

ESTUDIOS SOBRE PLANIFICACIÓN SECTORIAL Y REGIONAL

AÑO 1 - N°2 - DICIEMBRE 2016

2

Desarrollo regional productivo de Argentina en torno
a la interconectividad de regiones y ciudades



AUTORIDADES

Ministro de Hacienda y Finanzas Pùblicas

Lic. Alfonso Prat-Gay

Secretario de Política Económica y Planificación del Desarrollo

Lic. Pedro Lacoste

Subsecretario de Planificación Económica

Dr. Ernesto O'Connor

Coordinadora de Gabinete

Lic. Natalia Avendaño

Directora Nacional de Planificación Sectorial

Lic. Paula Nahirñak

TÉCNICOS RESPONSABLES

Lic. María Laura Frugoni, Lic. Virginia Giordano y Lic. Facundo Martín

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	4
INTRODUCCIÓN	6
CONTEXTUALIZACIÓN. EL DESARROLLO REGIONAL Y LAS CIUDADES	6
CRECIMIENTO MUNDIAL DE LA POBLACIÓN	7
URBANIZACIÓN: DATOS GLOBALES Y CIFRAS	7
EJES ARTICULADORES DEL DESARROLLO REGIONAL ARGENTINO	9
ALGUNOS ANTECEDENTES DE REGIONALIZACIÓN EN EL PAÍS	9
ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL EN LA ACTUALIDAD Y SU IMPORTANCIA	11
DESARROLLO REGIONAL Y PRODUCTIVO EN LA ARGENTINA. SITUACIÓN A 2015	12
ANÁLISIS PRODUCTIVO	14
ANALISIS DESDE LA INTERCONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE BIENES Y SERVICIOS	19
ANÁLISIS DEMOGRÁFICO	26
CAPITAL HUMANO	30
CONCLUSIONES	34
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	35

Esta serie de informes tiene por objeto realizar una descripción analítica y específica sobre temáticas de particular relevancia para la planificación del desarrollo productivo sectorial y regional del país. Se consideran temáticas transversales como: empleo, innovación, educación, tecnología, desarrollo regional, inserción internacional, entre otros aspectos de relevancia.

Publicación propiedad del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas de la Nación. Director Dr. Ernesto O'Connor. Registro DNDA en trámite. *Hipólito Yrigoyen 250 Piso 8º (C1086 AAB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires –República Argentina. Tel: (54 11) 4349-5945 y 5918. Correo electrónico: ssplane@mecon.gov.ar URL: <http://economia.gov.ar>*

RESUMEN EJECUTIVO

- El desarrollo regional productivo tiene como objetivo principal la transformación de los sistemas productivos locales, el crecimiento de la producción, la generación de empleo y la mejora en la calidad de vida de la población a lo largo de todo un país. Desde el plano territorial, es cada vez más importante diseñar instrumentos y políticas públicas de gestión dirigidas a estimular el aprovechamiento de los recursos locales endógenos para impulsar nuevos esquemas de desarrollo basados en las potencialidades de las economías locales como complemento indispensable de las políticas nacionales de desarrollo.
- En el mundo es central el rol de las regiones y ciudades – hub (clusters) dado su efecto en el desarrollo territorial en torno a la urbanización y la mega urbanización con clave en la conectividad, con énfasis en los sectores productivos y su interconectividad, desde un punto de vista de cadenas de valor.
- En 2015, la población mundial alcanzó los 7.347 millones (tasa de crecimiento anual de 1,2%). Por otra parte, más del 90% del crecimiento poblacional en países en desarrollo tiene lugar en las ciudades.
- El 54 % de la población vive hoy en día en zonas urbanas. Para 2030, alcanzará el 60%. Si más del 80% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial se genera en las ciudades, una urbanización bien planificada puede promover el crecimiento sostenible vía productividad e innovación, y empleos de salarios más competitivos.
- Los ejes articuladores en términos de desarrollo territorial se refieren a conceptos clave que intervienen en el proceso de desarrollo y competitividad de las regiones productivas.
- Mirada desde las provincias a las ciudades o a las microregiones. Se pasa del desarrollo provincial al desarrollo de ciudades-hub-clusters productivos competitivos, con impacto regional local y/o en todo el territorio provincial. Idea de desarrollo territorial, pero en torno a la urbanización y su impacto en el desarrollo local y regional. Estas ciudades-hub deben estar conectadas por redes modernas, de infraestructura de transporte y comunicaciones, cuya clave es la conectividad.
- Los programas de inversiones público-privados (PPP) deben tener en cuenta estas dimensiones, desde la planificación pública a nivel nacional y provincial, en relación con la dimensión local.
- Muchas veces la creación de regiones ya está dada naturalmente (cuestiones económicas y demográficas), y no deben ser forzadas. Un tema es la cuestión de la institucionalidad en un país; por ejemplo, si es una forma de gobierno federal que ya cuenta con tres niveles de gobierno existentes, o se trata de otra forma de organización gubernamental
- La interconectividad hoy día va más allá del transporte; son redes multimodales de FF.CC. modernos para largas distancias, autopistas, rutas seguras, hubs aéreos regionales importantes, puertos eficientes y cables de fibra óptica, entre otros conceptos. Sin interconectividad no hay urbanización moderna ni desarrollo productivo competitivo, a nivel local y regional. Esta interconectividad resuelve muchos de los problemas clásicos del desarrollo regional, por ejemplo los costos de

transporte onerosos y la carencia de economías de escala a nivel de productores o ramas locales.

- Alrededor de una red de ciudades –hub grandes o medianas se puede articular un desarrollo regional armonizado, y para ello la interconectividad es condición necesaria. Es clave determinar los nodos (puntos centrales) de la interconectividad, es decir, justificar cuales ciudades tienen las características de ser o poder ser hubs regionales.
- La inversión en capital humano vía educación, salud y formación para el trabajo en el mercado laboral – vinculado a las fortalezas productivas del cluster local- es central. Además, se debe considerar el rol de la tecnología y las readecuaciones necesarias en cada una de esas dimensiones.
- Asimismo, la inversión en capital humano, considerando el cambio tecnológico, es un requisito fundamental para fomentar la productividad regional y sectorial como así también para mitigar la inequidad y vulnerabilidad urbana.
- Para diagnosticar el estado del desarrollo regional y productivo de la Argentina sobre la base de datos a 2015, se analizan diversas dimensiones que abarcan aspectos productivos como así también elementos asociados a la interconectividad, la infraestructura, la demografía, la inversión en capital humano y la tecnología con el objeto de comprender el estado de situación en términos del desarrollo productivo regional de la Argentina a fines de 2015.
- En particular, de cada dimensión, se seleccionan indicadoras claves mediante su exposición en mapas geográficos provinciales y regionales a los efectos de observar ciertas heterogeneidades de la Argentina, como así también las oportunidades existentes en términos de desarrollo productivo.
- En las conclusiones se señala que la Argentina cuenta con un enorme potencial, demostrado a través de la metodología de mapas del desarrollo implementada en este trabajo, y tiene todas las condiciones para generar un proceso de desarrollo regional amplio y sostenible.

INTRODUCCIÓN

El desarrollo regional productivo tiene como objetivo principal la transformación de los sistemas productivos locales, el crecimiento de la producción, la generación de empleo y la mejora en la calidad de vida de la población a lo largo de todo un país. Desde el plano territorial, es cada vez más importante diseñar instrumentos y políticas públicas de gestión dirigidas a estimular el aprovechamiento de los recursos locales endógenos para impulsar nuevos esquemas de desarrollo basados en las potencialidades de las economías locales como complemento indispensable de las políticas nacionales de desarrollo.

En este sentido, la gestión de los procesos de producción, la estructura social, los agentes económicos y su vinculación con quienes operan fuera de sus límites, sumado al perfil del modelo político administrativo local, se presentan con importantes desafíos estructurales.

Por su parte, las regiones y las ciudades, y su interconectividad cumplen un rol decisivo en el desarrollo regional.

El presente documento de trabajo tiene por objeto abordar el desarrollo productivo considerando como eje central el rol de las regiones y ciudades – hub- clusters; es decir, el desarrollo territorial en torno a la urbanización y la mega urbanización con clave en la conectividad, con énfasis en los sectores productivos y su interconectividad, desde un punto de vista de cadenas de valor. Ello fundamentado en la necesidad de promover el desarrollo productivo y la generación de la competitividad.

Este trabajo se compone de 3 secciones centrales: a) Contextualización y análisis del abordaje de la temática del desarrollo regional en torno a las regiones y ciudades y la interconectividad en la actualidad, b) Ejes articuladores del desarrollo regional argentino considerando los antecedentes y sus roles en el desarrollo; y c) Caracterización del desarrollo regional productivo en la argentina a 2015 mediante la identificación de indicadores claves a través de una metodología de diseño de mapas. Finalmente se establecen líneas de acción para el desarrollo regional de las cadenas de valor territoriales del país.

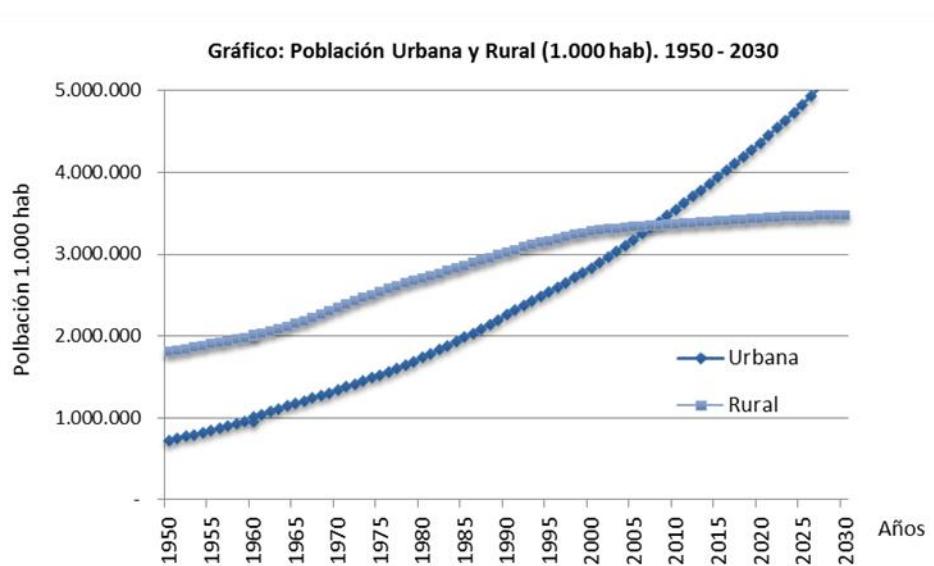
Contextualización. El desarrollo regional y las ciudades

En el marco del desarrollo regional y productivo de un país el rol de las regiones, microrregiones y ciudades resulta central. Es decir, el desarrollo regional y urbano juega un rol clave en el crecimiento y bienestar de sus habitantes dado que en ellas se concentran la mayor parte de los puestos de trabajo, las empresas y los centros de innovación y desarrollo, como así también la educación superior. Por eso, ejercen un importante liderazgo en materia de innovación, iniciativa empresarial y crecimiento económico. La solidez y fortaleza de una ciudad redonda también en un mayor crecimiento y competitividad de la región de referencia. De este modo, las ventajas competitivas impulsan un sistema de producción integrado (interconectividad) que fomenta y promueve el desarrollo social y económico.

A los efectos de comprender el rol de las aglomeraciones regionales y las ciudades en el desarrollo se mencionan algunos resultados de acuerdo a datos provistos por el Banco Mundial.

Crecimiento mundial de la población

- En 2015, la población mundial alcanzó los 7.347 millones y está creciendo a un ritmo anual de 1,2 por ciento, 80 millones de personas al año aproximadamente.
- En 1950, 68% de la población mundial se encontraba en los países en desarrollo, con un 8% en países menos desarrollados. Para 2030, se espera que 85% de la población mundial habitará en los países en desarrollo, con un 15% haciéndolo en países menos desarrollados.
- Las ciudades están creciendo muy rápido - más del 90% del crecimiento poblacional en países en desarrollo tiene lugar en las ciudades.



