación de todos los sectores, y una democracia de exclusión que podría generar desigualdades.

La plataforma virtual Desarrollo y Región del Instituto de Desarrollo Regional llevó a cabo el segundo y último encuentro en el marco del ciclo "Cuarenta años de democracia. Argentina, ¿viable o decadente?". Este ciclo, que reflexiona sobre la actual etapa democrática argentina, busca abordar la crucial cuestión de los pactos de convivencia y desarrollo que debe establecer una sociedad.

En esta segunda sesión, se contó con la participación de dos destacados especialistas: la Licenciada Anabella Busso, profesora de Política Internacional en la Universidad Nacional de Rosario e investigadora CONICET, y el Licenciado Pedro Romero, politólogo e investigador de la Universidad Nacional de Rosario.

El propósito del encuentro fue más allá de analizar exclusivamente el caso argentino, extendiéndose a una perspectiva latinoamericana y sudamericana para indagar en el tipo de democracia que se está construyendo. Se abordaron temas clave como la recesión democrática, manifestada en la disminución del apoyo ciudadano a las instituciones democráticas, la indiferencia de los sectores juveniles hacia el régimen político y la búsqueda de soluciones urgentes ante las crisis económicas y sociales.



La recesión democrática, observada no solo en Sudamérica sino también en otras partes del mundo, plantea interrogantes sobre si esta tendencia tiende a revertirse, profundizarse o si estamos encaminados hacia escenarios completamente novedosos en los que la narrativa democrática y la institucionalidad toman rumbos radicalmente diferentes.

Quien comenzó las intervenciones fue la Lic. Anabella Busso, quien abordó la crisis democrática que afecta a Occidente, tanto en las naciones desarrolladas como en las periféricas. Destacó que esta crisis es indicativa de problemas más amplios en el orden internacional. La narrativa democrática, central desde la Segunda Guerra Mundial, no ha logrado resolver los problemas cotidianos de la gente, generando desencanto y buscando alternativas políticas.

La especialista contextualizó el fenómeno democrático en América Latina, donde el retorno a la democracia en los años '80 se dio de manera diversa. Algunos países tuvieron transiciones pautadas, mientras que Argentina vivió una transición democrática por colapso, marcada por crisis financiera, violaciones a los derechos humanos y la pérdida de la guerra. Las oleadas democráticas en la región fueron influenciadas externamente, y la experta destacó la importancia de comprender las particularidades de cada país.

La desigualdad, la fragmentación social, el distanciamiento entre la sociedad y la élite política, la influencia de las redes sociales, la violencia urbana, la corrupción y la calidad en la gestión del Estado fueron identificados como factores contribuyentes a la situación política actual en la región. Busso hizo un llamado a la autocrítica por parte de los defensores de la democracia, instando a mejorar la implementación de estos valores para revertir situaciones electorales complejas y evitar riesgos futuros.

En su análisis sobre los cuarenta años de democracia en Argentina, el Lic. Pedro Romero enfatizó en tres conceptos fundamentales: democracia, exclusión e inclusión. Para Romero, este trío conceptual es esencial para comprender la realidad política y social actual. Destacó la compleja interacción entre democracia y crisis global, señalando la relación con la crisis económica y social, así como la creciente desigualdad a nivel mundial. En este contexto, resaltó la importancia de abordar la democracia desde diversas perspectivas, incluyendo su vinculación con la crisis del sistema internacional y los cambios geopolíticos.

Romero también examinó distintas corrientes de pensamiento sobre la democracia, desde enfoques institucionalistas hasta aquellos que la abordan desde la perspectiva de las narrativas. Hace especial énfasis en el papel de las narrativas en la construcción de la comunidad, la historia colectiva y la capacidad de cambio.

Además, el orador examinó la evolución de las narrativas políticas a lo largo del tiempo, desde la democracia como un valor accesorio durante las dictaduras hasta su centralidad en la década de 1980 con la teoría de la democracia. Posteriormente, destacó cómo la narrativa neoliberal instrumentalizó la democracia, y en el año 2000 resurge una narrativa de democracia popular y social que buscó reparar injusticias pasadas. Finalmente, Romero resaltó la importancia del fenómeno tecnológico y la inteligencia artificial en la democracia contemporánea, señalando los desafíos significativos que plantean para el diseño y control del futuro democrático.

Continuando con el coloquio, la Lic. Busso ofreció una clara reflexión sobre diversos temas políticos y sociales en su intervención. Inició abordando el fenómeno del discurso patriótico, destacando sus variaciones regionales y señalando cómo las derechas extremas en diferentes partes del mundo lo han utilizado de manera distinta.

