

INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL

ANUARIO DIGITAL 2025



www.fidr.org.ar



CONCEJO MUNICIPAL DE ROSARIO

Abierto, cercano, transparente

ÍNDICE

04. Sobre el Instituto

Presentación institucional del Instituto de Desarrollo Regional, su misión, líneas estratégicas y principales acciones desarrolladas durante 2025 en investigación, formación y articulación territorial.

07. XIX Encuentro Argentino de Transporte Fluvial

Síntesis del XIX Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, con los principales debates sobre logística, hidrovías, infraestructura fluvial, gobernanza portuaria y desarrollo regional.

13. Summit: “Gobiernos locales y desarrollo portuario”

Análisis del rol de los gobiernos locales en la planificación y gestión portuaria, con foco en la integración ciudad-puerto y el desarrollo territorial sostenible.

21. 2° Foro Fluvial Sudamericano

Resumen del Segundo Foro Fluvial Sudamericano, orientado a la gobernanza de hidrovías, la integración regional y los desafíos del transporte fluvial sudamericano.

29. 1° Encuentro FOMECOOP

Síntesis del Primer Foro Metropolitano de Servicios Públicos Cooperativos, centrado en el modelo cooperativo, la gestión de servicios públicos y el desarrollo metropolitano.

35. Ciclos Virtuales IDR

- EATF Online
- FRPP Online
- Desafíos Metropolitanos

49. Ciclo “Desarrollo y Región”

- Ciclo “Argentina 2025”
- Ciclo “Perspectivas 2025”

67. Programa de Infraestructura Regional para la Integración

Actividades académicas y publicaciones llevadas adelante por el PIR UNR en el transcurso del 2025



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 coordina el Programa de Infraestructura Regional de la Universidad Nacional de Rosario, iniciativa que surge del convenio firmado entre ambas instituciones, con la participación del Instituto de Cooperación Latinoamericana (ICLA) y bajo la coordinación del Centro de Estudios Interdisciplinarios (CEI). Este programa tiene como objetivo fortalecer la cooperación académica, científica y cultural, promoviendo una gestión más eficiente y eficaz de la inversión pública en infraestructura, al tiempo que fomenta un marco institucional claro que facilite la participación del sector privado y la sociedad civil en el desarrollo de políticas y proyectos. En sus ofertas académicas se encuentran la Carrera de Especialización en Política y Gestión de las Infraestructuras, y las diversas diplomaturas: en Gestión de Puertos y Vías Navegables; en Gestión del Transporte de Pasajeros y Cargas; y en Gestión del Desarrollo Regional.

Desde hace 20 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.

Además, dentro de las iniciativas IDR, este año se sumaron dos nuevos espacios de relevancia estratégica. La segunda edición del Foro Fluvial Sudamericano, co-organizado con CAF -banco de desarrollo de América Latina y el Caribe-, tuvo lugar en Asunción, Paraguay, volvió a consolidarse como el principal espacio regional de análisis estratégico, cooperación técnica y planificación conjunta en torno a la gobernanza, sostenibilidad e integración logística de las hidrovías sudamericanas. Por otro lado, el Primer Encuentro del Foro Metropolitano de Servicios Públicos Cooperativos, abordó los principales desafíos y oportunidades para el fortalecimiento de los servicios públicos de gestión cooperativa en el ámbito metropolitano, poniendo el foco en la modernización operativa, la sostenibilidad económica, la transición energética, la innovación tecnológica y la articulación entre cooperativas, gobiernos locales y entidades regulatorias.

Desde el Instituto 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", a los cuales se le integran materiales específicos en términos de relevamiento de 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", y el "Planificar Infraestructura y Obra Pública – Capítulo Entre Ríos" y "Rosario – Metrópolis y Región".

Este año, desde el PIR se lanzó el libro "Gobernanza del Agua y Saneamiento en Santa Fe. Desafíos y propuestas de lineamientos para su gestión", una obra que consolida años de investigación aplicada y análisis técnico sobre el sector. El libro aporta un marco conceptual robusto, una revisión histórica y normativa del sistema provincial y un conjunto de lineamientos estratégicos para fortalecer la planificación, la regulación y la gestión del servicio, contribuyendo así al debate público y a la formulación de políticas basadas en evidencia.

Además, el IDR coordina la producción de diferentes plataformas digitales de información y difusión, su 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.transportefluvial.com, www.forofluvial.com, programainfraestructura.unr.edu.ar, y fomecoop.com como así también diversas iniciativas como lo son los ciclos online "Desafíos Metropolitanos", "I+D: Infraestructura + Desarrollo", "Desarrollo y Región" y "EATF Online".

La institución 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 Instituto de Desarrollo Regional de Rosario se mantiene vigente con la satisfacción que otorga transformar en acciones concretas aquellas ideas fundacionales que le dieron origen. A lo largo de su trayectoria, ha logrado instalar en el centro del debate público —e influir de manera efectiva en múltiples agendas gubernamentales, académicas y sectoriales— la importancia del desarrollo local y regional como condición indispensable para construir territorios más equilibrados, competitivos e integrados. En este camino, ha formado y acompañado a generaciones de hombres y mujeres comprometidos con la gestión pública, la planificación estratégica, la innovación institucional y la construcción de consensos, fortaleciendo así las capacidades de liderazgo que demanda la región.

El IDR concibe su labor como parte de un proceso amplio y sostenido de transformación cultural, indispensable para que nuestras ciudades y territorios avancen hacia un modelo de desarrollo sostenible, con equidad social, inclusión productiva y protección del ambiente. Impulsar esta transformación implica promover nuevas miradas, actualizar paradigmas, generar conocimiento aplicado y construir espacios permanentes de articulación entre el sector público, el sector privado, las organizaciones de la sociedad civil y la comunidad académica.

En un contexto marcado por profundas tensiones económicas, incertidumbre institucional y crecientes desafíos vinculados a la seguridad en todos sus niveles, la misión del Instituto se vuelve aún más relevante: llevar a la práctica las mejores ideas para el desarrollo, impulsar políticas públicas innovadoras y fortalecer la capacidad de acción colectiva. Desde ese compromiso, el IDR —que en 2026 celebrará su 30º aniversario de trabajo continuo— reafirma su convicción de que el desarrollo territorial requiere visión estratégica, planificación, cooperación multiactoral y la firme voluntad de convertir las ideas en resultados concretos que mejoren la calidad de vida de las personas.

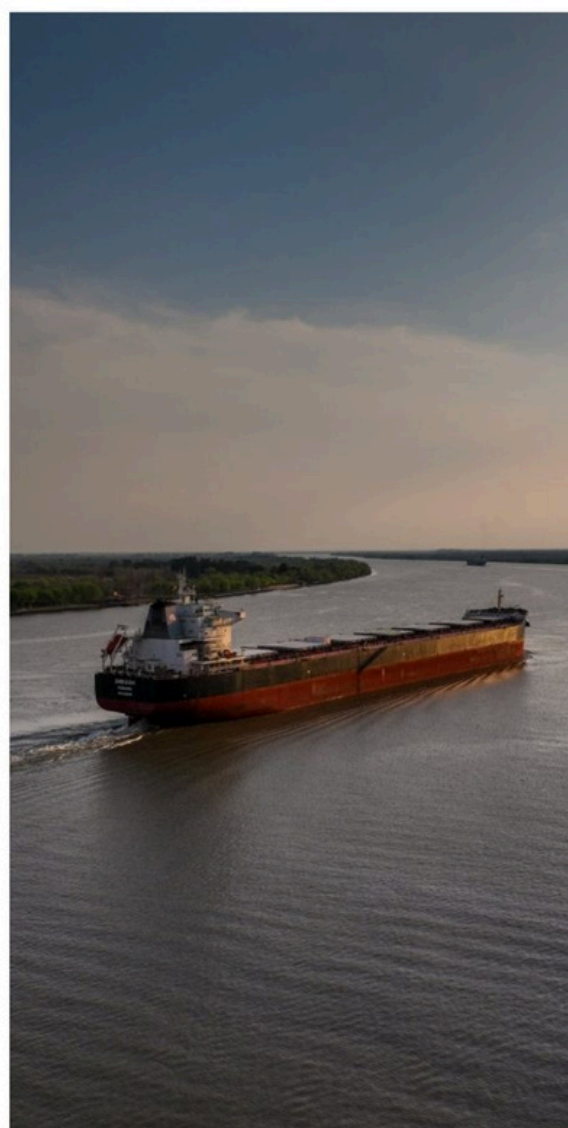
Que el 2026 nos reciba con más ideas, más trabajo compartido y una renovada energía colectiva para transformar nuestros territorios con compromiso y esperanza.



PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
PARA LA INTEGRACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

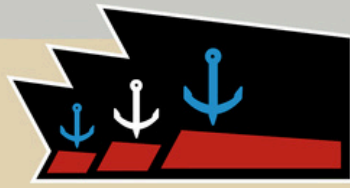
Diplomatura en Gestión de Puertos y Vías Navegables

COHORTE 2026



Información e inscripciones: diplogestionpuertos@unr.edu.ar

www.programainfraestructura.unr.edu.ar



19 EATF

ENCUENTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL

Retos y oportunidades del sistema hidroviario

MARTES 29 DE ABRIL DE 2025 | AUDITORIO BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO



Promueve



**INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL**

Balcarce 1793 | Rosario, Santa Fe. Argentina

Email: info@fidr.org.ar - info@transportefluvial.com

www.fidr.org.ar - www.transportefluvial.com



XIX Encuentro Argentino de Transporte Fluvial

Rosario fue nuevamente epicentro del debate estratégico del transporte por vías navegables en Argentina. Autoridades de siete provincias, referentes sectoriales y especialistas coincidieron en la urgencia de modernizar la infraestructura fluvial y portuaria para impulsar el desarrollo productivo con visión estratégica y federal.

Con una apertura cargada de definiciones políticas y técnicas, el XIX Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, celebrado en la Bolsa de Comercio de Rosario, reunió a representantes de provincias, municipios, el sector privado y el ámbito académico. Bajo el lema "Retos y oportunidades del sistema hidroviario", el evento se consolidó una vez más como el principal espacio de diálogo y planificación estratégica del país en materia de transporte fluvial.

Apertura institucional: mirada federal y reclamos de infraestructura

El encuentro fue inaugurado por Maximiliano Pullaro, gobernador de la provincia de Santa Fe, junto a Pablo Javkin, intendente de Rosario; Miguel Simioni, presidente de la Bolsa de Comercio local; y Juan Carlos

Venesia, promotor del evento y director del Instituto de Desarrollo Regional.

Venesia subrayó la trayectoria del Encuentro y su carácter federal: "Hace 20 años convertimos al EATF en el encuentro del transporte fluvial argentino. Hoy, con presencia de representantes de todas las provincias hidroviarias, renovamos ese compromiso". En su intervención también destacó la articulación entre actores públicos y privados, y llamó a recuperar una visión estratégica de largo plazo: "Argentina parece el país donde en 20 días pasa de todo y en 20 años no pasa nada. Este encuentro apuesta a revertir esa lógica".



Miguel Simioni enfatizó que "el déficit de infraestructura nos pone un techo al crecimiento productivo". Llamó a aprovechar el momento para avanzar en obras clave y destacó el rol del ahorro regional canalizado a través del Mercado Argentino de Valores.

El intendente Javkin, por su parte, planteó una mirada histórica y crítica: "La Argentina sigue sin invertir en donde se generan divisas. El desarrollo requiere infraestructura en los territorios que empujan la producción".

El cierre del bloque estuvo a cargo del gobernador Pullaro, quien defendió una visión federal del desarrollo: "No hay igualdad sin desarrollo del interior productivo. Las provincias del centro y litoral deben tener voz en la planificación logística. Si Nación no repara las rutas, estamos dispuestos a hacernos cargo desde la provincia de Santa Fe".

Panel I: Desafíos logísticos y productivos de las regiones Centro y Litoral

El primer panel, moderado por Juan Marcos Aviano, reunió a ministros y representantes de las provincias de Santa Fe, Córdoba, Chaco y Entre Ríos. Todos coincidieron en la necesidad de una planificación logística integral y una mayor presencia federal en la definición de obras e inversiones.



Gustavo Puccini, ministro de Desarrollo Productivo de Santa Fe, detalló el rediseño institucional que trasladó la gestión portuaria y aeroportuaria a su cartera para "pensar la logística como eje de la producción". Señaló avances concretos como el financiamiento de obras viales con la CAF y la habilitación del programa Exporta Simple desde el aeropuerto de Rosario.

Desde Córdoba, Pedro Dellarossa defendió una mirada industrialista: "La logística es clave para la competitividad. Queremos que los puertos de Santa Fe y Entre Ríos sean nuestras salidas al mundo". Subrayó la necesidad de cooperación interprovincial, más allá de las diferencias partidarias.

Víctor Zimmermann, senador por Chaco, aportó una visión del norte argentino: "La hidrovía es nuestro camino asfaltado sobre el río, pero hoy no la usamos. Debemos bajar los costos logísticos y desarrollar infraestructura portuaria y ferroviaria en el NEA".

Finalmente, Martín Anguiano, presidente del Instituto

Portuario de Entre Ríos, planteó el desafío de revertir la subutilización de los activos logísticos de su provincia y destacó el interés inversor de actores brasileños, uruguayos y paraguayos: "Queremos integrarnos a la hidrovía como parte de una estrategia regional".

Panel II: Transporte, logística y producción

El segundo bloque técnico estuvo integrado por Julio Calzada (Bolsa de Comercio de Rosario), Raúl Hermida (Bolsa de Córdoba) y José Barbero (UNSAM), quienes ofrecieron un abordaje estructural de la situación logística del país y la región.

Hermida presentó una radiografía del Cono Sur: "Mato Grosso desplazó a la Región Centro como principal exportador agroindustrial. Las diferencias se explican por las políticas fiscales y de inversión. En 27 años, Argentina transfirió al resto de su economía más de 180.000 millones de dólares desde el agro".

Barbero, por su parte, instó a repensar la articulación intermodal: "El ferrocarril y la vía navegable deben complementarse. Sin mejoras en accesos ferroviarios y rutas provinciales, el potencial exportador queda truncado".

Calzada profundizó en las proyecciones para el sistema agroexportador: "Si mejoramos infraestructura y bajamos retenciones, podríamos alcanzar exportaciones por 50.000 millones de dólares hacia 2035. Pero sin una visión estratégica compartida, eso no ocurrirá".



Panel III: Retos y oportunidades regionales

Ricardo Sánchez, especialista en economía portuaria y marítima, y Rafael Farromeque, del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF).

Ricardo Sánchez subrayó que "el río no es frontera, sino vínculo". Planteó que las hidrovías deben ser concebidas como sistemas de integración territorial que trascienden las delimitaciones nacionales. Señaló que el comercio regional está creciendo por la infraestructura desarrollada en países vecinos, mientras Argentina sigue sin resolver la licitación de la Vía Navegable Troncal.

Por su parte, Rafael Farromeque sostuvo que "la gobernanza de las hidrovías debe evolucionar hacia una mayor participación subnacional y regional", y destacó la experiencia del Foro Fluvial Sudamericano impulsado

por CAF. "En la Cuenca del Plata hay enormes posibilidades, pero sin confianza institucional entre los países, el sistema se fragmenta", afirmó.



Ambos remarcaron la urgencia de un marco institucional renovado y estable que promueva la planificación coordinada entre países, provincias y actores del sector privado, con una mirada de integración regional, sostenibilidad y desarrollo económico.

Reconocimiento a la trayectoria: Silvia Martínez

El EATF distinguió a Silvia Martínez, presidenta de la Cámara de la Industria Naval Argentina, por su incansable labor en defensa de la industria y el transporte de bandera nacional. Acompañada por representantes del sector y su familia, Martínez llamó a "no bajar los brazos en la defensa de la producción nacional y la soberanía fluvial".