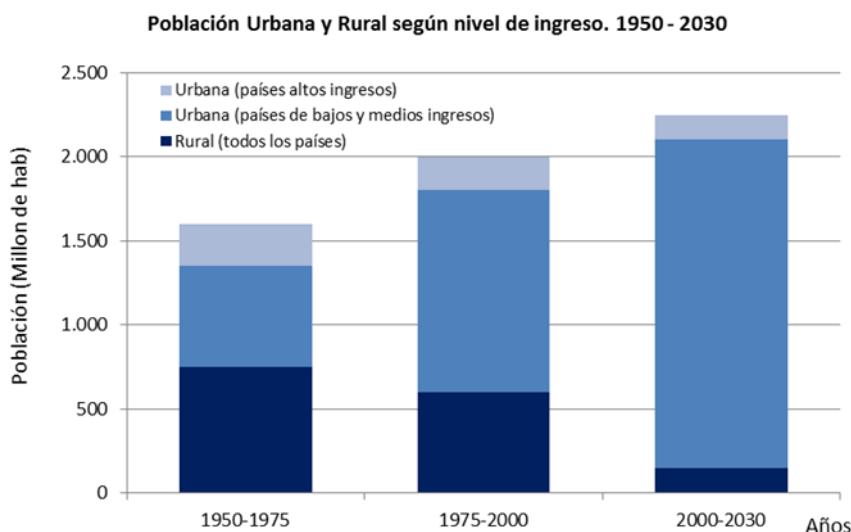
Fuente: World Bank & UNFPA - United Nations Population Fund.

Urbanización: Datos globales y cifras

- El 54 % de la población vive hoy en día en zonas urbanas. Para 2030, alcanzará el 60%. Si más del 80% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial se genera en las ciudades, una urbanización bien planificada puede promover el crecimiento sostenible vía productividad e innovación, y empleos de salarios más competitivos. Cada día, en promedio en el mundo, se añaden casi 180,000 personas a la población urbana.
- Como expresión de la pobreza y la indigencia a nivel global, se estima que 2.200 millones de personas sobrevivían con menos de US\$3,10 al día en 2011, mientras

que 896 millones de personas subsistían con menos de US\$1,90 al día en 2012. De ellos, más de la mitad vive en áreas urbanas.

- 1/3 de la población de países en desarrollo que vive en ciudades, vive en barrios carenciados.
- 2/3 de la energía producida en el mundo es consumida por las ciudades. Éstas a su vez, generan más del 70% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. A medida que estas crecen, su exposición a los riesgos climáticos y de desastres también aumenta.



Fuente: World Bank & UNFPA - United Nations Population Fund.

En este sentido, los procesos de urbanización que se dan en el mundo involucran importantes desafíos. Entre ellos, satisfacer la creciente demanda de viviendas, sistemas de transporte bien conectados y otro tipo de infraestructura, servicios básicos y empleos. Así la conectividad permitiría garantizar y brindar oportunidades en términos de bienestar y cohesión social.

De este modo, conformar ciudades funcionales, inclusivas, eficientes, seguras, resilientes y sostenibles requiere un alto nivel de coordinación en materia de políticas y opciones de inversión. Una vez edificada una ciudad, su estructura física y los patrones de uso del suelo pueden ser imposibles de modificar durante generaciones, dando lugar a una expansión insostenible. Con lo cual, la creación de potenciales centros urbanos como así también el fortalecimiento o reestructuración de polos urbanos existentes es central en un proceso de planificación del desarrollo regional territorial.

EJES ARTICULADORES DEL DESARROLLO REGIONAL ARGENTINO

ALGUNOS ANTECEDENTES DE REGIONALIZACIÓN EN EL PAÍS

El análisis de la regionalización puede ser diverso de acuerdo a los criterios considerados para su abordaje. Uno de los primeros autores responsables en abordar la problemática territorial argentina fue Alejandro Bunge. En 1924 advirtió que desde Buenos Aires, como punto céntrico, a medida que se alejaba, se diluían la densidad poblacional, el nivel cultural y la capacidad económica del país. De este modo, para 1980, llega a afirmar que nuestro país se conforma por zonas circulares concéntricas a Buenos Aires, en donde se diferencian dos Argentinas separadas por una línea imaginaria a los 580 Km. de distancia desde Buenos Aires. Por un lado, se distingue un Área Nuclear, donde se concentra más del 80% de la producción nacional, y por el otro un Área Periférica, donde se incluye de forma completa la región patagónica.

Años después, se destacan los aportes de Roberto Nobel, 1960, en donde proponía una regionalización basada en un criterio económico-productivo mediante la identificación de seis regiones (Noroeste, Gran Chaco, Litoral, Nuevo Cuyo, la gran Pampa y Patagónica).

En 1969, Federico Daus publicó un trabajo denominado “Fundamentos para una División Regional de la Argentina”. Su clasificación está basada principalmente en rasgos de homogeneidad con respecto a elementos naturales (relación entre clima-hidrografía-vegetación).

También, 1985, se destacan los aportes de Juan Roccatagliatta que aportó una moderna definición del concepto de región, relacionándolo, por medio de la vía cultural, con el sentimiento propio del habitante respecto del espacio. Asimismo, para que el espacio sea subjetivamente sentido, debe estar correctamente integrado, para lo cual introduce los conceptos de nodos y redes comunicacionales. En 1985 propone una regionalización que combina los criterios geográficos, de paisaje natural, y funcionales, que se organizan a partir de las metrópolis con sus actividades socioeconómicas (Cervo, 2003).

Otra propuesta de regionalización de la Argentina, y la habitualmente reconocida, es la realizada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), que divide al país en distintas regiones para presentar la información estadística utilizando un criterio político, administrativo. Los límites coinciden con los de las provincias o con los de los partidos en el caso de la región Metropolitana. De allí, surgen 5 regiones: Centro y Buenos Aires, Noreste, Noroeste, Nuevo Cuyo y Patagonia.

Al margen de las clasificaciones regionales mencionadas, también es posible reconocer que la Constitución Nacional de 1994 menciona dos cláusulas sobre regiones:

- Artículo 124º, que en primer lugar establece que “Las provincias podrán crear regiones para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el

cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles con la política exterior de la Nación y no afecten las facultades delegadas al gobierno federal o el crédito público de la Nación; con conocimiento del Congreso Nacional...”.

- Luego, ese artículo en su cláusula segunda fija el dominio provincial de los recursos naturales. El dominio de los recursos es originario, ya que las Provincias los transmiten a los particulares, por medio de concesiones u otros mecanismos, pero no pierden su titularidad.

Por otra parte, considerando experiencias en términos de implementación de estudios u políticas orientadas al desarrollo de Planes Regionales es posible advertir diversos antecedentes. Entre uno de los primeros, se puede mencionar el modelo del Consejo Federal de Inversiones (CFI), en conjunto con el Centro de Investigaciones Económicas del Instituto Di Tella. En 1959 se inicia una serie de trabajos de investigación para determinar dónde y cómo se concentraba el mercado consumidor del país. De ese modo, y a través de un método gravitatorio, se detectaron cuatro áreas globales de mercado, con seis sub-áreas, conformando diez en total. Una vez identificadas las áreas de mercado, se adoptaron siete regiones. Uno de los grandes aportes de este estudio fue brindar gran cantidad de datos estadísticos para reforzar sus postulados.

En 1966, el gobierno de la Revolución Argentina activó el Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo, por el cual se buscaba promover el desarrollo nacional a través del desarrollo regional. Esta iniciativa fue implementada por los Decretos 1907/67 y 7952/69; los cuales son conferidos al Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), el que recogió en gran medida los estudios realizados anteriormente por el CFI.

En 1996, bajo la presidencia de Carlos Menem, se presentó un proyecto denominado “Tercera Reforma del Estado”, por el cual se propiciaba un regionalismo vertical, pues se desarrollaría desde la Nación hacia las provincias. El criterio predominante fue el económico, siendo el gasto público el elemento central de debate, y no una estrategia de desarrollo regional. Asimismo, la política fiscal se mostraba como el medio más adecuado para la reforma, y una coparticipación por regiones sería la clave del cambio. Sin embargo, la nueva coparticipación por regiones, y no por provincias, no tuvo consensos.

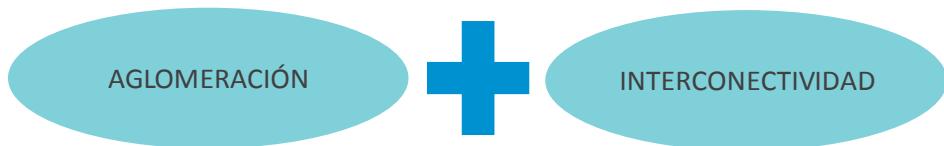
A nivel provincial, se pueden reconocer diversos planes de regionalismo, bajo la óptica de lograr una verdadera integración nacional. Entre los más recientes, se puede mencionar el Plan de Regionalización de la Provincia de Buenos Aires (2011), el cual se propuso dividir a la provincia en regiones, en función de características socio-económicas. Las regiones eran ocho, y tenían inicialmente poco autonomía presupuestaria y política. Se daba un trato particular al conurbano, y se buscaba optimizar las políticas productivas de desarrollo regional provincial en función de las características y necesidades propias de cada región. A pesar de la iniciativa, el proyecto de ley no fue aprobado en la Legislatura.

Como puede observarse, los distintos tipos de regionalismo mencionados y considerados conjugan criterios geopolíticos, considerando políticas de defensa, poblamiento y geografía; mientras que en otros se ha promovido lineamientos económicos en pos del desarrollo productivo regional.

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL EN LA ACTUALIDAD Y SU IMPORTANCIA

Los ejes articuladores en términos de desarrollo territorial se refieren a conceptos clave que intervienen en el proceso de desarrollo y competitividad de las regiones productivas.

A continuación, se detallan algunos de los principales ejes identificados en esta temática en la actualidad.



- Mirada desde las provincias a las ciudades o a las microregiones. Se pasa del desarrollo provincial al desarrollo de ciudades-hub- clusters productivos competitivos, con impacto regional local y/o en todo el territorio provincial.
- Idea de desarrollo territorial, pero en torno a la urbanización y su impacto en el desarrollo local y regional.
- Estas ciudades-hub deben estar conectadas por redes modernas, de infraestructura de transporte y comunicaciones, cuya clave es la conectividad.
- El desarrollo de las ciudades no necesariamente aísla a ciudades pequeñas o intermedias, depende de la estrategia regional, que debe asegurarse generar externalidades positivas intra-microregiones y si es posible hasta todo el territorio provincial.
- Los programas de inversiones público-privados (PPP) deben tener en cuenta estas dimensiones, desde la planificación pública a nivel nacional y provincial, en relación con la dimensión local.
- Muchas veces la creación de regiones ya está dada naturalmente (cuestiones económicas y demográficas), y no deben ser forzadas. Un tema es la cuestión de la institucionalidad en un país; por ejemplo, si es una forma de gobierno federal que ya cuenta con tres niveles de gobierno existentes, o se trata de otra forma de organización gubernamental.
- La interconectividad hoy día va más allá del transporte; son redes multimodales de FF.CC. modernos para largas distancias, autopistas, rutas seguras, hubs aéreos regionales importantes, puertos eficientes y cables de fibra óptica, entre otros conceptos.
- Sin interconectividad no hay urbanización moderna ni desarrollo productivo competitivo, a nivel local y regional.
- Esta interconectividad resuelve muchos de los problemas clásicos del desarrollo regional, por ejemplo los costos de transporte onerosos y la carencia de economías de escala a nivel de productores o ramas locales.
- Alrededor de una red de ciudades-hub grandes o medianas se puede articular un desarrollo regional armonizado, y para ello la interconectividad es condición necesaria.

- Es clave determinar los nodos (puntos centrales) de la interconectividad, es decir, justificar cuales ciudades tienen las características de ser o poder ser hubs regionales.
- La inversión en capital humano vía educación, salud y formación para el trabajo en el mercado laboral – vinculado a las fortalezas productivas del cluster local- es central. Además, se debe considerar el rol de la tecnología y las readecuaciones necesarias en cada una de esas dimensiones.
- Asimismo, la inversión en capital humano, considerando el cambio tecnológico, es un requisito fundamental para fomentar la productividad regional y sectorial como así también para mitigar la inequidad y vulnerabilidad urbana.