En respuesta a la mencionado en el debate sobre los problemas en Argentina y América Latina, Busso retomó un concepto de los años 90 planteado por Dante Caputo. Argumentó que no se trata de un rechazo al modelo democrático, sino de la necesidad de optimizar su funcionamiento para lograr un desarrollo más equitativo. Destacó el desafío de hacer que la democracia funcione de manera efectiva, especialmente en términos de equidad social, y planteó la inquietante posibilidad de que el exceso de inequidad conduzca a la pérdida de confianza en la democracia, especialmente entre los sectores juveniles.

En relación a la narrativa neoliberal, la Lic. Busso analizó su impacto al consolidar poder, ideas e instituciones, convirtiéndola en un modelo hegemónico. Advirtió que esta narrativa anuló la dimensión de la soberanía popular y promovió un estado mínimo y la primacía del mercado, resultados que no cumplieron las expectativas, como evidencia el "efecto derrame" que nunca llegó. Resaltó la administración Biden en Estados Unidos como un ejemplo de cambio de enfoque, buscando recuperar elementos del estado de bienestar y discutir estructuras impositivas para abordar la desigualdad económica.

Al llevar al coloquio al panorama nacional, el Lic. Pedro Romero expresó su preocupación sobre la delicada situación que enfrenta Argentina, destacando que la crisis es profunda y única, con características sociales y políticas particulares que la hacen difícil de comparar con otros países. Señaló que la crisis se refleja en el hecho de que un conjunto de ideas, expresadas por Javier Milei y respaldadas por el 30% de los votantes en las últimas elecciones, solo encuentra eco en Argentina debido a la violencia y la falta de legitimidad popular en otros lugares.

Romero también observa cambios significativos en las representaciones políticas en Argentina. Sostuvo que el peronismo, que solía representar a los sectores más postergados, ha experimentado un cambio en sus bases de apoyo, ahora representando a sectores medios bajos y no siendo automáticamente la voz de los excluidos. Destacó un corrimiento en la representación social de los sectores marginados, lo que sugiere una transformación en los modelos de representación democrática.

El análisis se extendió a fenómenos políticos específicos, como el caso de Javier Milei, una derecha fenoménica que ha logrado inclinar la manifestación política en sectores marginales, antes cautivos de fuerzas de representación democrática. Romero argumentó que las representaciones clásicas, incluida la Unión Cívica Radical, están en un proceso de cambio, y los movimientos sociales que surgieron en la crisis del 2000 no parecen ser una representación completa de los sectores más marginales.

Además, Romero mencionó un ejemplo de la influencia de la tecnología, con la representante de Huawei destacando la alta influencia de TikTok, una red social china, en los sectores más postergados de América Latina. Esto subraya la importancia de los nuevos medios de comunicación y la necesidad de comprender su impacto en la sociedad.

Al momento de las conclusiones, en el ámbito latinoamericano, la Lic. Busso destacó la urgencia de una estrategia regional para abordar necesidades comunes, manejar relaciones con hegemonías históricas y enfrentar desafíos de nuevos poderes como China. Abogó por la construcción de una nueva narrativa que incluya la equidad y reconoció la inequidad como un obstáculo para el éxito del país. Además, señaló el desafío de la seguridad pública en ciudades latinoamericanas y destacó la necesidad de compromiso y generosidad por parte de la clase política para abordar estos problemas efectivamente.

En el cierre del webinar, el Lic. Romero profundizó en su reflexión, subrayando la imperiosa necesidad de que la clase dirigente abrace sin temor la ruptura con los antiguos mapas cognitivos. Su mensaje se complementó con la importancia de no sucumbir a la tentación de revivir ideologías del pasado, ya sean en el ámbito peronista o radical, sino más bien de forjar visiones nuevas que estén en sintonía con la complejidad de la realidad actual. En este sentido, destacó la vitalidad del juego del conocimiento y enfatizó la necesidad de una diligencia a la altura de los desafíos contemporáneos.

El orador no pasó por alto la oportunidad de compartir su visión de optimismo en medio de la reflexión crítica. Al hacerlo, resaltó ejemplos concretos de una vida colectiva más democrática, centrándose particularmente en el destacado papel del movimiento de mujeres a nivel global y argentino. Este movimiento, según el Lic. Romero, ha desempeñado un papel crucial en la construcción de una sociedad más igualitaria, desafiando las estructuras tradicionales y promoviendo un cambio profundo.

Además, el conferencista puso de relieve la emergente conciencia ecológica, utilizando ejemplos para ilustrar cómo los jóvenes europeos están liderando protestas contra el uso desmedido de agua en la producción de prendas de vestir. Este fenómeno, según sus palabras, representa un despertar colectivo hacia la importancia de la sostenibilidad y la responsabilidad ambiental, evidenciando que la sociedad contemporánea no solo está dispuesta a cuestionar las normas establecidas, sino también a abogar por un cambio significativo en pro de un futuro más sostenible.