Panel IV: Gestión colaborativa de la Vía Navegable Troncal

El panel abordó uno de los temas más sensibles del sector: la gestión y gobernanza de la principal autopista fluvial del país. Moderado por la licenciada Natalia Suñer (UNR), contó con la participación de Gabriela Ardissonne (Cámara de Puertos Privados), Óscar Fernández Choco (Cámara de Exportadores) y Alfredo Sesé (Bolsa de Comercio de Rosario).

Gabriela Ardissonne resaltó que "la Ley de Puertos permitió descentralizar el sistema portuario, generando importantes inversiones privadas a lo largo de la hidrovía". Indicó que es clave sostener ese modelo, con reglas claras y continuidad institucional.

Óscar Fernández alertó sobre el déficit de articulación entre los organismos de control y la necesidad de modernizar la estructura administrativa de la vía: "El órgano de control debe ser eficiente, con capacidad téc-

nica y legitimidad política, para garantizar competitividad en el comercio internacional".

Por su parte, Alfredo Sesé expresó que la vía navegable debe entenderse como un sistema, no como una suma de intereses. "La visión colaborativa implica consensuar objetivos comunes entre puertos públicos, privados, provincias y Nación. Sin eso, el desarrollo será fragmentado y desigual".



El panel concluyó con un llamado a establecer una autoridad de coordinación interjurisdiccional que asegure previsibilidad y eficiencia operativa.

Panel V: Puertos públicos en clave federal

En un panel caracterizado por su carácter federal, representantes de puertos públicos de distintas provincias compartieron avances, desafíos y una visión común: la necesidad de consolidar una red portuaria integrada y complementaria, al servicio de la producción regional.

Graciela Alabarce, presidenta del Puerto de Rosario, expuso la transformación encarada para convertirlo en un hub logístico e industrial, destacando inversiones en escaneo, conectividad y sostenibilidad. Reivindicó el trabajo conjunto de los puertos públicos de Santa Fe y la coordinación con la nueva Agencia Nacional de Puertos.



Desde Santa Fe capital, Daniel Cura relató el proceso de recuperación del puerto, que hoy opera al 100%, con grúas nuevas, terminales renovadas y acuerdos con cooperativas que reducen hasta un 15% los costos logísticos mediante el uso combinado de camión y barcaza.

Alicia Digiuni, administradora del Puerto de Barranqueras, detalló la infraestructura disponible pero inutilizable por la falta de dragado del riacho y la reactivación del ramal C3. Señaló el interés de Paraguay y Chile en reactivar el corredor bioceánico, hoy frenado

por estas limitaciones.

Fernando De Vido, desde Formosa, destacó el rol del puerto provincial como soporte de un nuevo complejo siderúrgico basado en carbón vegetal, y pidió mayor flexibilidad normativa para los puertos pequeños que buscan integrarse al comercio exterior.

El cierre estuvo a cargo de José María Lojo, presidente del Puerto de La Plata, quien llamó a planificar el sistema portuario como parte de una red fluvio-marítima integrada, con gobernanza pública y enfoque en las cadenas de valor. Reivindicó la necesidad estratégica de habilitar el Canal Magdalena como salida al mar desde la ribera argentina.

Geopolítica y comercio en jaque: el nuevo tablero global y sus efectos en la logística fluvial

Zelicovich abrió el panel destacando que ya no es posible pensar el comercio y el transporte únicamente desde criterios de eficiencia económica, sino que deben comprenderse bajo las nuevas lógicas de la geopolítica y la geoeconomía. Señaló que el mundo transita una etapa de fragmentación económica, con un aumento sostenido del proteccionismo, la revalorización de la política industrial, y un debilitamiento del multilateralismo encabezado por un Estados Unidos que se aleja de las normas de la OMC.

Subrayó el efecto disruptivo de la segunda presidencia de Donald Trump, cuya política comercial —basada en aranceles unilaterales y lógicas de suma cero— genera una enorme incertidumbre global. En este escenario, advirtió sobre el riesgo de desvíos comerciales, restricciones logísticas y caída de exportaciones, con impactos directos sobre la Argentina.



Actis, por su parte, aportó claves geopolíticas para interpretar la nueva configuración global, destacando el concepto de corredores geoeconómicos. Sostuvo que la infraestructura logística (puertos, rutas, canales, cables submarinos) ya no se analiza solo por su rentabilidad económica, sino por su potencial estratégico ante posibles conflictos. Señaló que actores como el Pentágono norteamericano analizan los movimientos comerciales bajo la lógica de seguridad, incluso en temas como las grúas portuarias automatizadas.

Ambos especialistas coincidieron en que el mundo atraviesa un interregno, un momento de transición sin hegemonía clara, donde conviven tecnologías disrupti-

vas, cadenas de valor tensionadas y una redefinición del poder global. Afirmaron que para países como la Argentina, este escenario exige diversificación de vínculos, fortalecimiento de los espacios regionales, mayor integración entre política exterior y desarrollo productivo, y profesionalización de la diplomacia.

El panel concluyó con un llamado a interpretar la política internacional como una herramienta clave para comprender el presente, mitigar riesgos y proyectar un desarrollo estratégico.

En su decimonovena edición, el Encuentro Argentino de Transporte Fluvial volvió a evidenciar que la articulación multinivel entre las provincias, el Estado nacional, el sector privado, la comunidad académica y los organismos regionales no solo es factible, sino además constituye un requisito estructural para consolidar una logística moderna, eficiente, resiliente y genuinamente federal. A lo largo de la jornada, las distintas intervenciones convergieron en un diagnóstico inequívoco: sin infraestructura robusta, marcos de gobernanza orientados a resultados y una planificación estratégica de largo aliento, resulta imposible avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible, inclusivo y con capacidad real de inserción competitiva en un escenario internacional crecientemente volátil, incierto y atravesado por transformaciones tecnológicas y geoeconómicas profundas.

Al mismo tiempo, el debate dejó planteado un horizonte de oportunidades que trasciende la coyuntura. Las exposiciones destacaron que la Argentina se encuentra ante una ventana estratégica para reposicionarse en la Cuenca del Plata y en las cadenas globales de valor, siempre que logre sostener acuerdos interjurisdiccionales, fortalecer sus instituciones rectoras y emprender con decisión las transformaciones sistémicas que demanda el siglo XXI. Este desafío implica no solo modernizar la infraestructura fluvial y portuaria, sino también adoptar enfoques integrados de gestión, incorporar innovación tecnológica, promover marcos regulatorios adaptativos y asegurar mecanismos estables de financiamiento e inversión. En síntesis, el EATF reafirmó que el país dispone del potencial para redefinir su rol logístico y geoestratégico en la región, en la medida en que logre consolidar visiones compartidas y avanzar hacia una gobernanza más transparente, colaborativa y orientada al desarrollo territorial equilibrado.

VISUALIZAR XIX EATF

bit.ly/xix-eatf



ENCUENTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL

Patrocinadores

Auspiciantes



**Encuentro Argentino
de Transporte Fluvial**

- Jornada de Debates y Experiencias -

Gobiernos Locales y Desarrollo Portuario

«Claves para la Gobernanza y la Producción»

Jueves 31 de julio de 2025 - 08:30 a 18:30 horas

Sede Cámara de Comercio, Industria y Servicios de San Lorenzo y su Zona



Coordina

Convocan



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL



Gobierno de
Timbúes



CAMARA DE COMERCIO
INDUSTRIA Y SERVICIOS
de San Lorenzo y su zona



Summit: “Gobiernos locales y desarrollo portuario”

En el corazón de uno de los nodos logísticos más importantes del país, el Summit reunió a gobiernos locales, autoridades provinciales, expertos y referentes del sector para repensar el vínculo entre puertos, territorio y comunidad. Una jornada que marcó el inicio de una nueva agenda de gobernanza con enfoque territorial, sostenibilidad y planificación estratégica.

El jueves 31 de julio, autoridades locales, expertos, técnicos y referentes institucionales se dieron cita en el Summit “Gobiernos Locales y Desarrollo Portuario. Claves para la Gobernanza y la Producción”, organizado por el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) y la Comuna de Timbúes. Con una intensa agenda de paneles, diálogos y presentaciones, la jornada propuso una mirada crítica y propositiva sobre la relación entre infraestructura logística y organización territorial, dejando en claro que el futuro del desarrollo portuario ya no puede pensarse sin una gobernanza con anclaje local y enfoque sostenible.

La apertura del Summit fue mucho más que un protocolo de bienvenida: constituyó una afirmación política y conceptual sobre la necesidad de redefinir el

modelo de desarrollo portuario en Argentina desde una perspectiva territorial, inclusiva y con fuerte protagonismo de los gobiernos locales.

El evento fue iniciado con palabras de agradecimiento y reconocimiento institucional por parte de Adrián Caramuto, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de San Lorenzo y su Zona, quien destacó el valor de haber sido elegidos como sede del encuentro, y subrayó la centralidad estratégica del complejo portuario San Lorenzo–Puerto General San Martín–Timbúes como nodo logístico clave para el comercio exterior argentino. “La Hidrovía Paraguay-Paraná no es sólo una vía navegable; es la columna vertebral de nuestras exportaciones, del abastecimiento regional y de la competitividad nacional”, afirmó Caramuto, al tiempo que remarcó el valor de construir consensos entre el sector privado, el Estado y la comunidad.

A continuación, Juan Marcos Aviano, director del Área de Desarrollo Regional del Instituto de Desarrollo Regional (IDR), planteó un mensaje estructural: “Los gobiernos locales no pueden quedar excluidos de las decisiones estratégicas sobre logística y puertos.

Es desde el territorio donde se sienten los impactos, y es desde allí donde deben definirse las respuestas". En su discurso, Aviano explicó que este Summit es continuidad del trabajo que el IDR viene desarrollando hace más de dos décadas a través del Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, y que ahora se abre un nuevo capítulo: el de articular una gobernanza con anclaje local, capaz de dialogar con los actores nacionales y regionales, pero con la legitimidad de representar a las comunidades que conviven con la infraestructura logística.



Uno de los momentos de mayor densidad política fue la intervención del intendente de San Lorenzo, Leonardo Raimundo, quien desplegó un diagnóstico profundo y sin eufemismos sobre los desafíos de gobernar una ciudad portuaria sin planificación heredada. "San Lorenzo pasó de ser una ciudad con puertos a intentar ser una ciudad-puerto. Pero ese tránsito no fue fácil: no hubo previsión urbana, ni ambiental, ni de seguridad. El Estado nacional construyó un sistema logístico sin preguntarle nada a quienes habitamos este territorio", denunció. Además, remarcó la importancia de institucionalizar la coordinación regional, y puso como ejemplo al Ente de Coordinación Metropolitana del Gran Rosario (ECOM), "único en el país con personería jurídica, patrimonio propio y un directorio en el que participan todos los municipios y comunas del área". La planificación metropolitana, señaló, debe ser la base para pensar las políticas de conectividad, seguridad y urbanización asociadas al sistema portuario.

La voz del territorio más impactado por la expansión portuaria fue la del presidente comunal de Timbúes, Antonio Fiorenza. En un discurso firme, remarcó cómo su pueblo rural de apenas 6.000 habitantes se transformó, en apenas dos décadas, en uno de los principales nodos exportadores de la Argentina. "Pero ese crecimiento –advirtió– no fue planificado, no fue dialogado. Hoy tenemos 11.000 camiones diarios en temporada alta, trenes que cortan el pueblo en dos, y vecinos que no pueden llevar a sus hijos a la escuela o ser atendidos por una ambulancia". Fiorenza denunció la asimetría entre los recursos que se recaudan y la capacidad real de intervención de los gobiernos locales. "Se nos exige garantizar seguridad, tránsito, salud y servicios básicos para sostener el funcionamiento de los puertos, pero no tenemos ni competencias plenas ni seguridad jurídica para actuar sobre rutas nacionales o ferroviarias. Lo hacemos igual, pero con nuestros recursos y sin respaldo", afirmó. Y concluyó con una definición política: "Queremos crecer, sí. Pero no a costa

de nuestra gente. No puede haber más desarrollo sin planificación, ni puertos que prosperen mientras nuestras localidades colapsan".

Finalmente, la secretaria de Transporte y Logística de la Provincia de Santa Fe, Ing. Mónica Alvarado, ofreció una perspectiva integradora. "No se trata sólo de infraestructura. La logística es normativa, es gestión, es tecnología, es articulación interjurisdiccional. Y para eso necesitamos un diálogo maduro y sostenido entre Nación, Provincia y municipios". Alvarado puso en cifras la importancia de Santa Fe en el comercio exterior: el 72% de sus exportaciones se canalizan por puertos propios y la provincia representa cerca del 20% del PBI nacional. "Tenemos 849 km de costa fluvial sobre el Paraná. Pero no podemos hablar de futuro si no ordenamos el presente. Las cargas no entienden de límites jurisdiccionales, pero los conflictos sí. Por eso, esta jornada no es solo una invitación al debate: es una convocatoria a la acción coordinada y sostenida".

El cierre de la apertura dejó un mensaje unívoco: los gobiernos locales reclaman ser actores estratégicos del modelo portuario argentino, no simples administradores de sus impactos. La jornada había comenzado con un diagnóstico contundente y una propuesta clara: sin planificación territorial, sin normativa específica y sin gobernanza participativa, no hay sostenibilidad posible en el desarrollo portuario.

COLOQUIO | Gobernanza, logística y planificación territorial: los desafíos de una nueva institucionalidad

El coloquio técnico, titulado "Desafíos logísticos para el desarrollo portuario de las regiones metropolitanas", permitió un diálogo de alto nivel sobre la relación entre logística portuaria y ordenamiento territorial. Moderado por el Lic. Alfredo Sesé (Bolsa de Comercio de Rosario), el espacio reunió a referentes con experiencia en planificación estratégica, gestión pública y análisis territorial.

Juan Carlos Venesia, director del Programa de Infraestructura Regional para la Integración UNR, abrió el panel con un planteo estructural: "Debemos asumir que los territorios no son simples plataformas pasivas sobre las que se instala la infraestructura. Son sistemas vivos, complejos, con identidades, necesidades y límites físicos. Y sin planificación, la expansión logística reproduce fragmentación e inequidad". Para Venesia, el desafío está en construir una metrópolis portuaria que combine competitividad y equidad, articulando infraestructura, ambiente, movilidad y cohesión urbana. "No podemos seguir pensando la Hidrovía solo desde los barcos. Hay que mirarla desde las costas, desde los pueblos y ciudades que la sostienen", remarcó.

El arquitecto Héctor Floriani, presidente del Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM), hizo foco en la gobernanza: "Tenemos un déficit institucional que se expresa en la dificultad para generar acuerdos

perdurables entre niveles del Estado y sectores. Y eso no es un problema técnico, sino político. La gobernanza territorial implica crear consensos, marcos normativos compartidos y una agenda sostenida". Propuso avanzar en la consolidación de esquemas metropolitanos con capacidad real de planificación e intervención, y destacó el rol clave del ECOM como modelo replicable en otros nodos urbanos del país.



Por su parte, la secretaria provincial Mónica Alvarado puso sobre la mesa un dato clave: "La infraestructura logística existente en nuestra región fue pensada para una lógica de centralización portuaria que hoy ya no existe. La carga se ha desplazado, pero las vías, los accesos y las normas siguen siendo las mismas". Abogó por una "reconfiguración multimodal integrada" que contemple el territorio como variable estructural, e instó a construir una mirada compartida entre Nación, Provincia y Municipios. "Si no articulamos con los gobiernos locales, seguiremos generando cuellos de botella en zonas urbanas, saturación vial y conflictos con la ciudadanía", advirtió.