De esta manera, la importancia de esta estrategia es garantizar la **interconectividad**¹ como condición necesaria para resolver en buena medida problemas centrales de la falta de desarrollo regional:



DESARROLLO REGIONAL Y PRODUCTIVO EN LA ARGENTINA. SITUACIÓN A 2015

En esta sección, se analizan diversas dimensiones que abarcan aspectos productivos como así también elementos asociados a la interconectividad, la infraestructura, la demografía, la inversión en capital humano y la tecnología con el objeto de comprender el estado de situación en términos del desarrollo productivo regional de la Argentina a 2016. El análisis presenta en general datos a 2015, de modo de poder realizar un diagnóstico de determinados problemas y oportunidades para el desarrollo regional.

En particular, de cada dimensión, se seleccionan indicadoras claves mediante su exposición en mapas geográficos provinciales y regionales a los efectos de observar ciertas heterogeneidades de la Argentina, como así también las oportunidades existentes en términos de desarrollo productivo.

A continuación, se detalla el listado de indicadores seleccionados:

Productivo

¹ La aproximación a los problemas de desarrollo regional es productiva, y centra el análisis desde esta perspectiva. Esto no invalida otras aproximaciones causales, como ser las de carácter institucional (por ejemplo en las expresiones formal e informal, North, 1990), o aquellas que enfatizan las cuestiones sociales o esencialmente históricas, entre otras.

- Principales cadenas productivas regionales
- Distribución e integración territorial del sector privado

Interconectividad e infraestructura de transporte de bienes y servicios

- Porcentaje de hogares con computadora sobre el total nacional
- FF.CC. carga y pasajeros red activa
- Rutas y autopistas viales
- Rutas aéreas y aeropuertos
- Puertos
- Resumen consolidado de interconectividad e infraestructura de transporte

Demográficos

- Densidad de población (habitantes por km2)
- Porcentaje de departamentos provinciales con mayor cantidad de población

Capital humano

- Educación universitaria. Población con estudios superiores, % empleados con educación superior y distribución de universidades
- Salud. Cantidad de médicos por habitantes y distribución de establecimientos

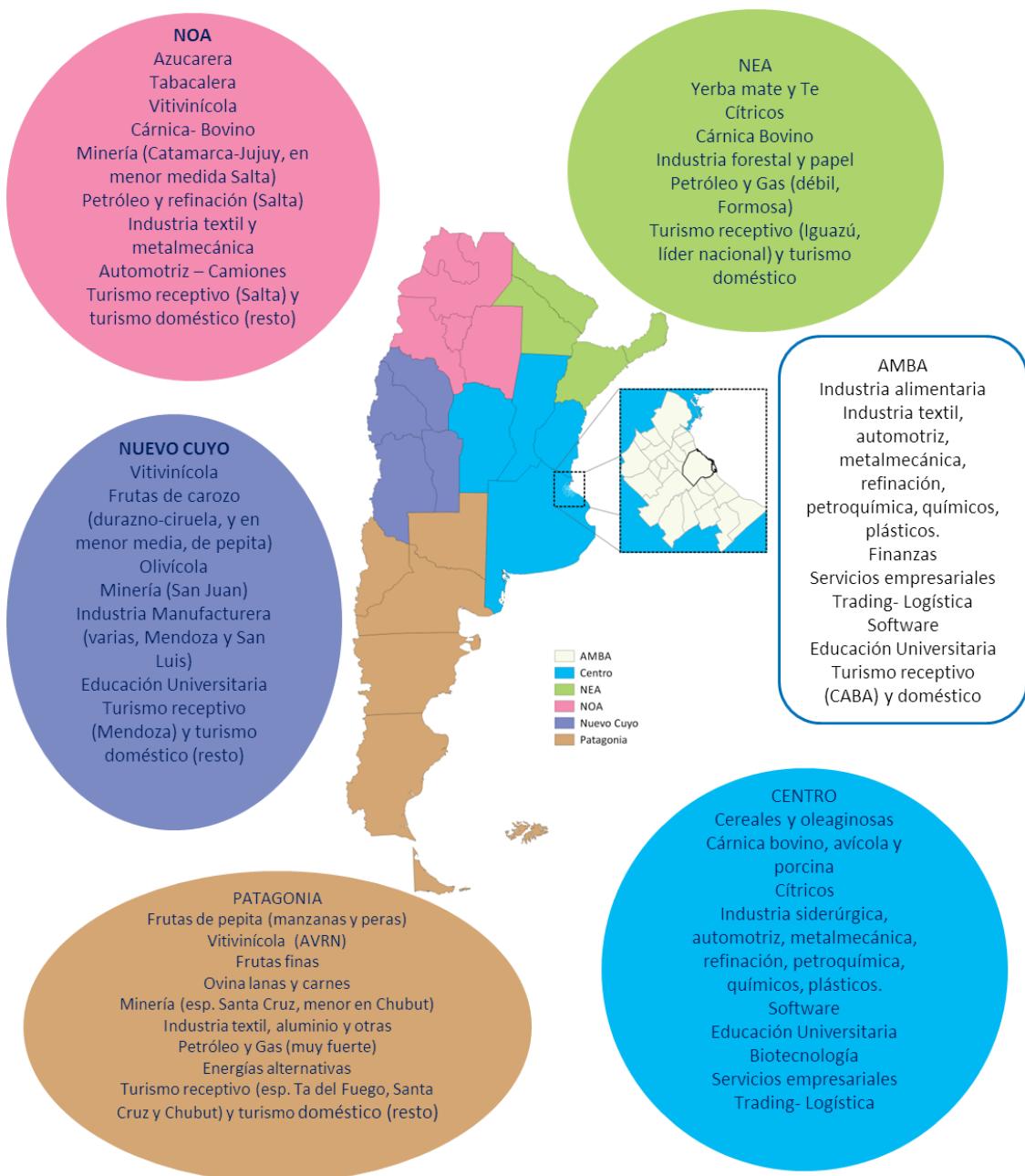
I+D

- Localización de Centros Regionales del Investigación (ej. INTA, INTI, CONICET)

ANÁLISIS PRODUCTIVO

PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS REGIONALES (2015)

El análisis productivo por región permite observar complementariedades como diferencias concretas a los efectos de dimensionar oportunidades y desafíos. En el siguiente mapa de la Argentina se pueden apreciar las cadenas productivas de valor con inserción regional, en todos los sectores productivos, sean cadenas agroindustriales, de industria manufacturera, o de servicios.

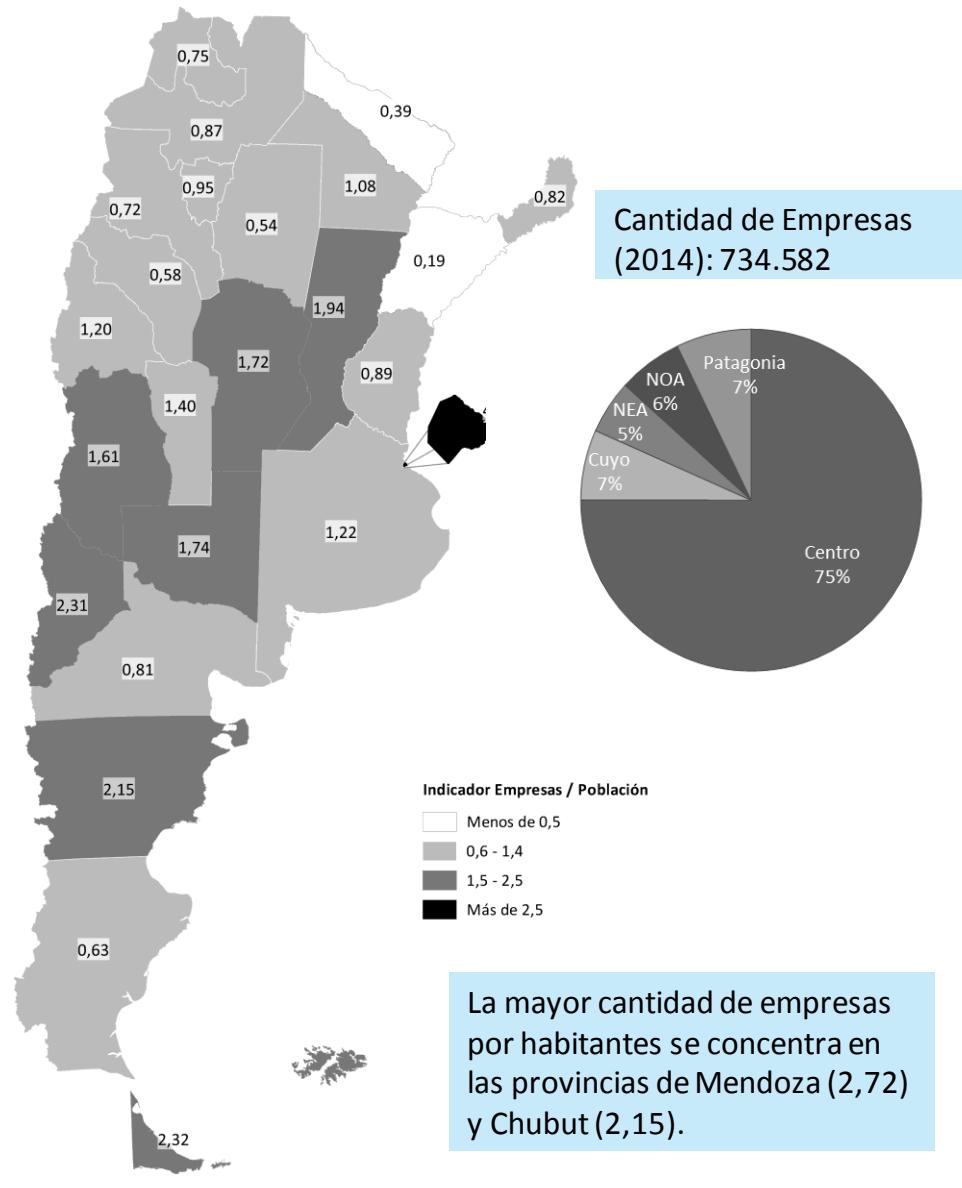


Fuente: elaboración propia.

SECTOR PRIVADO. DISTRIBUCIÓN E INTEGRACIÓN TERRITORIAL

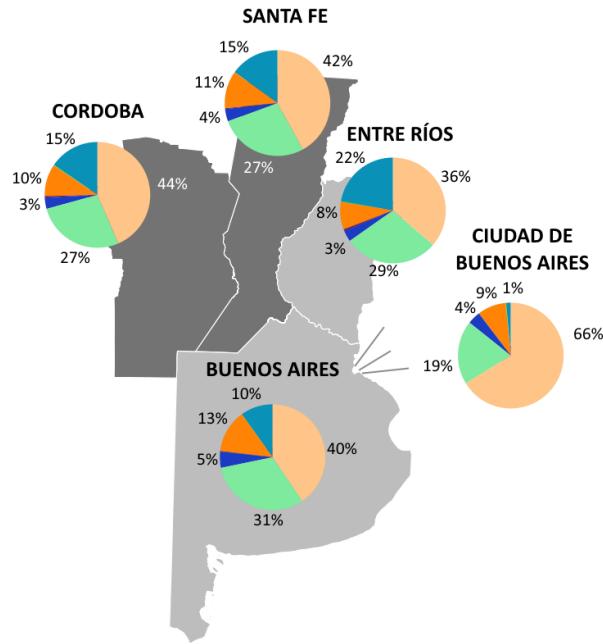
Otro indicador relevante es la cantidad de empresas registradas a nivel territorial, pues es un indicador de aglomeración clave para entender el desarrollo actual y el potencial.

La cantidad de empresas registradas en 2014 asciende a 734.582, de las cuales el 75% se concentra en la Región Centro y Buenos Aires. Por otra parte, considerando el ratio entre empresas y población las mayores incidencias provinciales se registran en: Mendoza, Chubut, Santa Fe, Córdoba, La Pampa y San Juan.