En última instancia, el Lic. Romero dejó claro que, si bien los desafíos son ineludibles, también lo es la capacidad inherente de la sociedad para transformarse y evolucionar hacia un panorama más equitativo y consciente. Su discurso resaltó la importancia de la adaptabilidad y la innovación social como herramientas esenciales para abordar los retos contemporáneos.

Enfatizó que la clave para superar los desafíos actuales reside en la colaboración interdisciplinaria y el compromiso colectivo. Romero hizo hincapié en que la evolución hacia una sociedad más equitativa no es un proceso lineal, sino un viaje continuo que requiere ajustes constantes y reflexiones profundas. Animó a la sociedad a ser proactiva en la identificación de desafíos emergentes y a abordarlos con creatividad y resiliencia.

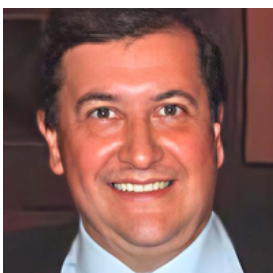


PUEDE VISUALIZAR
EL WEBINAR
INGRESANDO A:

BIT.LY/DYRDEMOCRACIA2



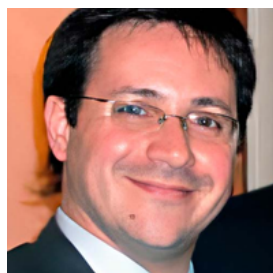
NUESTRO CONSEJO CONSULTIVO



Raúl Albarracín



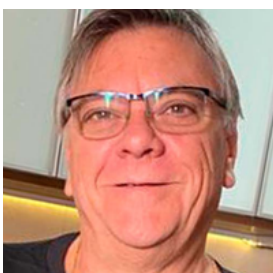
Javier Armentano



César Escalada



Estefanía Hordichuk



Pedro González



**Juan Francisco
Mangiamelli**



Pedro Romero



José Romero



Silvia Sudol



Sebastián Orrego



Analía Benítez

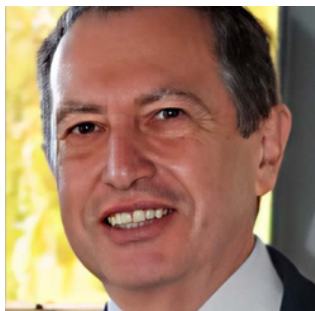


**María Florencia
Beltramone**

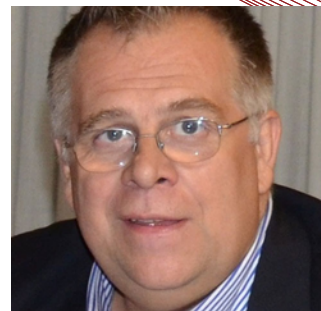
NUESTRO EQUIPO



Rita Galiardi
Presidente



Carlos Jaskelioff
Secretario de Finanzas



Juan Carlos Venesia
Director General



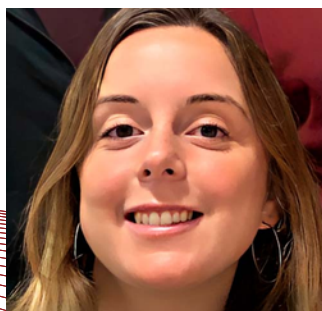
María Belén Suarez
Directora de Relaciones
Institucionales



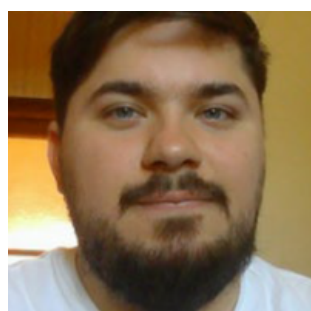
Juan Marcos Aviano
Director Área Desarrollo Regional



Alicia Picco
Directora Área Infraestructura



Julia Venesia
Secretaria de Actas y
Administración



Franco Gomez
Responsable de Diseño y
Comunicación



ANUARIO DIGITAL AÑO 2023

El Anuario Digital 2023 del Instituto de Desarrollo Regional es mucho más que un simple recuento de eventos; es un testimonio vivo del compromiso del IDR con el desarrollo y la integración regional.

Entre sus páginas se encuentra una detallada crónica de las actividades más sobresalientes que marcaron el camino del IDR en 2023. Un testimonio de la dedicación incansable de nuestro equipo y colaboradores para impulsar un desarrollo regional sostenible y significativo.

En el IDR, creemos en la fuerza de la colaboración, la creatividad, la planificación estratégica y la innovación como impulsores del cambio. Este anuario es reflejo de nuestra vocación por promover e impulsar espacios de debate y aprendizaje para desarrollar sociedades más justas en ámbitos sostenibles.

Instituto de Desarrollo Regional de Rosario.
"Más de 25 años comprometidos con la región y su desarrollo"



Balcarce 1793 | Rosario, Santa Fe. Argentina



+54 9 341 4855301/09



www.fidr.org.ar | info@fidr.org.ar