Finalmente, el arquitecto Roberto Converti, de RETE, aportó experiencias internacionales sobre modelos de integración ciudad-puerto, donde "la anticipación urbana al desarrollo logístico evitó conflictos y multiplicó beneficios". Converti propuso pensar la relación puerto-ciudad como una interfaz activa y permeable, no como una frontera cerrada. "Donde hay coordinación temprana, se producen entornos urbanos de calidad, empleos dignos y cadenas de valor local. Donde no la hay, se produce segregación, contaminación y pérdida de cohesión social".

CONVERSATORIO I | Localidades con logística portuaria: tensiones, oportunidades y aprendizajes

El primer conversatorio reunió a técnicos, autoridades y referentes académicos que analizaron el impacto de la infraestructura portuaria en ciudades y pueblos que se han visto transformados por la logística a gran escala.

José María Lojo (Consejo Portuario Argentino) fue enfático: "No hay eficiencia portuaria si la ciudad está colapsada. La competitividad no puede ser a costa del entorno urbano. Necesitamos un modelo de desarrollo portuario con equilibrio territorial". Lojo enfatizó en la necesidad de una coordinación normativa, especialmente en temas como accesos, uso del suelo y control ambiental, para evitar la dispersión y superposición de competencias.

Daniel Álvarez (UNSAM) advirtió sobre los efectos no anticipados del desarrollo portuario no planificado: "La instalación de terminales sin planificación acumulativa genera efectos dominó: crecen los asentamientos irregulares, se saturan los servicios públicos, y se tensionan las estructuras municipales". Propuso herramientas como los estudios de capacidad de carga, la planificación participativa y los convenios de articulación Nación-Provincia-Municipios.

Alicia Picco (PIR-UNR) abordó el problema desde una mirada socio-territorial: "Debemos dejar de pensar los puertos como enclaves técnicos aislados. Son parte del metabolismo urbano. Por eso, necesitamos que la planificación urbana, el transporte, la vivienda y el ambiente dialoguen con la logística". Propuso la creación de una figura institucional interjurisdiccional que regule y articule la relación entre terminales, corredores logísticos y áreas residenciales.



07.2025) SUMMIT | "Gobiernos Locales y Desarrollo

Dardo Rodríguez (Puerto La Plata) compartió la experiencia del litoral bonaerense, donde la articulación con el municipio permitió definir zonas logísticas, amortiguadores urbanos y mecanismos de reinversión territorial. "Los puertos deben dejar algo en el territorio. No puede ser que exportemos millones de toneladas y tengamos vecinos sin agua corriente o calles de tierra", afirmó.

CONVERSATORIO II | Conectividad y desarrollo en el Cordón Sur del Gran Rosario

El segundo conversatorio se centró en los desafíos de conectividad, planificación vial y articulación logística en el sector sur del Gran Rosario, una región clave por su densidad urbana y su cercanía con el nodo portuario.

Alberto Ricci, intendente de Villa Gobernador Gálvez, describió el contexto con crudeza: "Los trenes pasan por el centro de la ciudad. Las vías dividen barrios. La logística está entrelazada con la vida cotidiana, pero no hay diálogo real entre quienes diseñan la infraestructura y quienes gestionamos el territorio". Ricci remarcó la necesidad de contar con financiamiento nacional específico para obras de integración urbana (pasos a nivel, circunvalaciones, readecuación de trazas), y planteó que "la gente no distingue entre jurisdicciones; para el vecino, todo es responsabilidad del Estado".

Daniel Tonelli (intendente de Arroyo Seco) sumó una mirada crítica sobre la fragmentación institucional: "Hay decisiones que se toman a 300 kilómetros, sin compren-

der cómo afectan a nuestras ciudades. Necesitamos que los municipios tengamos voz en las mesas donde se discuten las inversiones logísticas". Y propuso avanzar en consorcios regionales que permitan una planificación conjunta de corredores productivos.

Verónica Martinengo (Comuna de Alvear) enfatizó la urgencia de equilibrar la carga logística con desarrollo local: "Tenemos actividad portuaria, pero no tenemos acceso pavimentado para los vecinos. No puede ser que la infraestructura esté pensada solo para las cargas y no para las personas". Apuntó a la necesidad de generar fondos compensatorios territoriales para que las externalidades del sistema portuario sean revertidas en inversión social, educativa y sanitaria.



CONVERSATORIO III | EL CORDÓN NORTE: impacto portuario y reclamos de autonomía

El último conversatorio del Summit puso el foco en el norte metropolitano, particularmente en el área de San Lorenzo, Timbúes y Puerto General San Martín. Fue un espacio donde las autoridades locales plantearon con claridad su demanda de herramientas jurídicas y financieras para afrontar los impactos crecientes del sistema logístico-portuario.

Leonardo Raimundo (San Lorenzo) fue terminante: "Somos una ciudad con infraestructura nacional e intereses internacionales, pero con recursos municipales. La ecuación no cierra. El puerto es estratégico, pero la municipalidad no puede seguir subsidiando su funcionamiento con tasas propias". Propuso avanzar en modificaciones normativas que permitan captar parte del valor generado por la actividad portuaria en beneficio del desarrollo urbano.

Daniel Tonelli (Arroyo Seco) también se sumó al intercambio desde su experiencia en el límite sur de la región: "Lo que sucede en Timbúes o San Lorenzo también repercute en nuestras ciudades. La saturación vial, los cuellos de botella en los accesos y la falta de obras estructurales son problemas comunes. Y lo más grave es que cada intendente los enfrenta solo, con las herramientas que tiene, muchas veces insuficientes". Tonelli subrayó que la falta de planificación integrada entre los municipios portuarios termina generando soluciones aisladas y muchas veces contradictorias entre sí, y convocó a avanzar hacia una "mesa regional de planificación del corredor costero del Gran Rosario, donde todos los intendentes y presidentes comunales tengamos voz y voto, no sólo responsabilidades".

Antonio Fiorenza (Timbúes) denunció las asimetrías presupuestarias: "Tenemos la infraestructura de Singapur, pero el presupuesto de un pueblo. No podemos gestionar 15.000 camiones diarios, accidentes, contaminación, crecimiento urbano desordenado, sin acompañamiento". Fiorenza pidió la creación de un fondo específico para localidades portuarias, y solicitó formalmente que los gobiernos locales participen en los procesos de licitación y evaluación de nuevas obras.



Finalmente, se destacó la importancia de constituir una institucionalidad metropolitana fluvial, que articule las prioridades de cada jurisdicción en un esquema común de planificación del borde costero, movilidad, urbanización y servicios públicos.

Conclusiones del Summit: hacia una gobernanza portuaria con anclaje territorial

La jornada concluyó con una convicción compartida: el desarrollo portuario no puede ser pensado al margen del territorio, ni desligado de las comunidades que lo sostienen día a día. Lo expresado a lo largo de las exposiciones, intercambios y debates dejó en evidencia que los gobiernos locales no sólo demandan mayor protagonismo en la gestión logística, sino que han demostrado capacidad de diagnóstico, planificación y ejecución, incluso en contextos de asimetría normativa, financiera y política.

Los múltiples aportes coincidieron en una necesidad urgente: construir una nueva institucionalidad portuaria, de base federal, con fuerte participación de los municipios y comunas, que permita diseñar políticas integradas para el ordenamiento territorial, la planificación de accesos, la mitigación de impactos ambientales, la distribución de cargas urbanas y el fortalecimiento del rol público en las decisiones estratégicas.

Se identificaron con claridad las deudas del modelo actual:

- Falta de previsión en la expansión de terminales y accesos;
- Escasa coordinación interjurisdiccional;
- Déficit de planificación urbana compatible con el crecimiento logístico;

- Y ausencia de mecanismos que garanticen que las externalidades del sistema portuario se traduzcan en beneficios tangibles para las poblaciones locales.

A su vez, se destacó que la competitividad logística no debe medirse sólo en función de toneladas exportadas o costos operativos, sino también en relación a su sustentabilidad, su equidad territorial y su capacidad de generar valor público. La logística del futuro —tal como quedó plasmado en el debate— no será solo infraestructura: será también planificación, articulación multinivel, sostenibilidad ambiental y justicia territorial.

En esta línea, el Summit consolidó un conjunto de compromisos estratégicos que delinean una hoja de ruta para la modernización institucional, la gobernanza integrada y la planificación de largo alcance en los entornos ciudad-puerto. Entre las principales definiciones, se estableció la necesidad de construir una agenda común de gobernanza portuaria, sustentada en un enfoque territorial y metropolitano que permita articular, de manera coherente, las dinámicas logísticas con los procesos de desarrollo urbano y regional.

Asimismo, se enfatizó la importancia de robustecer los instrumentos de planificación urbana y ordenamiento territorial aplicables a ciudades con fuerte presencia de infraestructura logística, promoviendo marcos normativos y herramientas de gestión capaces de anticipar impactos, corregir asimetrías y garantizar la sostenibilidad del sistema urbano-portuario. En paralelo, se planteó el impulso a mecanismos de articulación multinivel entre Nación, provincias y gobiernos locales, que aseguren la intervención efectiva de los municipios en la toma de decisiones estratégicas y en la definición del modelo de desarrollo portuario.

El Summit también subrayó la necesidad de diseñar políticas compensatorias y fondos de asignación específica para localidades portuarias, orientados a reinvertir parte del valor generado por las actividades logísticas en infraestructura urbana, servicios públicos esenciales y mejoras en la calidad de vida. En este marco, se promovió avanzar hacia la institucionalización de espacios permanentes de diálogo intersectorial, integrados por actores públicos, privados, académicos y técnicos, con el fin de consensuar estrategias regionales sostenidas en el tiempo y con alto nivel de especialización.

Finalmente, se reafirmó el carácter estratégico del concepto de “ciudad-puerto” como categoría política y de planificación, capaz de integrar plenamente las funciones portuarias a la morfología, dinámica y gobernanza de las ciudades. Esta perspectiva —lejos de imponer lógicas exógenas— propone un modelo de integración orgánica donde la actividad portuaria se conciba como parte constitutiva del territorio urbano y como vector estructurante de su proyecto de desarrollo.

Como expresó en el cierre Juan Marcos Aviano (IDR):

“Este Summit fue más que una jornada de reflexión: fue un acto político en defensa del territorio. Y fue también el primer paso de una agenda que nos desafía a transformar un modelo de crecimiento fragmentado en un proyecto de desarrollo regional justo, sostenible y democrático”.

En continuidad con los compromisos estratégicos delineados durante el Summit, se abre ahora una etapa decisiva orientada a transformar consensos programáticos en intervenciones concretas dentro del territorio.

La transición desde la demanda hacia la formulación de propuestas exige un proceso de maduración institucional capaz de traducir los diagnósticos compartidos en agendas ejecutables. Ello implica fortalecer las capacidades estatales para diseñar políticas basadas en evidencia, integrando análisis prospectivo, modelos de simulación territorial y mecanismos de evaluación ex ante de impactos logísticos, ambientales y socioeconómicos. El verdadero desafío radica en construir institucionalidad que pueda sostener, monitorear y ajustar dichas propuestas en el tiempo, evitando la fragmentación típica de los ecosistemas portuarios y metropolitanos.

Al mismo tiempo, avanzar hacia políticas públicas concretas requiere abandonar la mirada sectorial y adoptar un enfoque sistémico que reconozca la interdependencia entre logística, planificación urbana, infraestructura y gobernanza multinivel. No se trata simplemente de optimizar flujos o mejorar la eficiencia operativa, sino de inscribir la función logística en un marco de desarrollo territorial inclusivo, resiliente y ambientalmente sostenible. Transformar propuestas en políticas implica, por lo tanto, articular inversiones, normativas y capacidades técnicas en torno a un proyecto regional compartido.

Finalmente, la convicción de que la logística debe estar al servicio del desarrollo —y no subordinando al territorio a sus propias dinámicas— invita a repensar la relación entre producción, ciudad y puerto. Significa recuperar una visión donde la infraestructura logística funcione como catalizador del bienestar colectivo y no como un enclave desconectado de la realidad urbana. Esta perspectiva demanda gobernanza deliberativa, mecanismos de redistribución territorial del valor generado y una clara orientación ética en la toma de decisiones, asegurando que cada intervención logística contribuya efectivamente a mejorar la calidad de vida y a potenciar las oportunidades de las comunidades involucradas.


VISUALIZAR SUMMIT
bit.ly/summit-eatf



150 AÑOS HACIENDO HISTORIA



Gobierno de
Timbúes



Seguimos construyendo la historia de la ciudad

EDECA

Construimos historias

+54 341 745 6087

www.edeca.com.ar

edecaconstructora



2° FORO FLUVIAL SUDAMERICANO



**6-7
OCT
2025**



**CASA DE LA
INTEGRACIÓN**

ASUNCIÓN, PARAGUAY

Organiza y coordina



**INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL**

Co-organiza



**BANCO DE DESARROLLO
DE AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE**

Convocan



COMIP
COMISIÓN MIXTA DEL RÍO PARANÁ



CAPECO



CAFYM
CENTRO DE ESTUDIOS FLUVIALES Y MARÍTIMOS



CATERPPA



C.P.T.C.P.
COMISIÓN PERMANENTE
DE TRANSPORTE DE LA
CUENCA DEL PLATA.



2° FORO FLUVIAL SUDAMERICANO

ASUNCIÓN, PARAGUAY



2° Foro Fluvial Sudamericano

Con la participación de autoridades de toda Sudamérica, organismos multilaterales, expertos, cámaras empresarias y referentes académicos, el 2° Foro Fluvial Sudamericano consolidó a Asunción como centro del debate regional sobre hidrovías, gobernanza e integración. Durante dos jornadas, el encuentro impulsó una visión común de las vías navegables como bienes públicos estratégicos, promovió una agenda de cooperación multinivel y proyectó un modelo de hidrovías sostenibles, digitales y articuladas para el desarrollo productivo del continente.

Asunción se consolidó como un nodo fundamental del debate estratégico sobre el futuro de las vías navegables sudamericanas. Durante dos jornadas intensas, la Casa de la Integración de CAF fue el escenario del 2° Foro Fluvial Sudamericano, un encuentro que reunió a autoridades de gobiernos nacionales y provinciales, organismos multilaterales, comisiones binacionales, instituciones académicas, cámaras empresarias y especialistas en logística, transporte y gestión fluvio-marítima. Organizado por el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) y coorganizado por CAF –Banco de Desarrollo de América Latina y el

Caribe–, el Foro reafirmó la importancia de comprender a las hidrovías como bienes públicos regionales fundamentales para la integración territorial, la competitividad productiva y la sostenibilidad ambiental de Sudamérica.



La presentación de los ejes temáticos del Foro marcó uno de los momentos centrales de la apertura. Allí, Juan Carlos Venesia, expuso la arquitectura conceptual que guió las dos jornadas de trabajo, organizada en torno a cinco dimensiones estratégicas: integración regional y gobernanza multinivel; infraestructura y logística para la navegación; financiamiento y competitividad; innovación tecnológica, digitalización y transición hacia hidrovías verdes; y sostenibilidad ambiental con enfoque en resi-

liencia climática. Esta hoja de ruta permitió ordenar los debates, articular perspectivas entre países y sectores, y proyectar una agenda regional de largo plazo que trasciende las coyunturas nacionales para situar a las hidrovías como un verdadero sistema sudamericano de desarrollo.

La apertura institucional marcó el tono del encuentro al destacar el papel estratégico que la Hidrovía Paraguay-Paraná desempeña para el desarrollo económico regional. Las autoridades paraguayas pusieron en valor el rol de la hidrovía como eje central del comercio exterior del país, lo que permitió que Paraguay se consolidara como la tercera flota fluvial del mundo, con la mayor parte de sus embarcaciones registradas bajo bandera nacional. CAF, por su parte, enfatizó que la infraestructura fluvial debe entenderse como un componente esencial de políticas públicas capaces de articular producción, conectividad, territorio y ambiente. El organismo señaló que su estrategia regional se orienta a impulsar capacidades técnicas, fortalecer programas de preinversión y promover iniciativas de innovación, infraestructura resiliente y digitalización de procesos vinculados a la navegación.