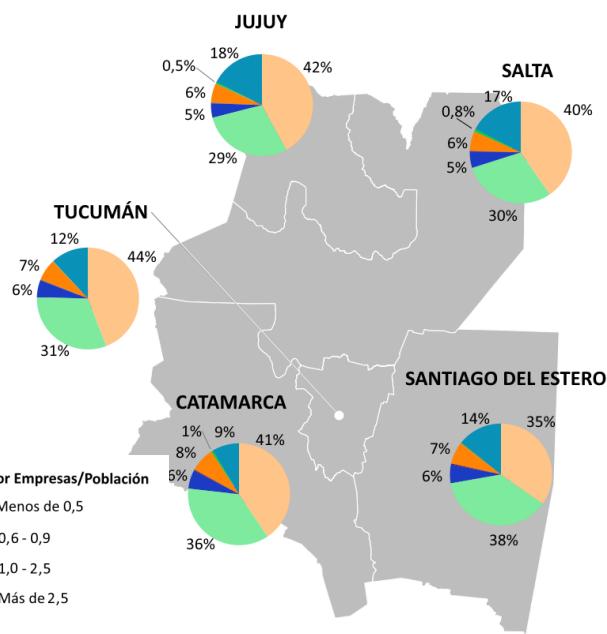
SECTOR PRIVADO. DISTRIBUCIÓN REGIONAL E INTEGRACIÓN TERRITORIAL

REGIÓN CENTRO Y CABA (77% del total)



CENTRO. Córdoba y Santa Fe reflejan la mayor cantidad de empresas por hab. Los sectores con mayor participación son Servicios (49%) y Comercio (27%).

REGIÓN NOA (6% del total)



NOA. Los sectores con mayor participación son Servicios (41%) y Comercio (32%).

Cantidad de empresas por sector de actividad

- Servicios
- Comercio
- Construcción
- Industria
- Minería y petróleo
- Agricultura, ganadería y pesca

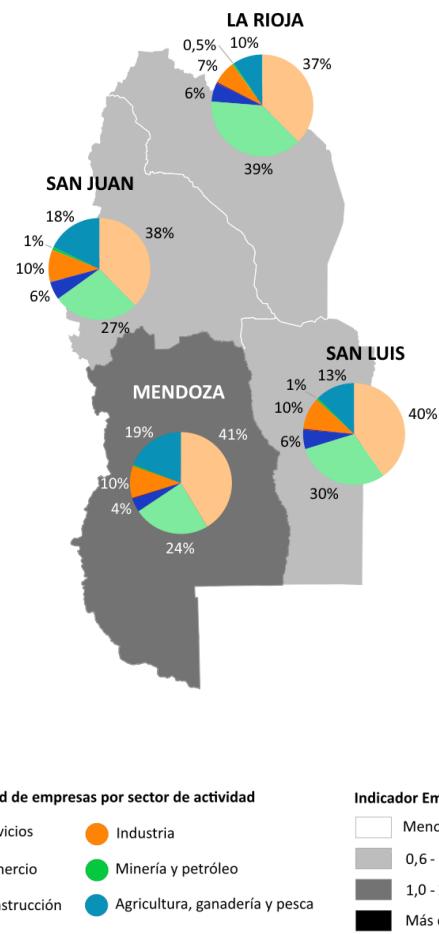
Indicador Empresas/Población

- Menos de 0,5
- 0,6 - 0,9
- 1,0 - 2,5
- Más de 2,5

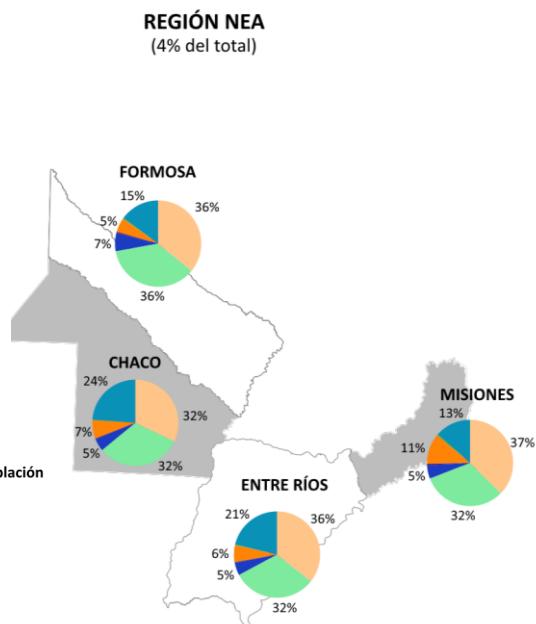
Fuente: elaboración propia con base en AFIP.

REGIÓN NUEVO CUYO

(7% del total)

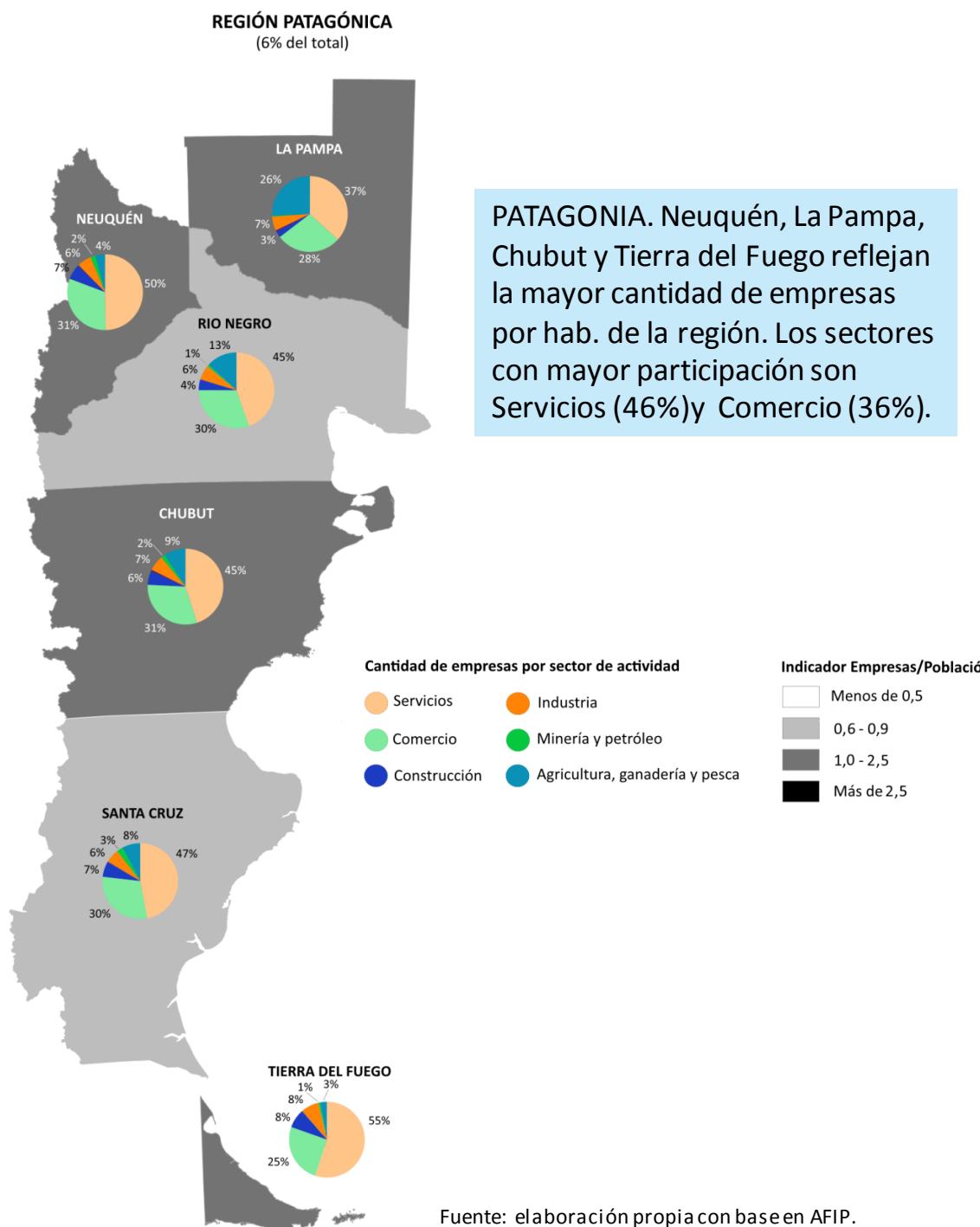


CUYO. Mendoza refleja la mayor cantidad de empresas por hab. Los sectores con mayor participación son Servicios (40%), Comercio (27%) y Agricultura (17%).



NEA. Chaco y Misiones reflejan la mayor cantidad de empresas por hab en términos regionales. Los sectores con mayor participación son Servicios (35%), Comercio (32%) y Agricultura (19%)

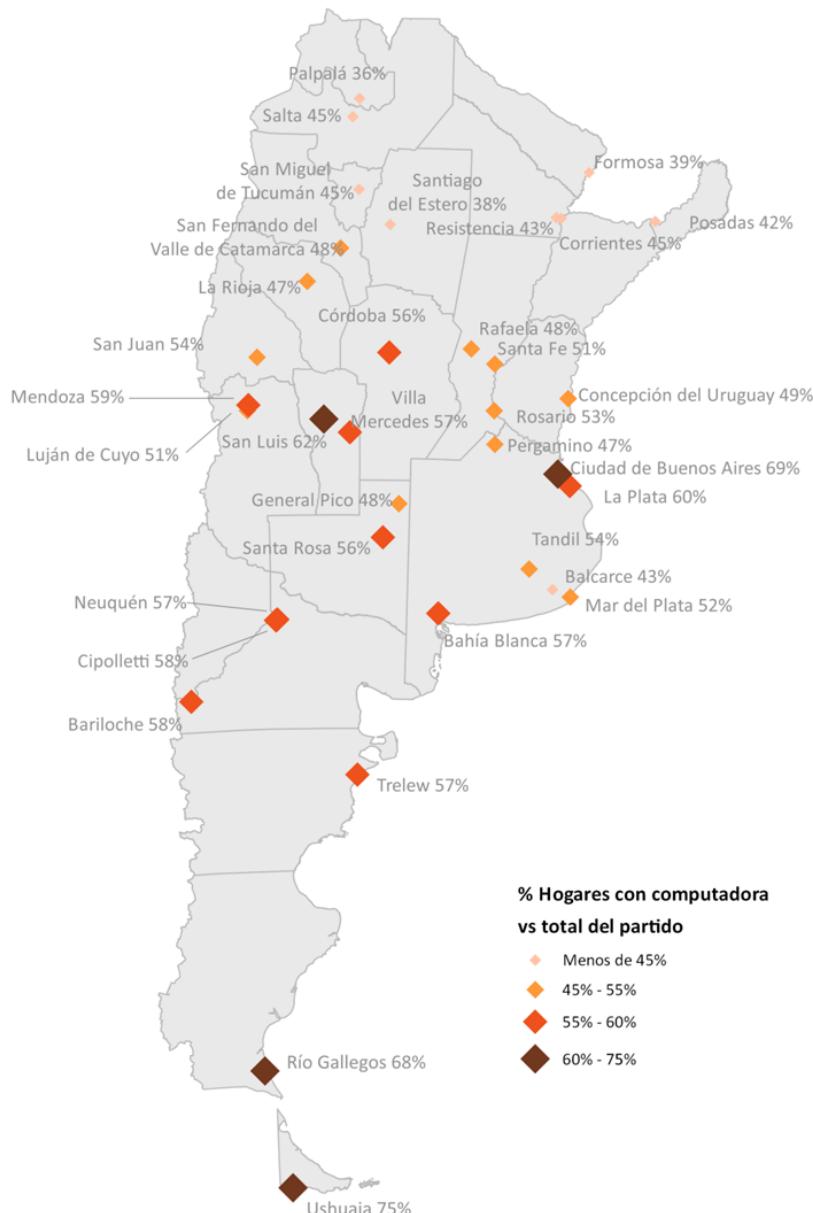
Fuente: elaboración propia con base en AFIP.



ANALISIS DESDE LA INTERCONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE BIENES Y SERVICIOS

PORCENTAJE DE HOGARES CON COMPUTADORA y ACCESOS A INTERNET

El promedio de la cantidad de accesos residenciales a internet cada 100 habitantes en 2015 equivale a 36,9. Las regiones NOA y NEA son las más desfavorecidas en términos accesos.