Panel I: Iniciativas de integración y desarrollo impulsadas por CAF

El primer coloquio-panel profundizó en la perspectiva regional que CAF está impulsando para transformar el sistema hidroviario sudamericano. Los especialistas del organismo explicaron que el impacto de las hidrovías es mucho mayor cuando se las concibe como sistemas integrales que articulan nodos logísticos, corredores multimodales, infraestructura portuaria y mecanismos de gestión inteligentes, lo que permite potenciar el desarrollo productivo y mejorar la eficiencia del comercio exterior.



Durante las exposiciones se detallaron los programas de preinversión destinados a que países y provincias fortalezcan la formulación técnica de sus proyectos vin-

culados a puertos, accesos terrestres, balizamiento, señalización y equipamiento para la navegación. Asimismo, se subrayó la creciente importancia de la digitalización, los sistemas de información, los datos hidrométricos en tiempo real y los mecanismos inteligentes de monitoreo, todos elementos que permiten mejorar la eficiencia operativa, reforzar la seguridad y facilitar la cooperación entre países de la región.

Panel II: Impulso y fomento del transporte fluvial regional. Propuestas para su financiamiento e incorporación de nuevas tendencias globales

El segundo panel centró el análisis en la competitividad del transporte fluvial y en las condiciones necesarias para que Sudamérica pueda aprovechar plenamente su potencial logístico. Los expositores coincidieron en que los elevados costos logísticos constituyen un desafío estructural que afecta especialmente a las cadenas agroindustriales, mineras y energéticas, cuyas exportaciones dependen de la eficiencia del transporte por agua. Señalaron que las asimetrías fiscales y normativas entre países generan distorsiones que perjudican la competitividad regional y destacaron la necesidad de encarar una modernización tecnológica de la flota, incorporar energías limpias, mejorar la trazabilidad logística y digitalizar procesos vinculados a la operación fluvial.



El panel remarcó que esta transformación requiere esquemas de financiamiento adecuados, con una combinación equilibrada de inversión pública, privada y multilateral, acompañada por marcos regulatorios estables, previsibles y respaldados por instituciones profesionales capaces de sostener políticas de largo plazo.

Panel III: Desarrollo de infraestructuras para la mejora de la navegación y la sustentabilidad de las hidrovías de Sudamérica

El tercer coloquio-panel reunió a representantes de Brasil, Bolivia y Argentina para analizar los desafíos regionales en materia de infraestructura fluvial y sustentabilidad ambiental. Brasil expuso la experiencia de planificación que viene desarrollando mediante el Plan General de Autorgas, una herramienta que permite vincular concesiones, obras de dragado y desarrollo logístico con reglas claras y modernización regulatoria. Bolivia expuso su estrategia de fortalecimiento del sistema multimodal amazónico-paranaense, destacando

el rol del Canal Tamengo y de puertos clave como Jennefer en la conexión con la Hidrovía Paraguay-Paraná. Argentina, por su parte, presentó los avances del proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal, que incorpora criterios ambientales, digitalización operativa y un enfoque integral para mejorar la señalización, el balizamiento y la profundidad de la vía.



Los tres países coincidieron en que toda intervención en infraestructura debe estar acompañada por estudios ambientales rigurosos, la participación de comunidades ribereñas y un enfoque de resiliencia frente al cambio climático, reconociendo que el desarrollo económico debe avanzar en armonía con la protección de los ecosistemas.

Panel IV: Desafíos de la gestión para el desarrollo de las hidrovías sudamericanas

El cuarto panel abordó uno de los temas centrales del Foro: la gobernanza institucional de las hidrovías. Los expositores afirmaron que la infraestructura física solo puede alcanzar su máximo potencial cuando se complementa con instituciones sólidas, marcos normativos modernos y mecanismos de cooperación multinivel que articulen a Estados, provincias, municipios, puertos, cámaras empresariales y comisiones binacionales. Señalaron que la región aún enfrenta dificultades vinculadas a la fragmentación institucional, la superposición de competencias y la escasa coordinación entre jurisdicciones, problemas que limitan la eficiencia del transporte y generan incertidumbre para la inversión.



Se destacó que una gobernanza efectiva requiere estabilidad normativa, autoridades con autonomía técnica, participación equilibrada entre el sector público y privado, y espacios de planificación que trasciendan los ciclos políticos. Para los especialistas, transitar hacia un sistema coordinado es condición imprescindible para que las hidrovías puedan transformarse en motores de integración regional.

Cierre de la primera jornada

El cierre de la primera jornada, encabezado por Juan Carlos Venesia y Rafael Farromeque, sintetizó los principales aportes del día. Ambos destacaron que el Foro constituye una comunidad regional de prácticas donde conviven visiones técnicas, experiencias de gestión y perspectivas estratégicas provenientes de múltiples países e instituciones. Subrayaron la importancia de avanzar hacia la elaboración de la Carta de Asunción, concebida como un documento programático que reunirá una visión compartida y una hoja de ruta común para el desarrollo sostenible y articulado de las hidrovías.



Panel V: Proyectos de integración regional; agenda para su priorización y estado de avance

La segunda jornada comenzó con un panel dedicado a los proyectos de integración regional y a la definición de prioridades estratégicas. Las comisiones binacionales COMIP, CARP y CARU expusieron sus avances en la administración de los ríos compartidos, la gestión ambiental, la regulación de la navegación y el intercambio técnico entre países. Las intervenciones resaltaron la relevancia de la diplomacia técnica como herramienta para sostener la cooperación, incluso en contextos políticos cambiantes.



Los representantes coincidieron en que uno de los desafíos centrales para los próximos años consiste en armonizar sistemas de datos, digitalizar procesos hidrométricos y fortalecer la interoperabilidad institucional, con el objetivo de consolidar una cartera de proyectos que refleje una visión regional unificada y no simplemente agendas nacionales aisladas. CAF complementó estas visiones al plantear la importancia de pensar las hidrovías también como ejes culturales, ambientales y turísticos, capaces de generar cohesión territorial y diversificación económica.

Panel VI: Desafíos de las gobernanzas de las hidrovías de la comunidad andina

El sexto panel analizó la experiencia de la Comunidad Andina (CAN) y su potencial como referente regional en materia fluvial. Coordinado por José Chamorro, el panel reunió a autoridades de Colombia, Bolivia, Perú y Ecuador, quienes analizaron los retos que enfrenta el transporte acuático en la región andina. Chamorro destacó que la CAN posee una arquitectura jurídica supranacional que la diferencia del resto de los esquemas de integración sudamericanos, pero señaló que el transporte fluvial aún carece de una normativa específica que incorpore plenamente sus características operativas, ambientales y socioeconómicas.



Los representantes de cada país describieron el estado de sus planes nacionales de transporte fluvial, evidenciando avances en planificación pero también persistentes dificultades relacionadas con infraestructura insuficiente, falta de financiamiento, informalidad y debilidad institucional. El panel concluyó que, si la CAN logra armonizar estándares, digitalizar registros y modernizar marcos regulatorios, podría convertirse en un actor clave de la gobernanza fluvial sudamericana.

Conferencia Magistral: Dr. Ricardo Sánchez

Uno de los momentos más destacados del Foro fue la conferencia magistral del especialista Ricardo Sánchez. Con una mirada global, Sánchez sostuvo que las hidrovías deben pensarse como sistemas logísticos integrados que articulan infraestructuras terrestres, ferroviarias y portuarias con modelos de gestión resilientes y eficientes. Señaló que el transporte fluvial no puede seguir siendo visto únicamente como un modo de bajo costo, sino como un vector estratégico de desarrollo capaz de generar empleo, dinamizar cadenas productivas, promover la innovación y sostener procesos de diversificación económica.

Asimismo, enfatizó que en un contexto global caracterizado por crisis recurrentes —desde financieras hasta ambientales y geopolíticas—, Sudamérica necesita planificación de largo plazo, inversión bien orientada, digitalización, eficiencia energética y una institucionalidad sólida capaz de sostener políticas públicas más allá de los ciclos electorales.



Panel VII: Proyectos de innovación tecnológica, medioambiente y seguridad para la sustentabilidad de las vías navegables

El séptimo panel profundizó sobre la relación entre innovación tecnológica, seguridad en la navegación y sostenibilidad ambiental. Los expositores presentaron avances en sensores para monitoreo hídrico, plataformas de datos en tiempo real, sistemas de información para la navegación, análisis de ciclo de vida de embarcaciones, herramientas de evaluación energética y propuestas para la transición hacia flotas más eficientes y menos contaminantes. Las presentaciones coincidieron en que la región se encuentra ante un proceso de transformación que exige pasar de marcos administrativos predominantemente reactivos a esquemas de gestión basados en evidencia científica, anticipación de riesgos y tecnologías inteligentes.



Panel VIII: Retos y oportunidades de las políticas públicas a nivel gubernamental

El octavo coloquio-panel cerró las sesiones temáticas con un análisis sobre la capacidad de los Estados sudamericanos para liderar procesos de modernización institucional, logística y ambiental. Entre las intervenciones más destacadas se encontró la de Julio César Vera Cáceres, presidente de la ANNP de Paraguay, quien describió los avances en dragado, mantenimiento de pasos críticos, modernización de equipamiento, recuperación de infraestructura portuaria y digitalización de operaciones. Su exposición evidenció la importancia de sostener políticas de Estado que integren planificación, inversión y cooperación público-privada para garantizar competitividad y continuidad institucional.

El panel coincidió en que la estabilidad normativa, la profesionalización técnica y la continuidad de las políticas públicas son condiciones indispensables para

asegurar que las hidrovías sudamericanas avancen hacia un sistema moderno, eficiente y ambientalmente sostenible.



Presentación de la “Carta de Asunción”

La presentación de la “Carta de Asunción” constituyó el cierre del 2° Foro Fluvial Sudamericano. El documento, elaborado a partir de las conclusiones relevadas en conjunto de autoridades nacionales y provinciales, organismos multilaterales, comisiones binacionales, instituciones académicas y representantes del sector privado, sintetizó la visión estratégica y la hoja de ruta consensuada para el desarrollo sostenible de las hidrovías de la región. La Carta fue concebida como un instrumento programático orientado a fortalecer la cooperación sudamericana, consolidar una gobernanza multinivel robusta y promover la integración logística y productiva de la Cuenca del Plata, la región andina y los principales corredores fluviales del continente.



Durante su presentación, los coordinadores destacaron que la Carta de Asunción no es un documento meramente declarativo, sino una plataforma de acción basada en principios compartidos que buscan articular a los países en torno a un mismo horizonte estratégico. La propuesta subraya la necesidad de reconocer a las hidrovías como bienes públicos regionales, cuya gestión requiere continuidad institucional, planificación conjunta y una sólida arquitectura de coordinación entre los distintos niveles de gobierno y los actores socioeconómicos involucrados. En ese sentido, el texto afirma la importancia de avanzar hacia modelos de gobernanza más integrados, capaces de reducir la fragmentación normativa y asegurar decisiones técnicas sostenidas en el tiempo.

La Carta también incorpora una mirada moderna del transporte fluvial, en la que la digitalización, la transparencia operativa, la innovación tecnológica y la gestión basada en datos se convierten en pilares centrales para mejorar la eficiencia, garantizar la seguri-

dad en la navegación y promover sistemas logísticos interoperables. La transición hacia hidrovías verdes y ambientalmente sostenibles ocupa un lugar destacado en el documento, que propone adaptar la infraestructura y los marcos de gestión a los efectos del cambio climático, reducir emisiones, promover energías limpias y reforzar la perspectiva ecosistémica en las decisiones vinculadas al transporte, el dragado y la administración de puertos.

Finalmente, la presentación enfatizó que la Carta de Asunción constituye un punto de partida para profundizar el diálogo regional, estimular nuevas inversiones y construir una agenda de proyectos estratégicos que permitan potenciar la conectividad, la competitividad y la integración sudamericana. Su objetivo es instalar una visión común de largo plazo que trascienda los ciclos políticos y que permita que las hidrovías se consoliden como verdaderos motores de desarrollo económico, cohesión territorial e integración continental.

Conclusiones del 2° Foro Fluvial Sudamericano

El 2° Foro Fluvial Sudamericano dejó asentada una visión común sobre el rol central que las hidrovías deben desempeñar en el desarrollo de Sudamérica. A lo largo del encuentro se consolidó una comprensión profunda de las vías navegables como bienes públicos regionales cuya gestión requiere cooperación, planificación conjunta y sostenibilidad ambiental. Este enfoque permitió avanzar hacia una perspectiva que reconoce a las hidrovías como pilares de integración territorial, herramientas de competitividad productiva y plataformas para la innovación tecnológica.

El Foro demostró que la región está madura para transitar hacia un conjunto de hidrovías verdes, bajas en emisiones y ambientalmente responsables, y que este proceso debe estar acompañado por instituciones fortalecidas capaces de ejercer gobernanza multinivel, articulando Estados, provincias, municipios, comisiones binacionales y organismos regionales en un mismo marco estratégico. La digitalización, la gestión basada en datos y la interoperabilidad institucional surgieron como elementos esenciales para modernizar la navegación y mejorar la eficiencia operativa en toda la región.

Asimismo, los intercambios y conclusiones pusieron de relieve que la transición hacia hidrovías sostenibles no constituye únicamente un desafío tecnológico o ambiental, sino fundamentalmente un proceso político-institucional de largo plazo, que requiere consensos estables, planificación estratégica y continuidad de políticas públicas.

VISUALIZAR 2° FFS
bit.ly/2forofluvial

2° FORO FLUVIAL SUDAMERICANO

CASA DE LA INTEGRACIÓN CAF | ASUNCIÓN, PARAGUAY

ORGANIZARON



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL



BANCO DE DESARROLLO
DE AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE

CONVOCARON



COMIP
COMISIÓN MIXTA DEL RÍO PARANÁ



CAPECO



CAFYM
Centro de Armadores Fluviales y Marítimos



CATERPPA
CÁMARA PARAGUAYA DE TERMINALES Y PUERTOS PRIVADOS



C.P.T.C.P.
COMISION PERMANENTE
DE TRANSPORTE DE LA
CUENCA DEL PLATA.

PATROCINARON



JAN DE NUL



COOPERATIVA DE TRABAJOS
PORTUARIOS LIMITADA
de San Martín



Dyosfer



TecPlata
ARGENTINA AN ICTSI GROUP COMPANY

AUSPICIARON



COMUNIDAD
ANDINA
SECRETARÍA GENERAL



ANTAQ



GlobalPorts



PFL
media

MEDIA PARTNERS

2° FORO FLUVIAL SUDAMERICANO

CASA DE LA INTEGRACIÓN CAF | ASUNCIÓN, PARAGUAY

CLICK PARA VISUALIZAR



1° ENCUENTRO

Foro Metropolitano de Servicios Públicos Cooperativos



Escenarios y desafíos del sector cooperativo regional

Martes 11 de noviembre - 09:00 horas
Hotel Howard Johnson (Autopista 9 - KM 306 - Funes)

Más información en: www.fomecoop.com



1° Encuentro FOMECCOOP

El encuentro anual del Foro Metropolitano de Servicios Públicos Cooperativos (FOMECCOOP), realizado en la ciudad de Funes, reunió a autoridades gubernamentales, referentes técnicos, federaciones y cooperativas de toda la provincia de Santa Fe para debatir sobre los desafíos del desarrollo cooperativo regional. La jornada propició la articulación entre gobiernos locales y entidades del sector, la conformación de agendas conjuntas de trabajo y la consolidación del FOMECCOOP como espacio permanente de planificación, innovación y fortalecimiento institucional en la gestión de los servicios públicos esenciales.