Cantidad de accesos residenciales a Internet cada 100 habitantes. 2015.

Formosa	10,5
Santiago del Estero	13,3
Chaco	14,4
Misiones	14,8
Corrientes	19,6
Salta	20,6
Jujuy	22,8
Catamarca	23,6
San Juan	25,5
Entre Ríos	25,7
Tucumán	27,0
Santa Cruz	31,4
San Luis	31,6
La Rioja	32,3
Santa Fe	34,1
Río Negro	35,1
Mendoza	35,8
Total País	36,9
Buenos Aires	43,9
La Pampa	46,1
Córdoba	46,6
Neuquén	50,6
Chubut	57,6
Tierra del Fuego	77,4

Fuente: Elaboración propia con base en INDEC

INTERCONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA: RED FERROVIARIA

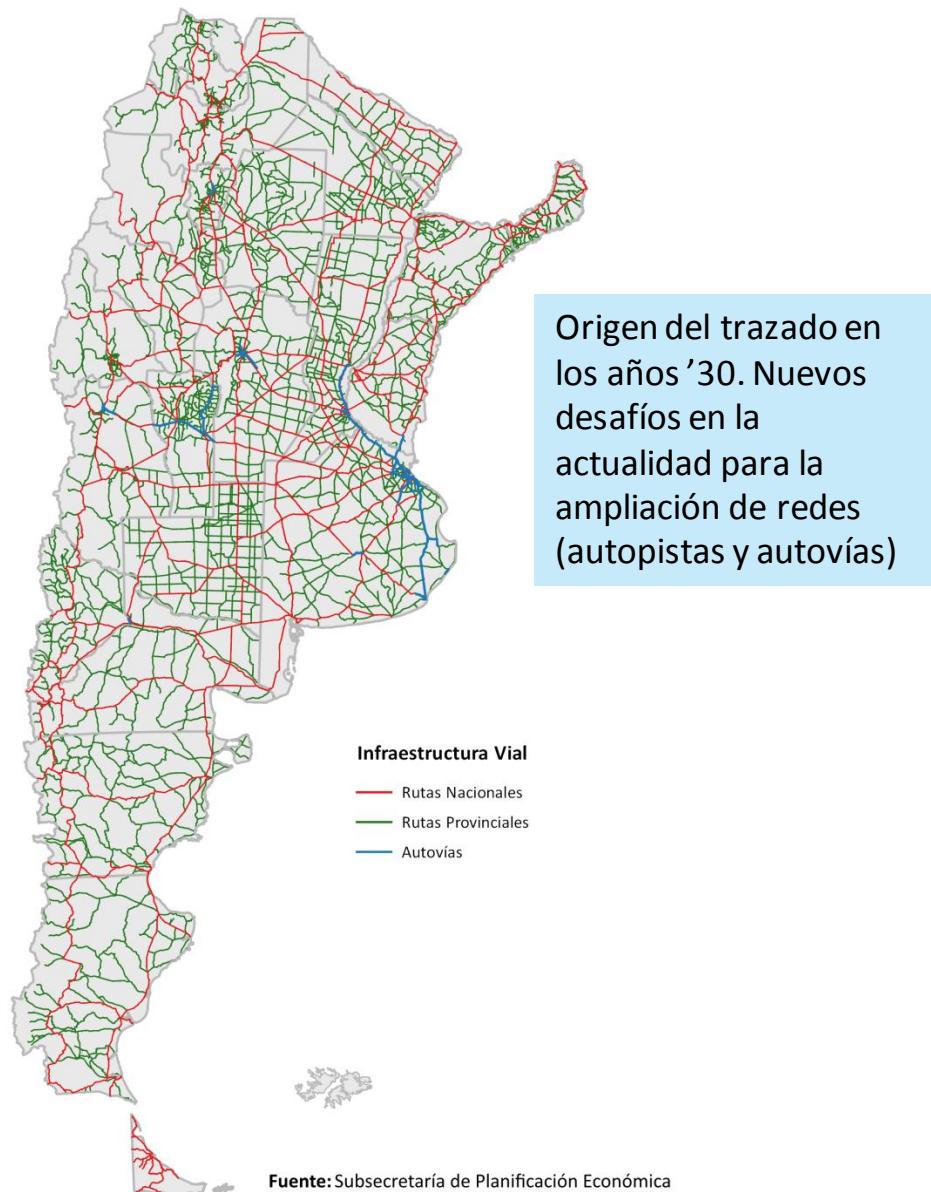
Los km de red ferroviaria operativa en nuestro país representan 18.000 km aproximadamente para la red de carga y general (carga y pasajeros) operativa. Entre las principales líneas ferroviarias se destacan:

1. Sarmiento (Concesionarios Trenes Argentinos (urbano e interurbano), Ferro Expreso Pampeano (cargas), Trenes Argentinos Cargas- Belgrano Cargas y Logística S.A),
2. Mitre (Concesionarios Trenes Argentinos Operaciones (urbano e interurbano), Nuevo Central Argentino NCA (cargas).
3. Roca (Concesionarios Trenes Argentinos Operaciones (Línea General Roca, urbano) y (suburbanos), Ferrosur Roca (Cargas), FerroExpreso Pampeano S.A. FEPSA (Cargas),
4. San Martín (Concesionarios Trenes Argentinos Operaciones, Trenes Argentinos Cargas- Belgrano Cargas y Logística S.A.
5. Urquiza (Concesionario Metrovías (Línea Urquiza, urbano), Estado Nacional para larga distancia
6. Belgrano (Concesionarios Ferrovías (Línea Belgrano Norte), Trenes Argentinos Operaciones (Línea Belgrano Sur), Trenes Argentinos Cargas (cargas).



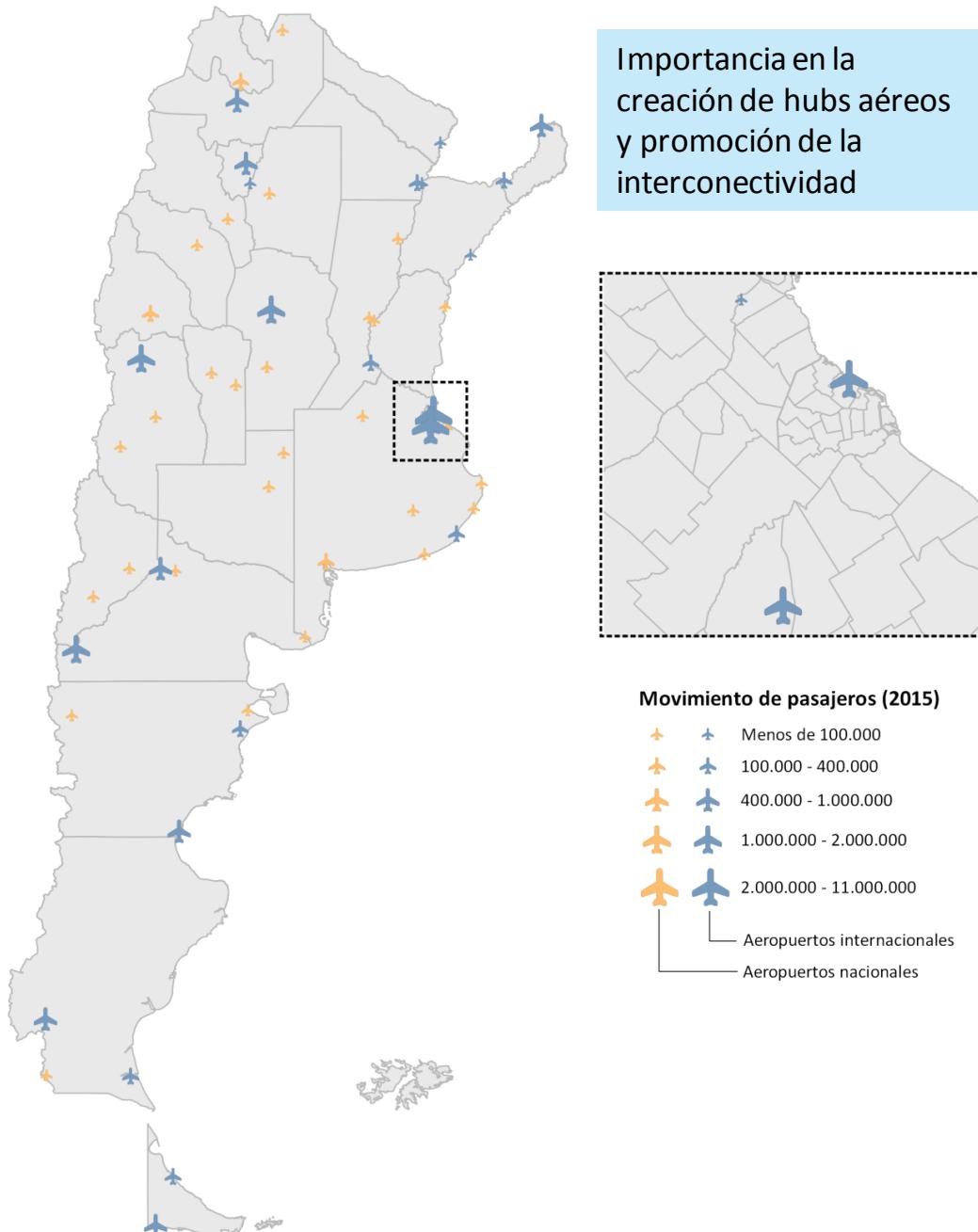
Fuente: Elaboración propia con base en IGN.

INTERCONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA: RED VIAL



INTERCONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA: RED AÉREA

En el siguiente mapa se exponen los movimientos de pasajeros (2015) diferenciando entre aeropuertos nacionales e internacionales.



Fuente: Elaboración propia con base en ORSNA.

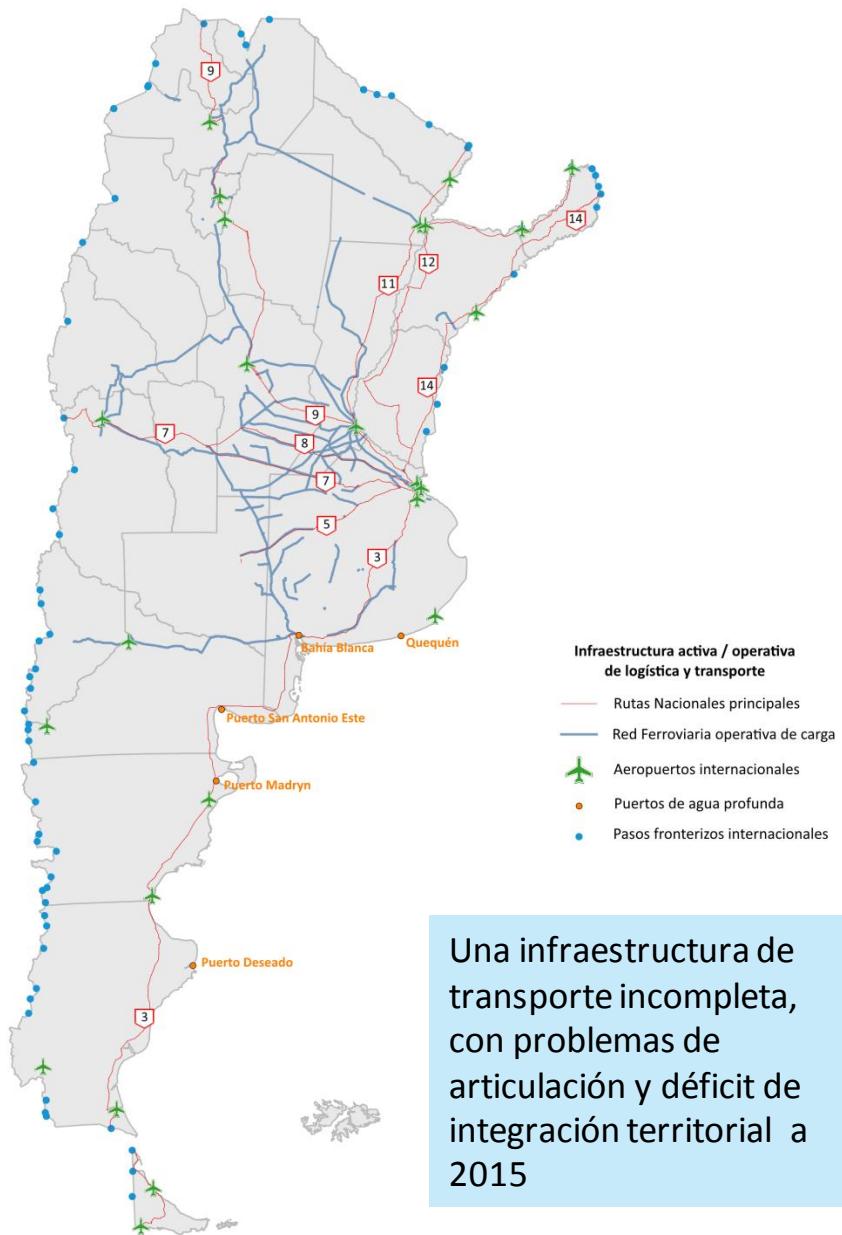
INTERCONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA: RED FLUVIAL

El mapa refleja la interconectividad de las redes fluviales que unen cada uno de los puertos sobre el total del territorio. Considerando el impacto directo que muestra sobre la capacidad instalada el aumento de cosecha de 2,1% respecto al ciclo anterior con 123M de toneladas de granos para la última campaña, un aumento del 1,7% del área sembrada para la próxima, y que el 80% de la exportación de la cosecha gruesa se exporta desde los puertos de Rosario, se puede esperar que la infraestructura portuaria de la región se encuentre trabajando al límite con congestión fluvial de la hidrovía y de los ingresos viales.