El martes 11 de noviembre se llevó a cabo en la ciudad de Funes el 1° Encuentro del Foro Metropolitano de Servicios Públicos Cooperativos (FOMECCOOP), bajo el lema "Escenarios y desafíos del desarrollo cooperativo regional". La jornada reunió a referentes gubernamentales, técnicos y cooperativos del Área Metropolitana de Rosario y de toda la provincia de Santa Fe, consolidando un espacio de diálogo, intercambio y planificación para el fortalecimiento del modelo cooperativo de gestión de los servicios públicos, organizada por el Instituto de Desarrollo Regional, con el

apoyo del Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social (INAES).

Asimismo, acompañaron el encuentro y formaron parte activa del debate representantes de un amplio espectro del cooperativismo santafesino y nacional, entre ellos la Federación Santafesina de Cooperativas de Electricidad, Obras y Servicios Públicos (FESCOE), la Federación de Cooperativas de Trabajo de la República Argentina (FECOOTRA) y la Cámara de Cooperativas de Telecomunicaciones (CATEL), junto a cooperativas de distintos rubros y localidades: Cooperativa de Obras y Servicios Públicos de Wheelwright Ltda., Cooperativa Telefónica de Villa Gobernador Gálvez, COPROSEF de Fuentes, Cooperativa Integral de Villa Gobernador Gálvez Ltda., Cooperativa de Provisión de Energía Eléctrica y Otros Servicios Públicos de Elortondo Ltda., Cooperativa Eléctrica de Carmen Ltda., Cooperativa de Energía y Consumos de Ibarlucea Ltda., Cooperativa Alimentos para la Nueva Argentina, Cooperativa de Trabajo Tau Ltda., Cooperativa de Obras y Servicios Públicos, Vivienda y Consumo General Gelly Ltda., Cooperativa de Agua de Monte Vera, Cooperativa Eléctrica y Otros Servicios Públicos de Juncal Ltda., Cooperativa Galpón de los Sueños, Cooperativa Eléctrica

de Gálvez, Cooperativa de Trabajo Los Profesionales Ltda y Cooperativa Eléctrica de Venado Tuerto, entre otras.

Participaron del encuentro por el gobierno de Santa Fe Vilma Olivieri (Subsecretaria de Aguas y Saneamiento) y María Cecilia Mijich (Subsecretaria de Energía Renovable y Eficiencia Energética), el Director Ejecutivo del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) Héctor Floriani; los intendentes Daniel Escalante (Roldán), Roly Santacroce (Funes), Pablo Corsalini (Pérez) y Alberto Ricci (Villa Gobernador Gálvez); los presidentes comunales Paula Serfelippe (General Gelly), Sebastián Heredia (Fuentes) y Jorge Masson (Ybarlucea); los especialistas Marcelo Cassin y Fernando Arraigada como representantes del Programa de Infraestructura Regional UNR, y público en general interesado en la temática.



La apertura institucional estuvo a cargo de Gisela Wild (Presidente de la Federación Santafesina de Cooperativas de Electricidad), Juan Carlos Venesia (Director Instituto de Desarrollo Regional), Vilma Olivieri (por el gobierno de Santa Fe) y Cristian Horton (Tesorero de la Confederación Cooperativa de la República Argentina), dando inicio a una jornada que combinó reflexión estratégica, análisis técnico y propuestas innovadoras para la acción cooperativa en el territorio.

Paneles y desarrollo de la jornada

El primer panel, titulado "Transformaciones globales: energía y conectividad en un mundo en transición", contó con las exposiciones del Ing. Marcelo Cassin, presidente de la Comisión de Integración Energética Regional (CIER), y del Lic. Flavio Colombo, gerente de Estrategia y Desarrollo de Negocios de Imowi. Moderado por Federico Ferrero, presidente de CONAICE, el bloque abordó los desafíos tecnológicos y regulatorios que enfrenta el sector cooperativo frente a la transición energética y la revolución digital.



El segundo panel, "Economía y sociedad: desafíos del nuevo ciclo", tuvo como protagonistas a Adrián Giacchino, especialista económico-financiero de los sectores productivos de las economías regionales, y Diego Dequino, economista experto en finanzas públicas, estadística aplicada y transformación digital. Moderado por Mariano Galíndez, periodista del medio Rosario3, el panel se centró en analizar el presente económico argentino, las capacidades diferenciales de cada uno de los sectores productivos y el probable panorama de cara al próximo año, en un contexto signado por la necesidad de fortalecer la competitividad e impulsar la inversión.

El debate permitió reflexionar sobre el papel de las cooperativas en la reconstrucción del tejido económico y en la generación de modelos asociativos capaces de adaptarse a los nuevos desafíos estructurales y financieros del país.



Por la tarde, el tercer panel, "Comunicación organizacional como herramienta para la prevención de conflictos", desarrollado por el área de Coordinación de Capacitación Cooperativa y Mutual (CCCyM) del INAES, destacó la importancia de la comunicación estratégica en la gestión cooperativa contemporánea, no solo como herramienta para la resolución de tensiones internas, sino también como factor clave para la transparencia, la cohesión institucional y el fortalecimiento de la identidad colectiva del movimiento cooperativo.



El panel contó con una amplia convocatoria de participantes, y se desarrolló con una dinámica participativa e interactiva, que combinó actividades virtuales en tiempo real, cuyos resultados se proyectaron y analizaron en vivo, para luego ser contextualizados y fundamentados a través de una exposición teórica por parte de los capacitadores, quienes ofrecieron herramientas conceptuales y metodológicas aplicables a la gestión comunicacional de las cooperativas. Esta modalidad innovadora permitió vincular la práctica con la teoría, propiciando una expe-

riencia formativa integral orientada al desarrollo de capacidades institucionales en el ámbito de la comunicación organizacional.

En paralelo a las actividades programadas del encuentro, se llevó a cabo una reunión de trabajo entre los intendentes y presidentes comunales presentes, representantes del FOMECCOOP y delegados de cooperativas y federaciones. El espacio permitió debatir y definir líneas de acción conjuntas orientadas a fortalecer la cooperación técnica, articular capacidades institucionales y trazar una agenda compartida para el desarrollo de políticas públicas vinculadas a los servicios esenciales en el ámbito metropolitano. En un clima de colaboración y compromiso, se plantearon objetivos concretos para la conformación de mesas sectoriales temáticas —energía, agua, saneamiento y conectividad— que actúen como núcleos operativos del Foro, promoviendo la innovación, la eficiencia y la planificación territorial coordinada entre los distintos actores del sistema cooperativo y los gobiernos locales.

Durante la jornada se realizó además la firma de un convenio de cooperación entre FESCOE y GIRE, marcando un hito en la articulación institucional del sector. Asimismo, participaron como patrocinadoras del encuentro diversas empresas con actividades y servicios vinculados al ámbito cooperativo y de los servicios públicos, que aportaron sus capacidades técnicas, experiencia operativa y oportunidades de articulación para fortalecer el ecosistema regional. Su presencia reafirmó la importancia del trabajo conjunto entre el sector público, el cooperativismo y el entramado empresarial, promoviendo sinergias orientadas a la innovación, la eficiencia y la sostenibilidad en la gestión de los servicios esenciales.

Cierre y conformación de la Mesa Promotora

El encuentro concluyó con la presentación de la Mesa Promotora del FOMECCOOP, donde se subrayó la necesidad de consolidar un espacio metropolitano permanente para la cooperación técnica, el fortalecimiento institucional y la planificación conjunta de políticas públicas en el ámbito de los servicios esenciales, que integre y complemente a las cooperativas, los gobiernos locales y usuarios.



El encuentro del FOMECCOOP, que contó con más de 110 asistentes, se constituyó así en un espacio de debate para la articulación del cooperativismo de servicios públicos en el AMR, proyectando una agenda común de

innovación, sostenibilidad y desarrollo territorial compartido.

Conclusiones

El desarrollo del 1° Encuentro del Foro Metropolitano de Servicios Públicos Cooperativos evidenció la consolidación de un espacio de gobernanza multinivel orientado a fortalecer la planificación estratégica del sector cooperativo en servicios esenciales. A lo largo de la jornada, se observó una convergencia significativa entre actores guber-namentales, técnicos y cooperativos, lo que permitió avanzar en la construcción de diagnósticos compartidos y en la identificación de desafíos estructurales vinculados a la transición energética, la digitalización y la transformación del sistema produc-tivo regional. Esta sinergia interinstitucional puso de manifiesto la capacidad del cooperativismo para constituirse en un actor clave en la provisión de servicios públicos, a partir de modelos de gestión flexibles, descentralizados y fuertemente arraigados en las demandas territoriales.

Asimismo, los debates en torno a las dimensiones económicas, tecnológicas y comunicacionales permitieron visibilizar la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales y operativas de las cooperativas frente a un escenario caracterizado por crecientes exigencias regulatorias, transformaciones tecnológicas aceleradas y una estructura socioeconómica altamente volátil. La incorporación de perspectivas macroeconómicas, junto con la valorización de la comunicación estratégica como herramienta de prevención de conflictos y cohesión organizacional, delineó un marco integral para la modernización del sector. De este modo, el encuentro aportó insumos conceptuales y metodológicos para avanzar hacia una agenda cooperativa robusta, basada en criterios de sostenibilidad, eficiencia operativa y transparencia institucional.

Finalmente, el proceso de articulación territorial que cristalizó en la conformación de la Mesa Promotora del FOMECCOOP constituye un hecho fundamental para el desarrollo de un sistema cooperativo articulado a escala metropolitana. La creación de mesas sectoriales temáticas y la firma de convenios estratégicos posicionan al Foro como un dispositivo de coordinación permanente, capaz de estructurar políticas públicas orientadas al fortalecimiento de los servicios esenciales desde una lógica asociativa y participativa. En este sentido, el encuentro no solo reafirmó el rol del cooperativismo en la gestión pública, sino que también delineó una hoja de ruta hacia un modelo de gobernanza colaborativa que integra innovación, sostenibilidad y desarrollo territorial con una perspectiva estratégica de largo plazo.

MÁS INFORMACIÓN
www.fomecoop.com



FOMECCOOP

Foro Metropolitano de Servicios Públicos Cooperativos



1º ENCUENTRO FOMECCOOP

“Escenarios y desafíos del desarrollo cooperativo regional”

Martes 11 de noviembre de 2025
Centro de Convenciones “Hotel Howard Johnson” - Funes

PATROCINARON



CONVOCARON





CAMARCO

Cámara Argentina de la Construcción



www.camarco.org.ar

Ciclos virtuales

Instituto de Desarrollo Regional



Desarrollo y Región





Juan Carlos Venesia



Enrique Guardo



Cap. Sergio Borrelli



Marcos De Monte

ción y transporte en la hidrovía” - Presentación XIX EATF

“Navegación y transporte en la hidrovía”

26.03.2025

La nueva edición de EATF Online abrió el camino hacia el XIX Encuentro Argentino de Transporte Fluvial con un análisis profundo sobre los desafíos estratégicos del sistema hidroviario. Especialistas del ámbito portuario, naval e institucional coincidieron en la necesidad de modernizar la infraestructura, fortalecer la gobernanza regional y avanzar hacia una visión integrada de la hidrovía como corredor logístico, productivo y geopolítico de alcance sudamericano.

El miércoles 26 de marzo se llevó adelante una nueva edición de EATF Online, la plataforma virtual del Encuentro Argentino de Transporte Fluvial (EATF), que se ha consolidado como un espacio permanente de intercambio técnico-político, actualización sectorial y difusión de conocimiento estratégico sobre la hidrovía y el sistema fluvio-marítimo argentino. Esta edición, titulada “Navegación y transporte en la hidrovía”, funcionó como instancia introductoria y presentación formal del XIX Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, anticipando debates, enfoques y desafíos que marcarán la agenda del encuentro presencial.

Organizado por el Instituto de Desarrollo Regional, el

webinar reunió a especialistas de amplia trayectoria y representantes institucionales con capacidad de incidir en los procesos de toma de decisión sectorial, consolidando una vez más la vocación del EATF por articular saberes, confrontar diagnósticos y promover una visión estratégica de largo plazo para el desarrollo hidroviario nacional y regional.

Un espacio consolidado para la reflexión estratégica del sistema hidroviario

En esta edición, las exposiciones de Sergio Borrelli, Marcos De Monte y Enrique Guardo, bajo la moderación de Juan Carlos Venesia, ofrecieron tres perspectivas complementarias y estratégicamente convergentes: el sistema portuario nacional y sus brechas competitivas, la industria naval como vector de desarrollo tecnológico, y el tramo argentino-paraguayo como territorio clave para la integración regional.

El intercambio permitió delinear una lectura sistémica de la hidrovía como infraestructura crítica, corredor logístico regional, activo estratégico y plataforma de inserción internacional.

Reflexiones desde el río: desafíos estructurales, gobernanza y competitividad

Durante su intervención, Sergio Borrelli desarrolló un análisis exhaustivo sobre las transformaciones del comercio marítimo global y las tensiones que enfrenta el sistema portuario argentino para adaptarse a la nueva escala de operación.

Entre los puntos destacados, alertó sobre la pérdida progresiva de servicios directos de contenedores en los puertos metropolitanos del AMBA, proceso que debilitó la conectividad internacional y aumentó la dependencia de transbordos regionales, elevando los costos logísticos del comercio exterior argentino. A este fenómeno se suma la indefinición prolongada sobre la profundidad final de la Vía Navegable Troncal (VNT), que inhibe inversiones, limita el ingreso de buques de mayor porte y genera incertidumbre operativa.

Borrelli subrayó que "Argentina mantiene la vía troncal, pero sin una estrategia de evolución", lo cual interrumpe el ciclo natural de modernización del sistema portuario. Esa falta de planificación integral repercute en la competitividad, en la previsibilidad del comercio y en la atracción de inversiones privadas.

Asimismo, planteó que el debate sobre el régimen de cabotaje no puede abordarse de manera superficial: la competitividad de la bandera argentina requiere una reingeniería regulatoria que contemple costos, incentivos, escalas operativas y condiciones fiscales equiparables a las de otros países de la región.

Industria naval, innovación y visión regional del sistema hidroviario

Desde la perspectiva industrial y tecnológica, Marcos De Monte enfatizó la necesidad de pensar la hidrovía como un sistema vivo, interconectado y en expansión, que demanda un salto cualitativo en términos de modernización de la flota, eficiencia energética y digitalización de procesos.

Destacó que la bajante extraordinaria del río Paraná expuso las limitaciones de parte de la flota nacional para operar en condiciones hidrométricas extremas, lo que obliga a fomentar un diseño naval adaptado al corredor, incorporar tecnologías limpias y mejorar la eficiencia de los convoyes.

El sector naval —explicó— tiene capacidades instaladas proyectos en marcha, como la incorporación de combustibles alternativos (biocombustibles, GNL, híbridos), que pueden posicionar a la Argentina como referente regional en innovación para la navegación interior. De Monte también resaltó la relevancia de la articulación interprovincial y la coordinación con autoridades nacionales para evitar contradicciones normativas que frenen el desarrollo.

Desde una mirada geoestratégica, insistió en que la hidrovía debe pensarse en clave multinacional: su funcionamiento como sistema depende de la convergencia entre los cinco países de la Cuenca del Plata y de la capacidad de articular políticas tecnológicas, ambientales y logísticas comunes.

El norte también navega: un tramo estratégico para la integración

Con foco en el tramo compartido entre Argentina y Paraguay, Enrique Guardo aportó una caracterización histórica e institucional del corredor superior, destacando que la navegabilidad de esta sección es un fenómeno relativamente reciente, habilitado tras la conformación del embalse de Yacretá.

El crecimiento de la flota paraguaya —una de las más grandes del mundo en navegación interior— fue posible gracias a un ciclo sostenido de inversión privada que colocó al país en una posición central dentro de la logística regional. En contraste, Argentina ha tenido una presencia intermitente en el tramo, lo que explica la falta de infraestructura, señalización y servicios de navegación continua.