Fuente: Elaboración propia en base a IGN y SIG UNASUR.

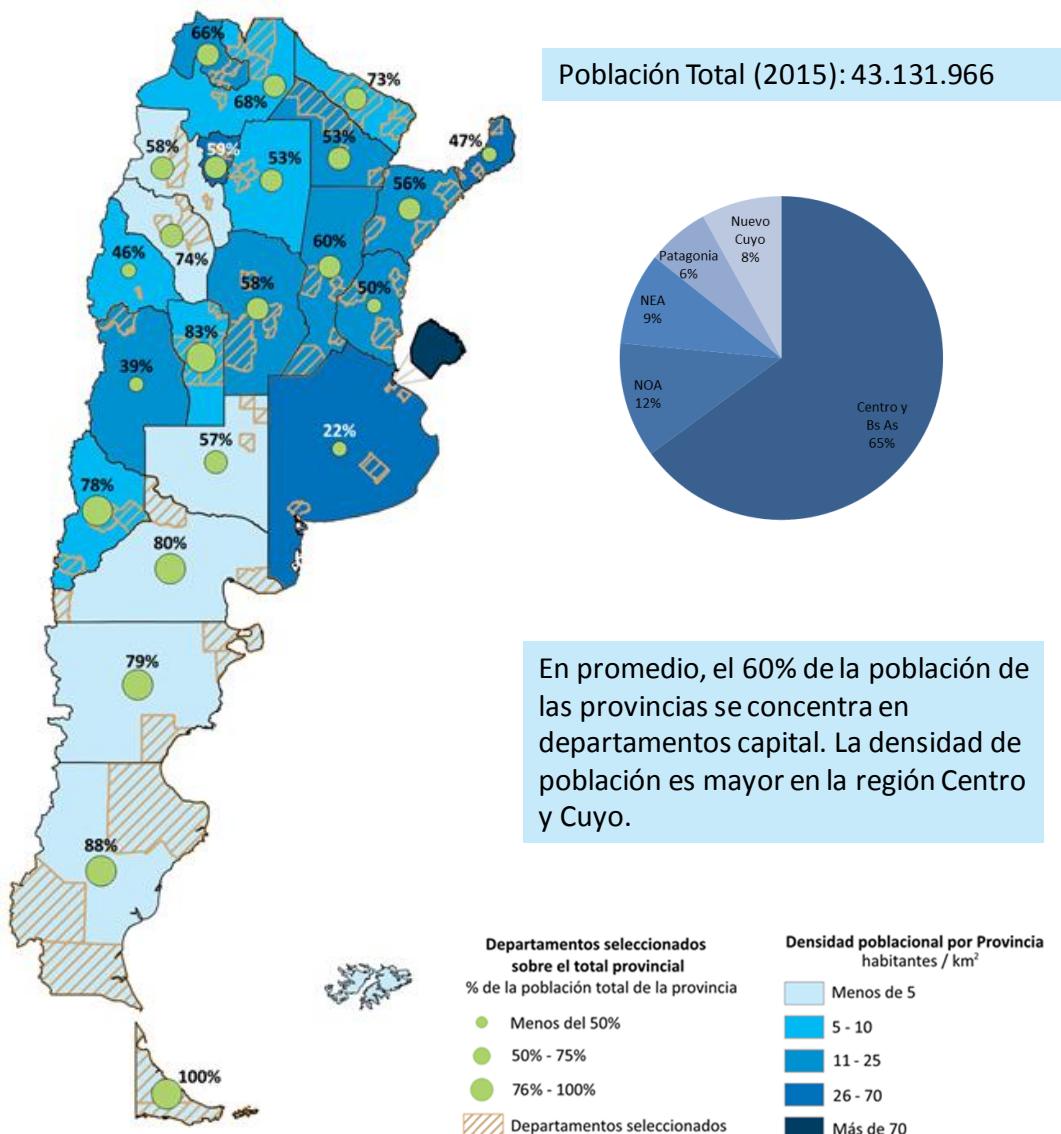
INTERCONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA: RESUMEN SITUACIÓN 2015



Fuente: Elaboración propia con base en IGN y SIG UNASUR.

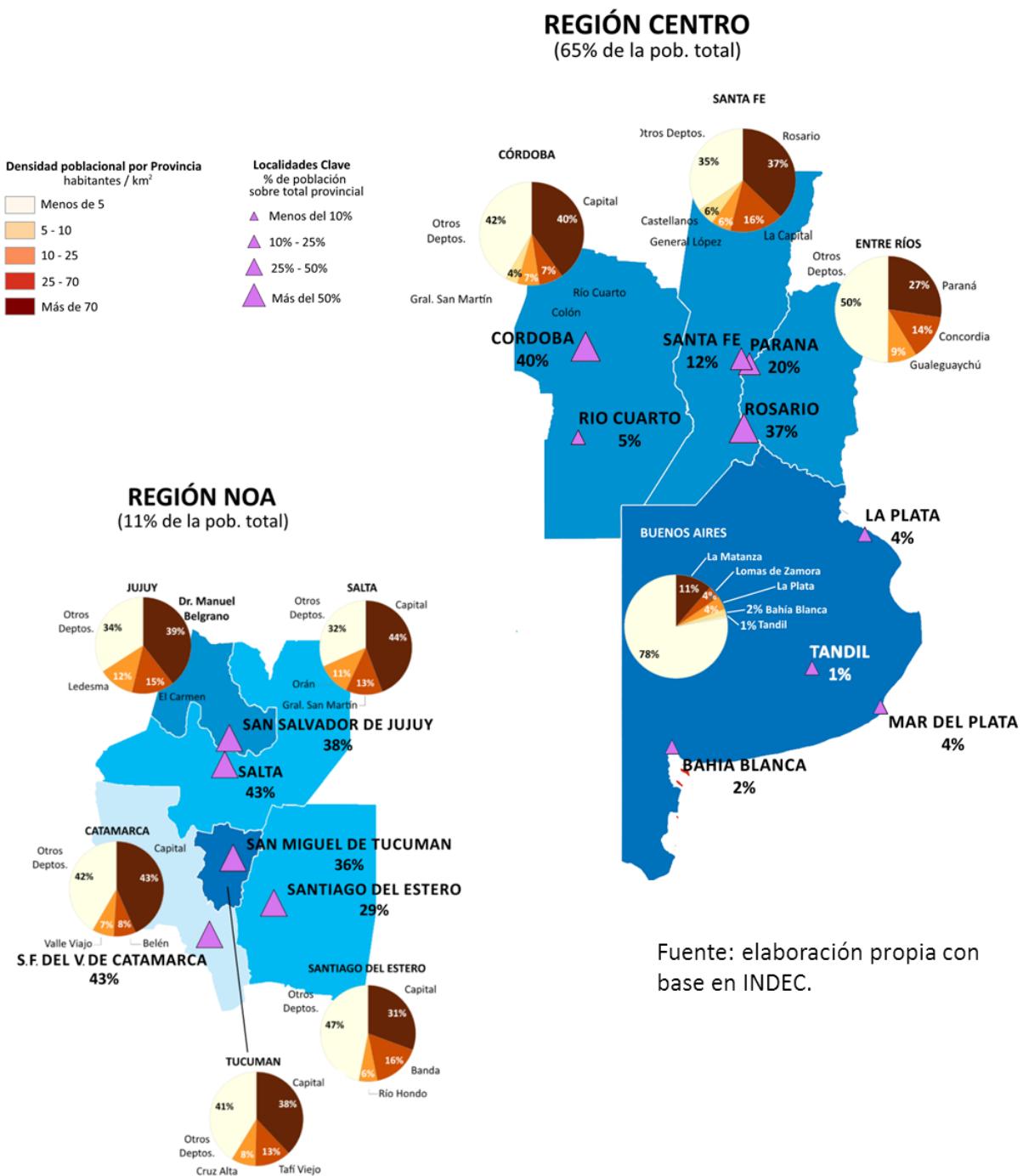
ANÁLISIS DEMOGRÁFICO

La población argentina era de 43.131.966 habitantes en 2015. La mayor concentración se registra en la región centro y Buenos Aires. Las jurisdicciones más pobladas del país son: Buenos Aires (38,6%), Córdoba (8,3%), Santa Fe (7,9%), C.A.B.A. (7,1%) y Mendoza (4,4%).



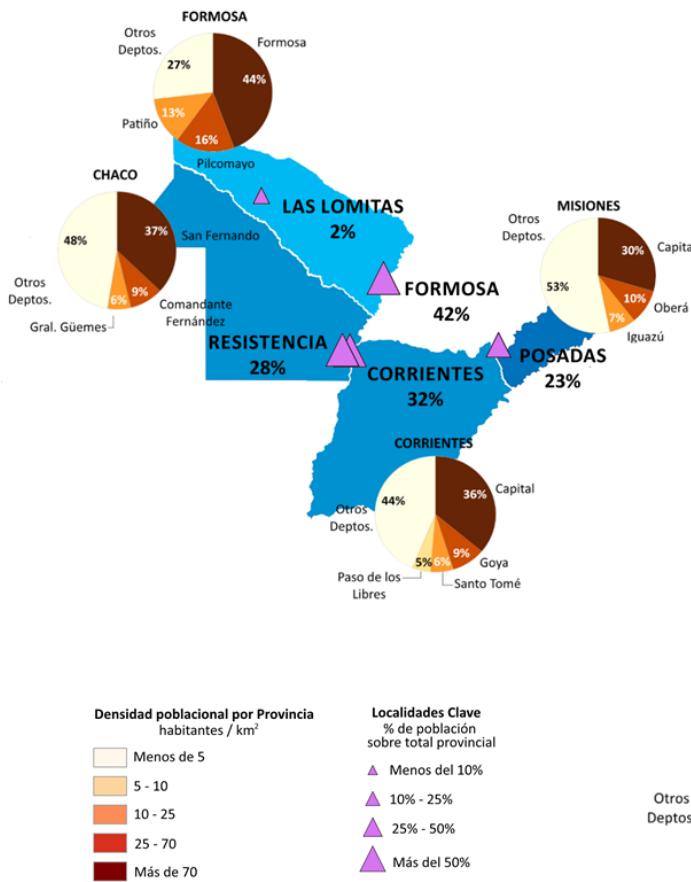
Fuente: Elaboración propia con base en INDEC

CONCENTRACIÓN POBLACIONAL E INTEGRACIÓN TERRITORIAL POR REGIÓN



REGIÓN NEA

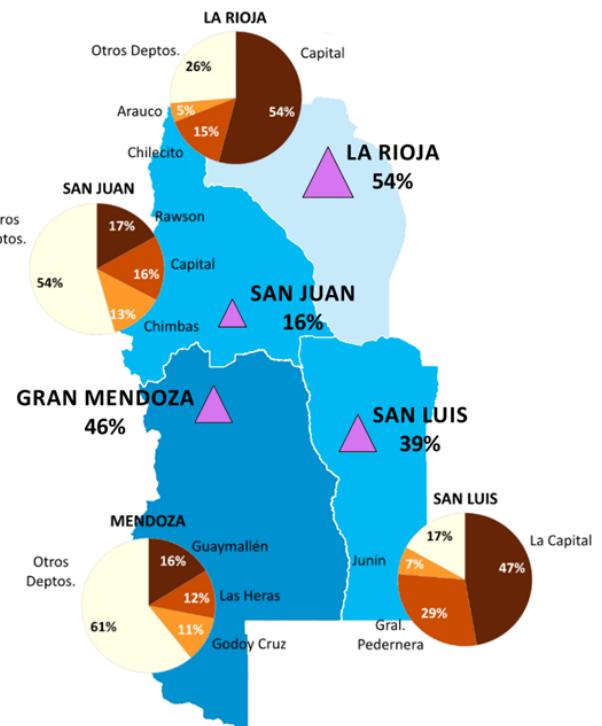
(9% de la pob. total)



Fuente: elaboración propia con base en INDEC.