Guardo señaló que provincias como Misiones y Corrientes han comenzado a consolidar una agenda fluvial propia, con experiencias emergentes como la del Puerto de Posadas, que ya cuenta con una frecuencia mensual asegurada y se proyecta como nodo logístico estratégico para el norte argentino y el sur paraguayo.

Sin embargo, la ampliación de esta dinámica requiere inversión pública sostenida, dragado sistemático, señalización moderna y disponibilidad de bodega, condiciones necesarias para garantizar un funcionamiento 24/7 que aún no se ha alcanzado en el tramo argentino.

Reiteró que la hidrovía no puede abordarse como un conjunto de problemas parciales, sino como un sistema integrado que demanda planificación, inversiones coordinadas y visión de largo plazo.

La jornada dejó en claro que la hidrovía atraviesa un punto de inflexión que exige acelerar definiciones estratégicas y fortalecer las capacidades estatales y sectoriales para gestionarla como un sistema integrado. Las exposiciones coincidieron en que la competitividad futura dependerá de articular inversiones, tecnología y regulación en un marco de cooperación multinivel que trascienda agendas parciales. En este sentido, el EATF Online reafirmó su papel como espacio de síntesis y orientación estratégica, anticipando que el XIX Encuentro deberá profundizar consensos y proyectar una hoja de ruta común para el desarrollo hidroviario del país y la región.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/eatf-navegacion



Juan Carlos Venesia



Melina Devercelli



Daniel Alvarez



Juan Carlos Bertoni

ovía" (23.04.2025)

EATF Online | "Medioambiente y clima"

“Medioambiente y clima en la Hidrovía”

23.04.2025

El ciclo EATF Online convocó a destacados especialistas en hidrología, ecología fluvial y planificación del transporte para analizar, desde una perspectiva multidimensional, los impactos del cambio climático sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay y debatir las transformaciones necesarias para avanzar hacia una gestión sostenible, basada en evidencia científica, cooperación regional y gobernanza integral del corredor.

En un contexto global marcado por eventos hidrometeorológicos extremos, transformaciones territoriales aceleradas y crecientes exigencias de sostenibilidad en los sistemas de transporte, el ciclo EATF Online —plataforma virtual del Encuentro Argentino de Transporte Fluvial— volvió a instalar un debate impostergable: cómo pensar, planificar y gestionar la Hidrovía Paraná-Paraguay en clave de cambio climático, resiliencia ambiental y gobernanza multinivel.

El miércoles 23 de abril, el webinar “Medioambiente y clima en la Hidrovía” reunió a reconocidos especialistas en hidrología, limnología, ecología fluvial y planificación del transporte. A través de presentaciones rigurosas y

un intercambio de alto nivel técnico, se abordaron los principales desafíos que enfrenta el corredor fluvial más importante de Sudamérica en su transición hacia un modelo de desarrollo sostenible, basado en evidencia científica, cooperación regional y planificación estratégica de largo plazo.

La moderación estuvo a cargo de Juan Carlos Venesia, promotor del EATF, quien subrayó la urgencia de “articular las dimensiones ambientales, climáticas, tecnológicas y logísticas” para consolidar una mirada integral del sistema fluvial y sus múltiples funciones ecosistémicas, productivas y territoriales.

Hidrometría, clima y variabilidad: bases científicas para comprender la dinámica fluvial

La primera exposición del encuentro estuvo a cargo del Dr. Juan Carlos Bertoni, especialista en recursos hídricos y profesor titular de la Universidad Nacional de Córdoba. Su presentación constituyó un sólido marco conceptual sobre la variabilidad climática e hidrológica y sus implicancias en la dinámica de los ríos de la Cuenca del Plata.

Bertoni destacó que "la hidrometría debe analizarse desde una perspectiva sistémica", distinguiendo claramente entre los patrones climáticos de largo plazo y los fenómenos meteorológicos de corto plazo, como precipitaciones intensas, tormentas locales y vientos predominantes. Al mismo tiempo, profundizó en la incidencia de fenómenos como El Niño–Oscilación del Sur, La Niña y la Oscilación de Madden–Julian, cuya variabilidad interanual determina ciclos de crecidas, bajantes extremas y alteraciones en los caudales, afectando tanto la navegabilidad como los ecosistemas asociados.

De manera enfática, Bertoni remarcó el rol estratégico del Pantanal y de las represas brasileñas como reservorios naturales y antrópicos que amortiguan las fluctuaciones hidrológicas. Sin embargo, alertó sobre la insuficiencia de sistemas de monitoreo hidrológico continuo y de alta resolución en la Argentina, lo que limita la capacidad de anticipación y la formulación de políticas basadas en datos.

"No planificamos porque no monitoreamos", sintetizó, vinculando la toma de decisiones con la disponibilidad de información precisa y sistematizada.

Ecología fluvial, biodiversidad y tensiones socioambientales: aportes desde la limnología

La segunda exposición, a cargo de la Dra. Melina Devercelli, directora del Instituto Nacional de Limnología (UNL–CONICET), aportó una mirada integral de los procesos ecológicos y de las interacciones socioambientales en la llanura aluvial del Paraná.

Devercelli subrayó que la hidrovía debe comprenderse como un socioecosistema, donde confluyen dinámicas hidrológicas, productivas, culturales y ambientales. Enfatizó que "la vía navegable no es un canal aislado, sino una parte estructural de un sistema fluvial complejo que sostiene biodiversidad, regula el régimen hidrológico, modera el clima local y asegura la calidad del agua".

La especialista remarcó la necesidad de una evaluación ambiental estratégica (EAE) para todo el corredor, dada la multiplicidad de impactos acumulativos y sinérgicos que generan el dragado, los encauzamientos, el tráfico de buques y la actividad portuaria. La EAE —señaló— permitiría pasar de enfoques fragmentados y reactivos a una planificación preventiva, basada en escenarios, evidencia científica y participación multiactoral.

Asimismo, identificó la existencia de conflictos socioambientales asociados a intereses divergentes entre sectores productivos, comunidades ribereñas y organismos ambientales. Para abordarlos, propuso modelos de co-producción de conocimiento, metodologías interdisciplinarias y mecanismos de participación local, afirmando que "la gestión fluvial requiere diálogo entre saberes, no compartimentos estancos".

Transporte fluvial, logística y resiliencia: desafíos para la planificación estratégica

El tercer panelista, Dr. Daniel Álvarez, especialista en planificación del transporte, analizó la hidrovía desde una perspectiva logística territorial. Destacó que la vía navegable forma parte de un corredor multimodal de más de 3.000 kilómetros que articula cadenas de valor agroindustriales, mineras, energéticas y manufactureras.

Álvarez advirtió que el cambio climático ya está generando alteraciones operativas significativas: bajantes históricas, variabilidad hidrológica extrema, imprevisibilidad de los caudales y restricciones al calado efectivo, todo lo cual incrementa los costos logísticos, afecta la competitividad y obliga a reconfigurar estrategias de transporte.

En este marco, planteó la importancia de avanzar hacia una hidrovía inteligente, verde y resiliente, basada en:

- digitalización de datos hidrometeorológicos y operativos,
- sistemas de información en tiempo real,
- integración modal (ferrocarril–camión–barcaza),
- infraestructura adaptable a escenarios cambiantes,
- modelos de gobernanza con alto contenido técnico y transparencia de datos.

Según Álvarez, "la hidrovía del siglo XXI deberá planificarse con criterios de adaptación climática, eficiencia energética y descarbonización progresiva del transporte".

Gobernanza y cooperación regional: el desafío de construir instituciones para un corredor estratégico

En el cierre del webinar, los especialistas coincidieron en que la sostenibilidad ambiental y climática de la Hidrovía Paraná–Paraguay depende de consolidar instituciones sólidas, mecanismos multinivel de coordinación y una visión regional compartida.

- Bertoni planteó la urgencia de crear un órgano técnico–científico permanente, encargado de sistematizar información hidrológica y elaborar estudios ambientales integrales.
- Devercelli destacó la necesidad de fortalecer la transparencia, la participación social y la planificación basada en evidencia ecológica.
- Álvarez enfatizó que la gobernanza debe ser interjurisdiccional —Nación, provincias, municipios— y supranacional, en articulación con los países de la Cuenca del Plata y organismos multilaterales.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/medioambiente-eatf


Juan Marcos Aviano

Silvina Vaghetti

Rafael Catalano

Paulo Lanza

Eduardo Levi
WEBINAR | FORO REGIONAL DE PARQUES PRODUCTIVOS

"Argentina se abre al mundo ¿se cierran oportunidades locales?"

"Argentina se abre al mundo: ¿se cierran oportunidades locales?"

10.04.2025

En su primer encuentro del año, la plataforma FRPP Online abrió un espacio de análisis profundo sobre cómo la nueva orientación de la política comercial impacta en la competitividad, el empleo y la estructura productiva regional. Con aportes del sector metalúrgico, textil y alimenticio, el debate puso en evidencia las asimetrías estructurales que condicionan a la industria local y la necesidad de políticas estables, logística eficiente y marcos regulatorios previsible para afrontar un escenario global cada vez más exigente.

Con un debate de alto nivel técnico sobre los efectos de la apertura comercial en las estructuras productivas locales, comenzó el nuevo espacio virtual del Foro Regional de Parques Productivos (FRPP). Representantes de los sectores metalúrgico, textil y alimenticio analizaron, desde una perspectiva estratégica, los desafíos y oportunidades que se abren para la producción regional en un escenario de redefinición de las políticas comerciales internacionales y de creciente exposición a la competencia global.

El miércoles 10 de abril se realizó el primer webinar de la plataforma FRPP Online, inaugurando un ámbito per-

manente de análisis prospectivo, construcción de agenda y reflexión colectiva sobre la evolución industrial en el territorio. El encuentro, titulado "Argentina se abre al mundo: ¿se cierran oportunidades locales?", reunió a destacados referentes empresariales y dirigentes sectoriales. La moderación estuvo a cargo de Silvina Vaghetti, Coordinadora Ejecutiva de CAFMA, mientras que Juan Marcos Aviano, en representación del Consejo del FRPP, abrió la jornada señalando que el propósito del ciclo es "analizar temas de actualidad que no son de coyuntura, que tienen un pasado y que claramente representan retos y desafíos a futuro", advirtiendo además que "Argentina se inserta en una aldea global, pero también debemos pensar qué pasa con nuestras industrias locales frente a estas dinámicas".

La apertura comercial en debate: competitividad, asimetrías y riesgos distributivos

Desde el sector metalúrgico, Rafael Catalano planteó un diagnóstico contundente sobre las asimetrías estructurales que condicionan la competitividad. Sostuvo que "no somos competitivos estructuralmente respecto a impuestos, logística y carga salarial", y graficó esta situación señalando que "correr una carrera

en pista de ripio mientras otros corren en autopista llana nos deja en clara desventaja". Catalano subrayó que la transformación productiva exige tiempo y previsibilidad, ya que "transformar un proceso productivo no es como modificar un trámite: se necesita tiempo, inversión y acompañamiento", e insistió en la necesidad de proteger segmentos donde la industria nacional compite de igual a igual, alertando sobre los efectos de una "apertura indiscriminada de importaciones de bienes usados" que podría desplazar producción y empleo.

En el ámbito textil, Eduardo Levi fue igualmente categórico al evaluar el impacto de la reciente rebaja arancelaria para productos terminados. "Hoy tenemos importadores felices e industriales tristes", expresó, advirtiendo que la reducción del arancel del 35% al 20% para la ropa importada "no se traducirá en una baja de precios significativa para el consumidor", pero sí representará una amenaza concreta para "24.000 pymes textiles y medio millón de trabajadores". Levi remarcó el efecto particularmente crítico sobre los talleres de confección, donde "trabaja el 70% de mujeres, muchas de ellas sostén de familia", y sintetizó el diagnóstico sectorial afirmando que "la industria textil argentina no está cara; lo que está caro son los costos estructurales, no los productos".

Desde la industria alimenticia, Paulo Lanza describió una coyuntura dual marcada por el incremento de las importaciones y, simultáneamente, la apertura de oportunidades para empresas con orientación exportadora. Señaló que, "año contra año, el volumen de alimentos importados creció entre dos y tres veces bajo nuestra partida arancelaria", lo que tensiona la producción local. No obstante, explicó que firmas con capacidades tecnológicas como La Cumbre pueden "apostar a productos de valor agregado y certificaciones de calidad para competir en mercados como Brasil, Estados Unidos y Oriente Medio", recordando que "nuestra planta nació global". Lanza también visibilizó una de las paradojas de la inserción comercial argentina al indicar que "nos resulta más económico enviar un contenedor a Arabia Saudita que a Chile", un dato que sintetiza la persistencia de brechas logísticas y la necesidad de una estrategia integral de comercio exterior.

Coincidencias estratégicas: estabilidad macro, reglas claras y defensa del empleo

El intercambio permitió identificar consensos transversales entre los panelistas respecto de la urgencia de contar con políticas de Estado estables, capaces de brindar certidumbre normativa y regulatoria. Asimismo, coincidieron en que la defensa del empleo industrial constituye un componente esencial para sostener el consumo interno y la movilidad social ascendente, y que una inserción internacional equilibrada requiere equidad impositiva y logística que permita competir en igualdad de condiciones. La preocupación por el impacto en sectores intensivos en

en mano de obra, especialmente el textil, atravesó toda la discusión.

En este sentido, Catalano sintetizó la dimensión socioproductiva del tema señalando que "necesitamos saber qué tipo de trabajo queremos darle a nuestro pueblo; la industria nacional no sólo genera productos: genera trabajo digno, desarrollo y arraigo". Y en el cierre de la jornada, Vaggetti reforzó esta perspectiva al afirmar que "la industria es movilidad social ascendente: cada máquina que se pone en marcha, cada taller que se sostiene, cada exportación que se concreta, son pasos hacia el crecimiento del país".

Conclusiones

El debate inaugural del ciclo FRPP Online evidenció que la apertura comercial no puede analizarse únicamente como un vector de integración internacional, sino como un fenómeno complejo que reconfigura la arquitectura productiva y la distribución territorial del empleo. La interacción entre aranceles, costos logísticos, presión impositiva y condiciones macroeconómicas genera un entramado de incentivos que afecta diferencialmente a los sectores industriales. Los panelistas coincidieron en que la competitividad sistémica requiere ir más allá de las reformas parciales y avanzar hacia un régimen integral que reduzca las asimetrías estructurales, promueva la eficiencia en la cadena de suministros y garantice entornos regulatorios previsibles.

Asimismo, las intervenciones mostraron la centralidad del empleo industrial como componente estratégico del desarrollo inclusivo. La evidencia aportada desde los sectores textil y metalúrgico subrayó que la exposición súbita a la competencia externa puede provocar procesos de desindustrialización regresiva, con impactos particularmente severos en segmentos intensivos en mano de obra femenina. En este sentido, el panel remarcó que la política comercial debe articularse con herramientas de política industrial, formación de capacidades tecnológicas, financiamiento y protección selectiva de sectores sensibles, evitando decisiones que comprometan la resiliencia del sistema productivo regional.

Finalmente, emergió un consenso sobre la necesidad de construir una agenda público-privada que oriente la inserción internacional del país hacia estrategias de escalamiento productivo, diversificación exportadora y sofisticación tecnológica. Las reflexiones del sector alimenticio mostraron que existen oportunidades en mercados globales de alto valor agregado, pero que su aprovechamiento requiere resolver restricciones logísticas, modernizar infraestructuras críticas y consolidar marcos institucionales estables.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/frpp-apertura


Lía Ghelfi

Alvaro García Defilippi

Diego Las Heras

Rodolfo Games
FRPP Online | Presentación "2° Expo Parques Industriales Córdoba" (18.06.2025)

Presentación "2° Expo Parques Industriales Córdoba"

18.06.2025

La presentación oficial de la 2° Expo Parques Industriales Córdoba 2025 en FRPP Online puso de relieve la evolución del modelo de desarrollo territorial e industrial argentino, destacando el avance de nuevas agendas de competitividad, infraestructura, internacionalización y sostenibilidad que redefinen el rol estratégico de los parques industriales en la economía del país.