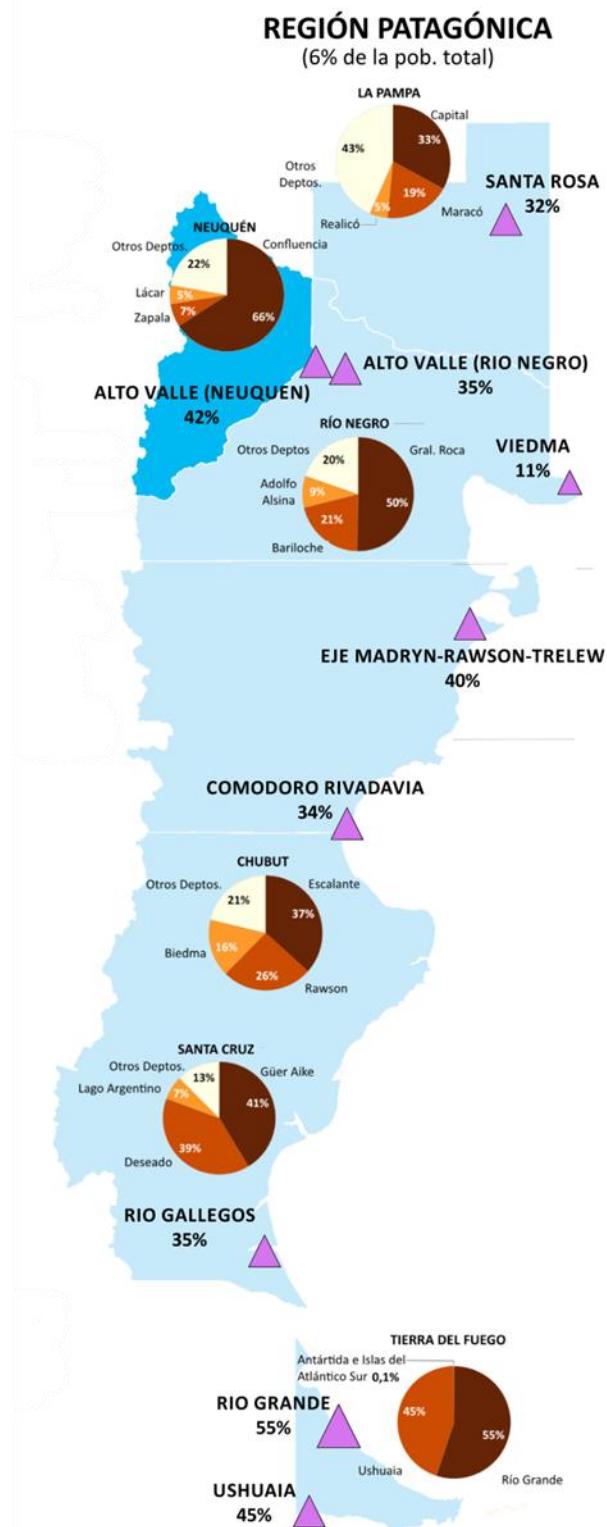
REGIÓN NUEVO CUYO

(8% de la pob. total)





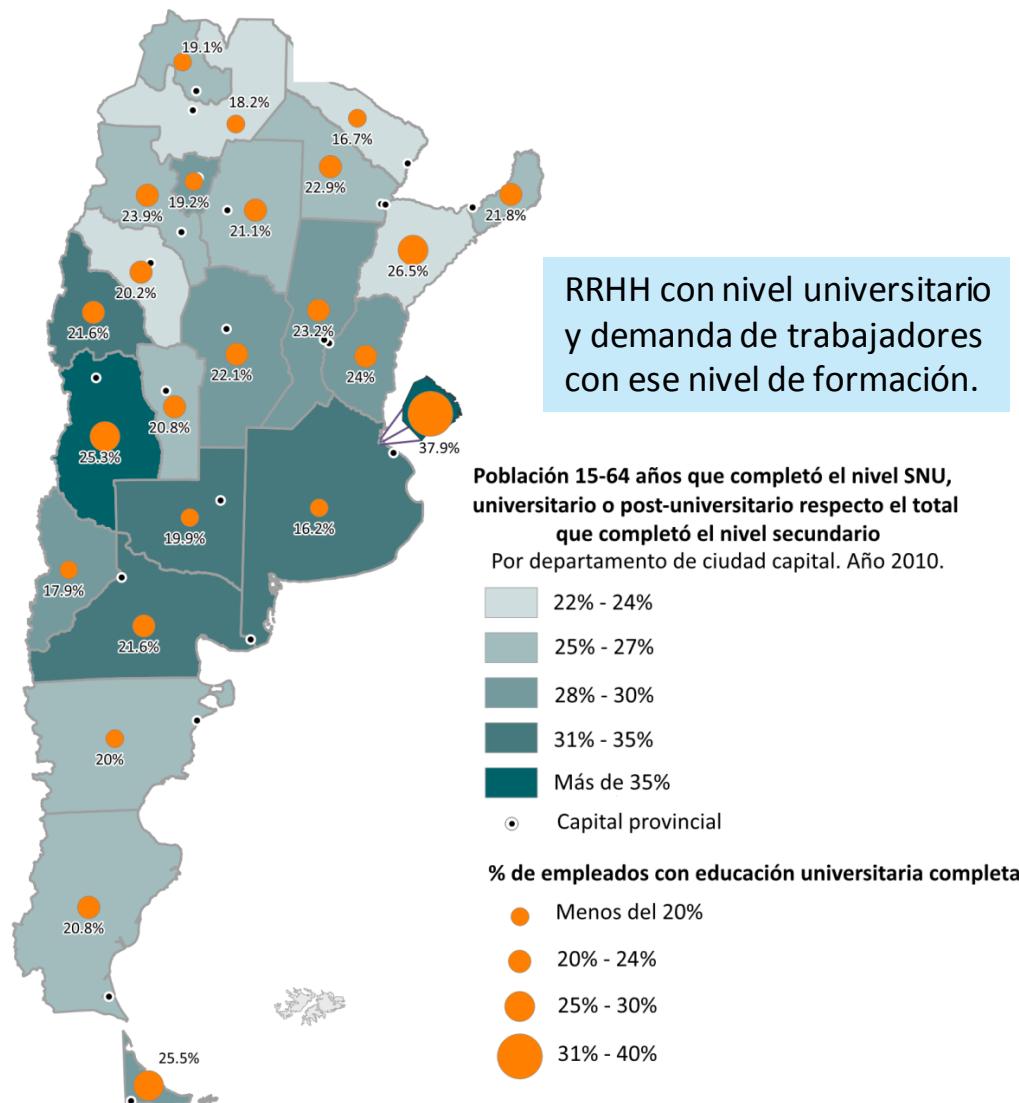
Fuente: elaboración propia con base en INDEC.



CAPITAL HUMANO

INVERSIÓN EN EDUCACIÓN DE NIVEL SUPERIOR Y EMPLEO

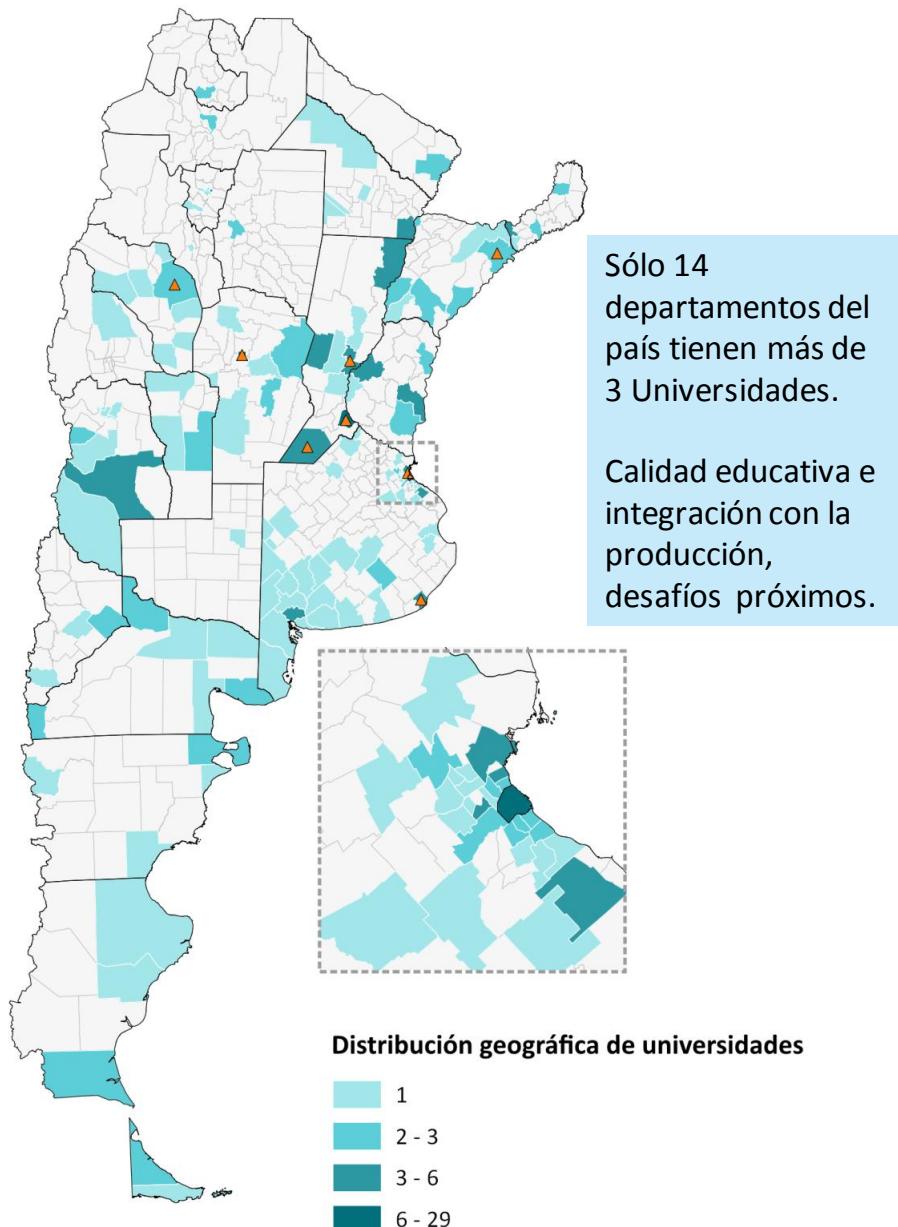
En 2010, existían 1.548.473 personas que completaron el nivel educativo superior completo; de los cuales la mayor concentración se registran en las provincias de: Buenos Aires (37%), C.A.B.A (12%), Santa Fe (9%), Córdoba (9%) y Mendoza (4%). Si a ello se lo relacionada con la cantidad de empleados con título universitario, la distribución regional refleja importantes diferencias; siendo C.A.B.A. y Mendoza las jurisdicciones con resultados más significativos.