En el marco de la plataforma virtual FRPP Online del Foro Regional de Parques Productivos (FRPP), el pasado miércoles 18 de junio se llevó a cabo el webinar de lanzamiento oficial de la 2° Expo Parques Industriales Córdoba 2025, un evento que emerge como vector estratégico de la política industrial contemporánea y como una vidriera de escala nacional e internacional para el entramado productivo argentino. La actividad, que reunió a autoridades institucionales, referentes técnicos, especialistas del sector y actores del sistema de promoción industrial, volvió a colocar en el centro de la agenda el rol estructural que desempeñan los parques industriales en la ordenación territorial, la competitividad sistémica, la atracción de inversiones y la articulación público-privada.

La apertura estuvo a cargo de Lía Ghelfi, directora de Conexión Parques —medio especializado en la difusión, análisis y profesionalización del ecosistema industrial argentino—, y Juan Marcos Aviano, coordinador del Consejo Asesor del FRPP, quienes coincidieron en que “estos espacios federales permiten proyectar tendencias, anticipar escenarios y fortalecer la cooperación interjurisdiccional”, remarcando la necesidad de institucionalizar mecanismos sostenidos de formación, diálogo y planificación estratégica.

Panelistas y enfoque de análisis

Participaron como panelistas centrales:

- Rodolfo Games, presidente de la Asociación de Parques Industriales Argentinos (APIA);
- Álvaro García Defilippi, secretario de Parques Industriales del Gobierno de Córdoba;
- Diego Las Heras, responsable corporativo de alianzas estratégicas y desarrollo de negocios del diario La Voz del Interior.

La pluralidad de enfoques —gubernamental, empresarial, asociativo y mediático— otorgó a la jorna-

da una mirada integral que permitió comprender no solo la evolución reciente del modelo cordobés, sino también las transformaciones macroestructurales del sistema de parques industriales a escala país.

Una plataforma de integración productiva con proyección nacional e internacional

La 2° Expo Parques Industriales Córdoba 2025, que se celebró entre el 26 y el 28 de agosto, aspiraba a consolidarse como el principal evento del país en materia de infraestructura industrial, inversiones territoriales, logística y ecosistemas de innovación. Tal como explicó Diego Las Heras, "la Expo ya dejó de ser un evento expositivo para convertirse en un espacio real de negociación, articulación interprovincial y expansión de nuevas oportunidades comerciales", subrayando que en 2025 se incorporarán delegaciones de Paraguay, Brasil, Uruguay y vínculos institucionales con España, ampliando la dimensión internacional del encuentro.

El evento incorporó este año un hito relevante: el Encuentro Nacional e Internacional de Parques Industriales, que el 26 de agosto convocó a más de 60 parques argentinos y extranjeros para compartir experiencias de gestión, modelos de financiamiento, marcos regulatorios comparados y políticas de sostenibilidad. En palabras de Rodolfo Games, "esta instancia recupera la tradición histórica de los encuentros nacionales que reunían al ecosistema industrial en su conjunto; Córdoba es hoy el territorio más propicio para relanzar esa agenda federal".

Córdoba como paradigma de política industrial, planificación territorial y gobernanza productiva

El protagonismo cordobés no es circunstancial, sino el resultado de un modelo de política pública industrial integral. El arquitecto Álvaro García Defilippi expuso los pilares de la estrategia provincial, consistente en la creación sistemática de parques industriales como instrumentos de ordenamiento territorial, mejora de la productividad y generación de empleo calificado.

Córdoba cuenta actualmente con 61 parques industriales habilitados, a los que se sumarán entre 10 y 15 nuevas habilitaciones antes de fin de año, con el objetivo de alcanzar 100 parques funcionando para 2027. Esta dinámica consolida un esquema de territorialización productiva que integra grandes centros urbanos, localidades intermedias y municipios de menor escala, ampliando la regionalización de la industria y la diversificación de la matriz económica provincial.

En términos de incentivos, García Defilippi remarcó que las empresas radicadas acceden a 15 años de exenciones impositivas (Ingresos Brutos, Inmobiliario e Impuesto al Sello) y subsidios laborales y energéticos por siete años, una arquitectura que "configura un ecosistema de estímulo altamente competitivo y previsible para la inversión privada".

Games sintetizó el modelo señalando que "Córdoba ofrece un paradigma de asociatividad público-privada. El sector privado lidera los desarrollos; el Estado genera infraestructura, estabilidad normativa y acompañamiento técnico; y ambos producen entornos territoriales que mejoran la competitividad sistémica".

Hacia un nuevo modelo de parques industriales: logística integrada, transición energética y sostenibilidad ambiental

Los panelistas coincidieron en que los parques industriales del siglo XXI transitan un proceso de transformación estructural. La tradicional oferta de suelo industrial se ha expandido hacia nuevas funciones: parques logísticos, tecnológicos, eco-parques, hubs de e-commerce y complejos inmobiliarios industriales, todos ellos atravesados por la transición energética y la digitalización productiva.

Games destacó que "la logística 4.0, los sistemas de gestión inteligente, la movilidad eléctrica y la economía verde están redefiniendo los criterios de diseño, infraestructura y gobernanza de los parques". En este marco, la Expo 2025 incorporará una innovadora "Isla Verde", un espacio dedicado a energías renovables, biocombustibles, tecnologías de eficiencia energética y soluciones de movilidad eléctrica. Empresas como Mercedes-Benz presentarán sus unidades eléctricas de última generación, marcando la creciente convergencia entre industria automotriz, energía y logística.

La Expo como generadora de negocios, acuerdos y acciones concretas

Más allá de su dimensión institucional y académica, la Expo se ha consolidado como un espacio de negocios efectivos. Según Las Heras, durante la edición 2024 se concretaron múltiples operaciones —ventas de lotes industriales, contratos de naves llave en mano, alquileres logísticos y acuerdos de inversión—, lo cual demuestra que la Expo opera como un verdadero mercado especializado y un acelerador de proyectos.

La agenda académica de 2025 sumó además a referentes de alto perfil como Martín Redrado y Damián Pachter, quienes aportarán análisis macroeconómicos, tendencias empresariales y perspectivas de desarrollo industrial.

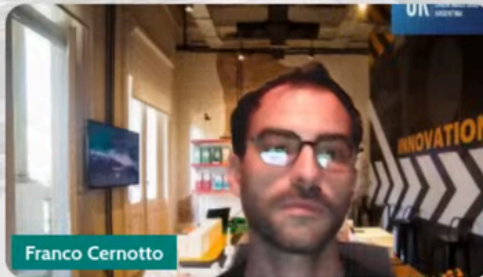
En su reflexión final, Juan Marcos Aviano destacó que "cada parque industrial es una decisión territorial de producir, agregar valor y generar empleo". Remarcó que el interior productivo argentino "está articulando desde la pyme hasta la innovación tecnológica, integrando logística, infraestructura y nuevos modelos de negocios, con alcance internacional".

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/frpp-expo

www.youtube.com: para salir de pantalla completa, pulsa Esc



Fernanda Mutio



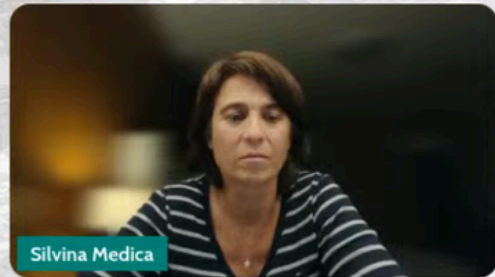
Franco Cernotto



Nadia Colo Martinez



Juan Marcos Aviano



Silvina Medica

COLOQUIO - FRPP

"Innovación, sustentabilidad y digitalización en los parques productivos de la región"

"Innovación, sustentabilidad y digitalización en los parques productivos de la región"

20.08.2025

La jornada profundizó en los nuevos estándares de competitividad industrial, mostrando cómo la articulación entre pymes, universidades, organismos internacionales y cámaras empresarias está impulsando modelos de gestión basados en innovación aplicada, eficiencia energética y transformación digital, claves para fortalecer la resiliencia y la proyección territorial de los parques productivos de la región.

Un nuevo capítulo de la plataforma virtual del Foro Regional de Parques Productivos (FRPP) reunió a especialistas de la Unión Industrial Argentina para analizar cómo las dimensiones tecnológicas, ambientales y organizacionales se integran en las agendas estratégicas del sector manufacturero. A partir de las experiencias estructuradas de Ruta X y Ruta X Verde, el encuentro puso en relieve el papel decisivo de las pymes en la adopción de tecnologías aplicadas, la construcción de capacidades competitivas y la consolidación de modelos de gobernanza territorial orientados a la innovación.

El miércoles 20 de agosto, el FRPP desarrolló una nueva edición de su ciclo de presentaciones online, bajo el título

de "Innovación, sustentabilidad y digitalización en los parques productivos de la región". La jornada permitió problematizar los desafíos estructurales que atraviesa la industria del centro del país, evidenciando la necesidad de fortalecer los modelos de gestión, acelerar los procesos de transición tecnológica y adoptar enfoques de sostenibilidad que reconcilien eficiencia productiva y responsabilidad ambiental.

Moderada por Fernanda Mutio, Directora Ejecutiva de la Unión Industrial Región Rosario (UNIRR), la actividad contó con la participación de Nadia Colo Martínez (Coordinadora de Proyectos y Asistencias Técnicas de la UIA), Franco Cernotto (Coordinador de Vinculación y Transferencia Tecnológica de la UIA) y Silvina Médica (especialista en Transformación Digital y Sustentabilidad del ecosistema Ruta X). Sus intervenciones aportaron un marco analítico robusto para comprender cómo la transición hacia la industria 4.0 puede materializarse en el entramado pyme sin perder de vista las restricciones reales de operación, financiamiento y gestión.

En la apertura, Mutio enfatizó la relevancia de acercar herramientas verificables a los parques productivos, re-

saltando que la integración entre digitalización, innovación y sustentabilidad constituye hoy un componente ineludible de la competitividad sistémica. En este sentido, subrayó el papel del FRPP como plataforma de articulación entre cámaras industriales, universidades, organismos públicos y actores territoriales que buscan fortalecer capacidades locales y democratizar el acceso a tecnologías emergentes.

Ruta X: un ecosistema integral de transformación digital y sostenibilidad

Ruta X, iniciativa de la UIA desarrollada junto a la empresa tecnológica Centur, se posicionó como una de las plataformas más relevantes del país en materia de digitalización industrial. No se trata simplemente de un centro demostrativo, sino de un ecosistema de innovación aplicado, que combina formación, autodiagnóstico, asistencia técnica, vinculación tecnológica e implementación gradual de soluciones. De un espacio demostrativo a un laboratorio de innovación aplicada

Inaugurado en 2019, el Centro de Industria X nació como un espacio para exhibir tecnologías emergentes. Sin embargo, su rápida evolución lo transformó en un laboratorio vivo donde pymes, cámaras sectoriales, instituciones educativas y organismos públicos interactúan con soluciones basadas en IoT, inteligencia artificial, big data, robótica colaborativa y automatización industrial. Su diseño apunta a la aplicabilidad real: tecnologías disponibles en el mercado argentino, accesibles y escalables.

Como señaló Colo Martínez, el objetivo nunca fue "mostrar tecnologías inalcanzables", sino materializar un ambiente donde las pymes puedan visualizar soluciones prácticas, replicables y adaptadas a su escala productiva.

Federalismo productivo en acción

Uno de los principales logros del programa es su capilaridad territorial. Entre 2019 y 2025, el equipo de Ruta X trabajó con pymes de Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, Buenos Aires y Neuquén, abordando sectores tan diversos como el automotriz, metalmecánico, textil, alimenticio y químico. Esta presencia en territorio refuerza la idea de que la transición tecnológica no puede ocurrir únicamente en grandes centros urbanos: los parques industriales regionales son nodos estratégicos para su implementación.

Ruta X Verde: sustentabilidad como vector de competitividad

La evolución natural del ecosistema derivó en Ruta X Verde, una línea específica orientada a instalar la sustentabilidad como pilar de la competitividad industrial. Financiado en parte por la Unión Europea mediante AL-INVEST Verde, el programa incorpora herramientas de diagnóstico ambiental, análisis de hue-

lla de carbono, eficiencia energética, mejora de procesos y diseño de planes de transición verde para pymes.

Como remarcó Cernotto, la sustentabilidad dejó de ser una práctica accesorio para convertirse en un requisito de acceso a mercados globales, donde los estándares ambientales condicionan exportaciones, financiamiento e inserción en cadenas de valor.

Sustentabilidad aplicada: de las pérdidas invisibles a la ingeniería del detalle

La intervención de Silvina Médica ofreció un enfoque práctico y profundo sobre cómo se operacionaliza la transición verde en plantas industriales reales. A partir de más de 50 diagnósticos realizados, la especialista subrayó que la sustentabilidad comienza por detectar ineficiencias naturalizadas: tiempos muertos, consumos energéticos innecesarios, desbalances en los flujos de producción, inventarios sobredimensionados, pérdidas de aire comprimido o fallas de mantenimiento.

Transformación productiva en clave territorial

El cierre del encuentro, a cargo de Juan Marcos Aviano, remarcó el carácter estratégico del FRPP como generador de conocimiento aplicado para los parques productivos. La digitalización, la transición energética y la sostenibilidad —afirmó— deben integrarse a la agenda de desarrollo regional, comprendiendo a los parques como plataformas de innovación, cohesión territorial y articulación de cadenas de valor.

Mutio sintetizó el espíritu del ciclo con una frase contundente: "incorporar sustentabilidad y digitalización no es un lujo; es condición de permanencia en mercados crecientemente exigentes".

Reflexión final

El webinar dejó un mensaje claro: la convergencia entre industria 4.0, sustentabilidad ambiental y gestión basada en datos constituye el nuevo paradigma competitivo para la industria argentina. Las experiencias de Ruta X y Ruta X Verde demuestran que la transformación es viable cuando existe articulación institucional, acompañamiento técnico y estrategias formativas adecuadas.

En un contexto global signado por nuevas barreras verdes, exigencias de trazabilidad, integración logística y demanda de eficiencia, los parques productivos deben incorporar estas herramientas como parte de su ADN estratégico. En definitiva, la digitalización y la sustentabilidad ya no representan tendencias emergentes, sino factores de viabilidad estructural para la inserción internacional y la resiliencia del entramado industrial regional.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/frpp-digitalizacion



Roberto Monteverde



Juan Carlos Venesia



Fabio Quetglas

25)

DESAFÍOS METROPOLITANOS | "Tensiones y consensos"

"Tensiones y consensos en los procesos actuales de metropolización"

15.05.2025

El lanzamiento del ciclo 2025 de Desafíos Metropolitanos abrió un espacio de reflexión estratégica sobre los nudos críticos de la gobernanza territorial en Argentina, analizando las tensiones estructurales de la metropolización, la necesidad de marcos institucionales estables y los desafíos que enfrentan los gobiernos locales ante la ausencia de políticas nacionales para áreas urbanas complejas. El debate permitió delinear nuevas perspectivas para pensar la cooperación intermunicipal y la configuración emergente de una Argentina postmetropolitana.

El ciclo Desafíos Metropolitanos, impulsado por el Instituto de Desarrollo Regional (IDR), abrió su edición 2025 con un coloquio de alto rigor conceptual dedicado a examinar las tensiones estructurales, los límites institucionales y las oportunidades emergentes de la gobernanza metropolitana en la Argentina contemporánea. En un contexto signado por la reconfiguración del rol del Estado, la fragmentación jurisdiccional y la urgencia de fortalecer capacidades de coordinación territorial, el encuentro se consolidó como un espacio estratégico para repensar el futuro urbano en clave cooperativa y multiescalar.