Fuente: Elaboración propia con base en CNPHyV 2010 para nivel educativo superior no universitario y EPH resultados provisорios para empleados con educación universitaria completa.

INVERSIÓN EN ESTABLECIMIENTOS DE EDUCACIÓN DE NIVEL SUPERIOR

La cantidad de universidades (públicas, privadas e institutos) de Argentina asciende a 285. Por otra parte, sólo 14 departamentos del país tienen en promedio más de 3 universidades. Los tiempos actuales requieren que la distribución regional del acceso sea complementada con elementos asociados a la calidad, a los efectos de garantizar una correcta inversión en capital humano.

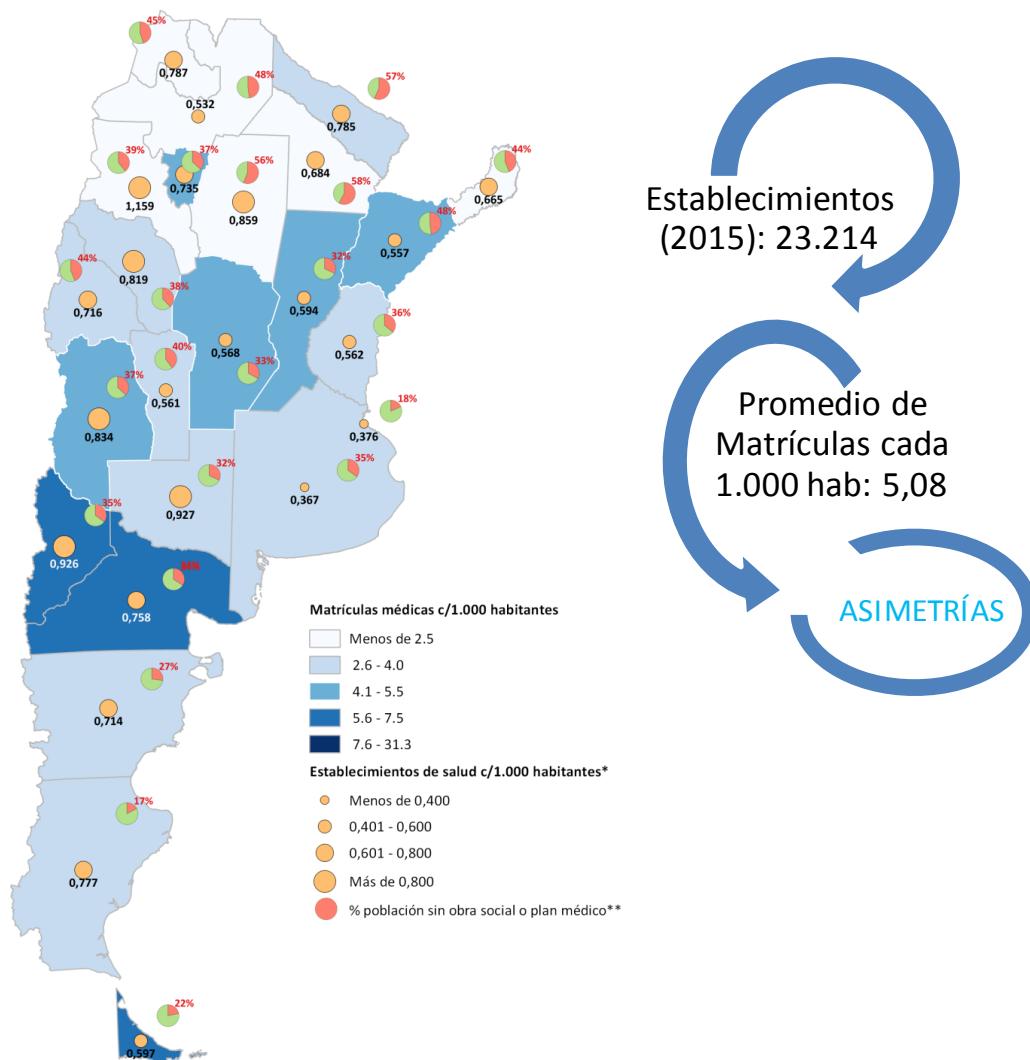


Nota: la información corresponde a las sedes de las universidades públicas de gestión estatal y privada.

Fuente: Elaboración propia con base en Anuario 2014 de la Secretaría de Políticas Universitarias.

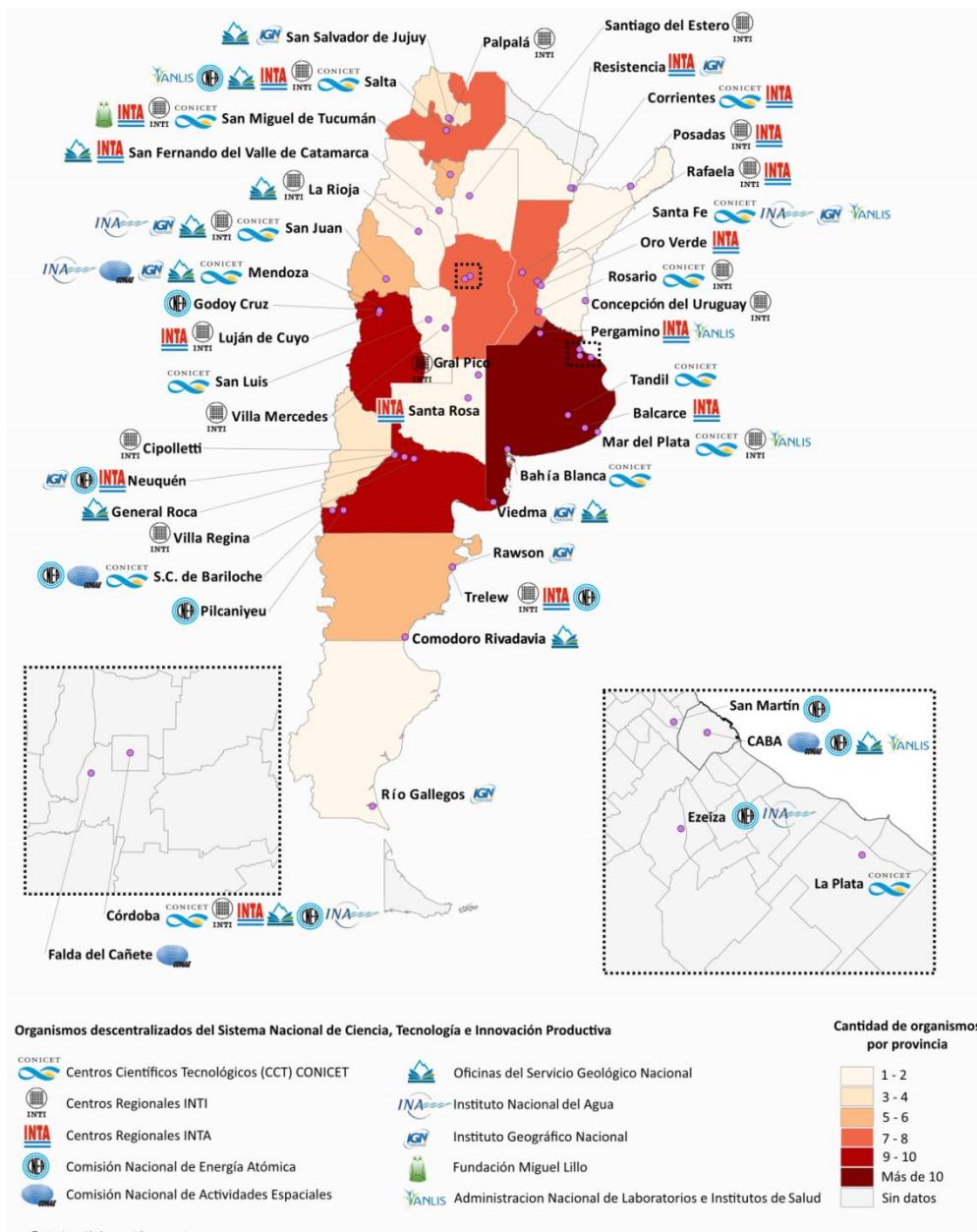
INVERSIÓN EN PROFESIONALES Y CENTROS DE SALUD

Existen 23.214 establecimientos de salud en todo el territorio nacional, de los cuales la mayor concentración se registran en las provincias de: Buenos Aires (26%), Córdoba (9%), Santa Fe (9%), Mendoza (7%) y Tucumán (5%). Adicionalmente, el promedio de matrículas médicas cada 1.000 habitantes es de: 5,08, las provincias que superan al promedio nacional son: Neuquén, Tierra del Fuego y Río Negro. En materia sanitaria, se observan importantes asimetrías regionales, sobre todo si se considera la situación de las regiones del NOA y NEA.



INVERSIÓN EN I+D

En términos de centros de investigación, la Argentina cuenta con un gran potencial. Entre los principales centros se destacan: el CONICET, el INTA, el INTI, el Centro Nacional de Energía Atómica, Centro Nacional de Actividades Espaciales, entre otros. La mayor concentración de centros se registra en Buenos Aires, Mendoza y Río Negro.



Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES

El desarrollo regional productivo considera en la actualidad la interconexión entre regiones y microrregiones, con eje en determinados nodos o ciudades, uno de sus ejes centrales.

Este enfoque sugiere avanzar hacia estrategias de desarrollo regional, que fomenten el desarrollo local, a partir de clusters regionales, de cadenas de valor de “recursos naturales ampliados”, de industrias manufactureras, y de servicios, sobre todo integrando conocimiento. Esto seguramente requiere una combinación de políticas públicas activas horizontales de competitividad, y también políticas sectoriales verticales.

El enfoque promueve el desarrollo de ciudades intermedias. De esto se deriva la relocalización –voluntaria pero atraída por las oportunidades- de capital humano y población en condiciones de pobreza desde las regiones más concentradas hacia ciudades regionales que vuelvan a generar atractivos productivos y culturales.

Entre las políticas horizontales, la infraestructura es esencial, y en muchos casos, debe preceder al desarrollo. Las políticas verticales deberían estar sujetas a resultados de competitividad y de internacionalización, teniendo en cuenta el impacto en el empleo local, según estos enfoques.

El rol del Estado Nacional y los Estados Provinciales también pasa por coordinar políticas productivas para fomentar el emprendedurismo y la innovación, la inversión en educación, nutrición y salud, fomentando *clusters* competitivos vía cooperación intra y entre-empresas, a nivel regional y local.

La educación debe tener un planeamiento estratégico estrechamente vinculado a la estructura productiva, con lo cual los contenidos educativos y su implementación son evidentemente exógenas. En este sentido, el capital humano operaría como variable exógena atractora de otras variables endógenas, como lo son la tecnología y el capital físico.

La Argentina cuenta con un enorme potencial, demostrado a través de la metodología de mapas del desarrollo implementada en este trabajo, y tiene todas las condiciones para generar un proceso de desarrollo regional amplio y sostenible.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Cervo, Augusto (2003). *El Regionalismo Ad Intra. Universidad Católica Argentina*, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. Programa de Investigación Geográfico Político Patagónico. Argentina.
- Correa, G. y Rozas, P. (2006). Desarrollo urbano e inversiones en infraestructura: elementos para la toma de decisiones. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile.
- Grupo Banco Mundial (2015). City Strength Diagnostic: Methodological Guidebook. World Bank, Washington, DC. © World Bank.
- <https://www.openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22470> License: CC BY 3.0 IGO.
- Grupo Banco Mundial (2015). Competitive Cities for Jobs and Growth: What, Who, and How. World Bank MC 13-121, Washington DC.
- Jordán, R. y Simioni, D. (2003). *Gestión urbana para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.
- North, D. (1973). The Rise of the Western World: A New Economic History (con Robert Thomas).
- North, D. (1981). Structure and Change in Economic History, Norton, 1981.

Páginas web consultadas:

INDEC. <http://www.indec.gob.ar/>

Ministerio de Agroindustria de la Nación. <http://www.agroindustria.gob.ar/sitio/>

Ministerio de Transporte de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/transporte>

CONICET. <http://www.conicet.gov.ar/>

INTA. <http://inta.gob.ar/>

INTI. <http://www.inti.gob.ar/>