Celebrado el miércoles 15 de mayo, el webinar titulado "Tensiones y consensos en los procesos actuales de metropolización" reunió a dos referentes nacionales en materia de análisis territorial y políticas urbanas: Fabio Quetglas, diputado nacional y magíster en Gestión de Ciudades, y Roberto Monteverde, arquitecto y Director de Proyectos del Instituto de Gestión de Ciudades (IGC). La conversación fue moderada por Juan Carlos Venesia, director del IDR, quien situó el debate en la trayectoria del programa como un laboratorio de reflexión sobre la complejidad urbana emergente.

Metropolización y arquitectura institucional: un nivel de gobierno ausente

Uno de los ejes conceptuales del encuentro giró en torno al diagnóstico planteado por Quetglas, quien definió el "problema metropolitano" como la dificultad sistémica de crear un nuevo nivel de gobierno con atribuciones, financiamiento y legitimidad democrática. Según el legislador, la dinámica metropolitana exige instrumentos de intervención, marcos regulatorios y arreglos fiscales que hoy el país no posee, lo que genera un vacío crítico entre las necesidades funcionales del territorio y la estructura institucional disponible.

Quetglas trazó un paralelismo con los procesos de integración europea, señalando que los avances metropolitanos requieren horizontes temporales largos, consensos estables y arquitectura institucional robusta. Afirmó además que la pandemia expuso el potencial de la coordinación intergubernamental cuando la crisis obliga a superar la fragmentación: "La cooperación forzada mostró que es posible articular, pero dejó claro que sin institucionalidad no hay sostenibilidad".

De los consensos conceptuales a la implementación: la brecha operativa

Monteverde, con una amplia trayectoria en el diseño de planes estratégicos y sistemas de gestión urbana en diversas ciudades del país, complementó el diagnóstico al indagar en la brecha que separa el consenso conceptual de la capacidad de implementación. Sostuvo que el reconocimiento de la necesidad de gestionar problemas metropolitanos es ampliamente compartido, pero las prácticas municipales continúan orientándose a soluciones fragmentadas, muchas veces motivadas por lógicas fiscales inmediatas o rivalidades políticas.

A través de casos concretos, como la experiencia del área metropolitana de Rosario, Monteverde señaló que las respuestas individuales —como la aplicación de peajes, tasas específicas o políticas de control unilateral— tienden a potenciar externalidades negativas sobre el sistema regional. Esto reduce la eficiencia colectiva y profundiza las asimetrías de poder entre ciudades cabecera y localidades de menor escala, que muchas veces se resisten a integrarse para evitar subordinaciones jerárquicas: "El problema no es conceptual, es procedimental. El cómo sigue siendo nuestro gran déficit", afirmó.

Competencia, cooperación y cultura institucional

Ambos expositores coincidieron en que un componente sustancial del problema es cultural. Quetglas subrayó que la sociedad argentina exhibe una estructura de incentivos donde prima la competencia —incluso en formas disfuncionales— sobre la cooperación, lo cual inhibe la construcción de acuerdos estables y limita la planificación conjunta. Esta matriz cultural se replica en el sistema político, donde la cooperación interpartidaria o interjurisdiccional suele interpretarse como un costo político.

En respuesta a este escenario, Monteverde insistió en la necesidad de construir confianza institucional a partir de agendas acotadas y realistas, capaces de generar resultados visibles y legitimidad progresiva. "Uno o dos temas estratégicos, no veinte", sintetizó, subrayando que la gobernanza metropolitana es un proceso incremental que requiere institucionalidad blanda, mecanismos de gobernanza reticular y una visión de largo plazo compartida.

La retirada de las políticas nacionales y el riesgo de vaciamiento territorial

Un punto de coincidencia entre los panelistas fue la preocupación por la desaparición de políticas nacionales orientadas al fortalecimiento de áreas metropolitanas, como el Programa DAMI, que durante más de una década promovió articulaciones intermunicipales y proyectos de planificación integrada. Su ausencia, señalaron, dejó a los gobiernos locales sin herramientas técnicas ni financiamiento específico, en un momento en que las demandas urbanas son crecientemente complejas.

Quetglas advirtió que la retracción del Estado nacional —producto de un proceso de transformación profunda— coloca sobre los gobiernos locales responsabilidades que no pueden asumir sin instrumentos adecuados. Según el legislador, esta asimetría entre demanda social y capacidad pública genera un riesgo de colapso de infraestructura, servicios esenciales e institucionalidad territorial.

Argentina postmetropolitana: nuevas geografías urbanas

Hacia el final del debate, Quetglas introdujo la idea de una "Argentina postmetropolitana", caracterizada por el creciente peso de ciudades intermedias, la redistribución demográfica y la emergencia de redes urbanas no jerárquicas. Un fenómeno impulsado por cambios tecnológicos, nuevas dinámicas laborales y transformaciones en los sistemas productivos.

Monteverde reforzó este enfoque, afirmando que el futuro exige modelos de planificación basados en sostenibilidad territorial, cooperación multinivel y policentrismo urbano, dejando atrás perspectivas centradas exclusivamente en las grandes aglomeraciones.

En el cierre, Juan Carlos Venesia subrayó la relevancia del intercambio para el ecosistema institucional del IDR: "Este coloquio aportó insumos concretos para pensar la gobernanza del siglo XXI en un país que necesita definir, con urgencia, cómo gestiona sus territorios metropolitanos e intermunicipales".

Monteverde concluyó con un llamado a fortalecer el municipalismo activo, sostener agendas estratégicas pese a los cambios coyunturales y fomentar la cooperación como vector de competitividad regional. Quetglas, por su parte, puso el acento en la necesidad de reconstruir una visión territorial de largo plazo, afirmando que "las futuras generaciones serán tributarias de las decisiones que tomemos hoy".

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/dm-metropolizacion



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

Desarrollo y Región

CICLO VIRTUAL IDR - EDICIÓN 2025

PERSPECTIVAS 2025

En el marco del ciclo virtual “Perspectivas 2025”, la plataforma Desarrollo y Región llevó adelante una serie de webinarios orientados a analizar los principales desafíos del escenario nacional e internacional. A través de encuentros dedicados a las perspectivas económicas, las perspectivas políticas y las tensiones geopolíticas actuales y sus impactos para Argentina, el ciclo propuso una mirada integral, estratégica y prospectiva sobre el contexto que enfrenta el país, promoviendo el análisis informado y el debate plural como herramientas clave para la toma de decisiones públicas y privadas.



Juan Carlos Venesia



Salvador Di Stefano



Mariano Galíndez

Desarrollo y Región | Webinar: ARGENTINA 2025 "Perspectivas económicas"

Argentina 2025 "Perspectivas Económicas"

20.03.2025

El ciclo 2025 de Desarrollo y Región inició con un análisis profundo sobre el reordenamiento macroeconómico, la dinámica política y los desafíos estructurales del país. Salvador Di Stefano y Mariano Galíndez ofrecieron una mirada complementaria sobre el modelo económico en transición, mientras que el IDR reafirmó su vocación de construir un espacio federal de reflexión estratégica para comprender las transformaciones que atraviesa la Argentina.

El Instituto de Desarrollo Regional inauguró formalmente el ciclo 2025 de su plataforma virtual Desarrollo y Región con un encuentro que combinó análisis prospectivo, lectura crítica de la coyuntura y reflexión estratégica sobre las transformaciones en marcha en la Argentina contemporánea. Con la participación de Salvador Di Stefano y Mariano Galíndez —dos voces de referencia en el análisis económico y la comunicación especializada—, la actividad reafirmó el rol del IDR como espacio federal de pensamiento, anticipación y debate profundo sobre el devenir del país.

El jueves 20 de marzo, la jornada titulada "Argentina 2025: Perspectivas Económicas" convocó a cientos de

participantes de todo el territorio nacional, quienes siguieron la transmisión en vivo a través de las plataformas digitales del Instituto. Desde su creación, Desarrollo y Región ha sido un vector de circulación de ideas y diagnósticos estratégicos de alto impacto. La edición 2025 no fue la excepción: el intercambio entre Di Stefano y Galíndez, moderado por Juan Carlos Venesia, abrió el año con un análisis multidimensional sobre el rumbo económico, las tensiones institucionales y los desafíos que enfrenta la estructura productiva en un contexto de cambio acelerado.

El formato ágil del webinar, sostenido por la interacción directa del público, permitió que la conversación adquiriera una dinámica abierta, con preguntas que profundizaron los ejes centrales: la recomposición del orden macroeconómico, las perspectivas fiscales, la inserción internacional de Argentina y la sostenibilidad política del programa gubernamental.

Transformaciones de época y reconfiguración del poder económico y político

Desde el inicio, Di Stefano planteó una lectura conceptual que superó el mero análisis coyuntural. Su

afirmación —“no estamos en un cambio de época, estamos en una época de cambios”— marcó el tono del debate, orientado hacia la comprensión de procesos de transformación estructural y no sólo de eventos económicos aislados. El analista vinculó la dinámica generacional, los nuevos repertorios culturales y la redefinición de liderazgos políticos con el ascenso de Javier Milei, al que caracterizó como un fenómeno que reconfigura tanto la lógica institucional como la matriz de expectativas de la sociedad.

El enfoque generacional, en palabras del expositor, introduce un componente inédito: los mecanismos de legitimación del liderazgo político y económico se transforman, así como las demandas sociales y los imaginarios colectivos respecto del rol del Estado, el mercado y la innovación en el desarrollo.

Hacia un nuevo régimen macroeconómico: disciplina fiscal, shock de confianza y reorganización del sistema de incentivos

En su análisis más técnico, Di Stefano delineó la arquitectura macroeconómica que, a su juicio, se consolida en esta etapa: un régimen fiscal basado en el equilibrio estricto de las cuentas públicas, políticas monetarias contractivas que minimizan la emisión y una estrategia cambiaria que, en su visión, prepara el terreno para un escenario de apreciación relativa del tipo de cambio oficial. El economista sostuvo que Argentina atraviesa un proceso de reordenamiento profundo, impulsado por la convicción presidencial y un enfoque de shock que, según su mirada, prescinde del gradualismo y presiona para acelerar las correcciones estructurales.

En este marco, sus proyecciones —inflación por debajo del 1% mensual en el segundo semestre de 2025, crecimiento del 5% anual y un tipo de cambio oficial a la baja— se inscriben en una lectura donde “sobran dólares y faltan pesos”, señalando un cambio en la estructura de incentivos que reorganiza la relación entre ahorro, crédito, inversión y actividad productiva.

La mirada crítica de Galíndez: apoyo empresarial, riesgos institucionales y sostenibilidad del modelo

Mariano Galíndez complementó el análisis con una visión más cautelosa y anclada en las implicancias institucionales del rumbo económico. Si bien reconoció la convicción presidencial y el atractivo que el plan genera en sectores del empresariado, advirtió sobre las tensiones que pueden emerger en un contexto signado por restricciones sociales, desafíos de implementación y limitaciones en la capacidad estatal.

El periodista remarcó que la comunidad empresarial muestra “apoyo conceptual, pero preocupación operativa”, un matiz que introduce interrogantes sobre la gobernabilidad, la evolución de la conflictividad social y la capacidad del Estado para sostener cambios de alta intensidad sin mecanismos de amortiguación.

Infraestructura, federalismo y el rol del sector privado: los desafíos de una agenda de desarrollo

Además del análisis macroeconómico, la conversación abordó la agenda estructural que marca el futuro del país. Di Stefano destacó que la economía argentina se encamina hacia un modelo en el que el sector privado asumirá un protagonismo decisivo en materia de inversión, innovación y generación de empleo —un proceso que, a su juicio, requiere un fuerte reequilibrio entre Nación, provincias y gobiernos locales—. Subrayó asimismo el peso generacional en la toma de decisiones empresariales, señalando que organizaciones sin mujeres ni jóvenes en puestos directivos “no están leyendo adecuadamente el país que viene”.

El coloquio inaugural del ciclo 2025 evidenció que la gobernanza metropolitana en Argentina enfrenta una tensión estructural entre las dinámicas urbanas contemporáneas —cada vez más policéntricas, interdependientes y funcionalmente integradas— y una arquitectura institucional anclada en lógicas jurisdiccionales del siglo XX. Los expositores coincidieron en que la fragmentación normativa, la ausencia de marcos de coordinación intergubernamental y la retracción de las políticas nacionales destinadas a áreas metropolitanas configuran un escenario de alta vulnerabilidad institucional. Esta brecha entre complejidad territorial y capacidad estatal dificulta la provisión eficiente de bienes públicos urbanos, inhibe economías de aglomeración estratégicas y reproduce asimetrías en la distribución de recursos, competencias y cargas fiscales entre municipios de distinto tamaño.

Asimismo, el debate permitió delinear una agenda prospectiva orientada a fortalecer capacidades locales y promover mecanismos de cooperación reticular, gradual e incremental. La transición hacia una “Argentina postmetropolitana” —caracterizada por redes de ciudades intermedias, nuevas modalidades de movilidad poblacional y transformaciones productivas— exige abandonar enfoques centralizados y avanzar hacia modelos de gobernanza multinivel basados en sostenibilidad territorial, coordinación adaptativa y planificación estratégica de largo plazo. En este marco, la construcción de consensos estables, la institucionalización de acuerdos intermunicipales y la consolidación de instrumentos de gestión compartida se erigen como condiciones indispensables para afrontar los desafíos urbanos del siglo XXI y garantizar sistemas territoriales resilientes, equitativos y competitivos.

VISUALIZAR WEBINAR

bit.ly/dyr-economia



Juan Carlos Venesia



Damián Schwarzstein



Carlos Fara

Desarrollo y Región | "Argentina 2025: Perspectivas políticas" (16.04.2025)

Argentina 2025 "Perspectivas Políticas"

16.04.2025

El encuentro profundizó en las transformaciones estructurales del escenario político argentino, analizando la reconfiguración de las narrativas públicas, la fragilidad de los dispositivos tradicionales de representación y el surgimiento de nuevas identidades electorales en un contexto de estabilización económica incipiente y creciente incertidumbre institucional.

El ciclo virtual Desarrollo y Región, iniciativa estratégica del Instituto de Desarrollo Regional (IDR) para el análisis multidisciplinario de la coyuntura nacional, desarrolló el pasado miércoles 16 de abril una nueva edición orientada a examinar las mutaciones del sistema político argentino en un año marcado por las elecciones de medio término y por la reconfiguración de los clivajes tradicionales de representación. Bajo el título "Perspectivas políticas 2025", el encuentro propuso un abordaje de carácter estructural sobre las continuidades y rupturas del escenario institucional contemporáneo, incorporando variables socioeconómicas, culturales y de gobernanza democrática.

Con la moderación de Juan Carlos Venesia, director del IDR, la actividad contó con las exposiciones de Carlos

Fara, consultor político con más de doscientas campañas en América Latina, y Damián Schwarzstein, periodista especializado en política nacional y en análisis de dinámicas partidarias. Ambos dialogaron en torno a las tendencias emergentes que están redefiniendo la arquitectura del poder en la Argentina, así como los desafíos que afronta la democracia representativa en un contexto de transformaciones aceleradas.

Desde el inicio, el encuentro se configuró como un ejercicio de lectura crítica del presente político, pero también como una reflexión de largo aliento sobre los condicionantes estructurales que moldean los comportamientos electorales, la legitimidad gubernamental y el sentido contemporáneo de la ciudadanía política.

Estabilización económica como nuevo vector de legitimación

El análisis de Carlos Fara se centró en la reconfiguración del vínculo entre desempeño económico y legitimidad democrática. Según su perspectiva, el Gobierno nacional transita una etapa de balance positivo

moderado, sustentado en un soporte social que responde más a la expectativa de mejora futura que a resultados materialmente consolidados.

El consultor definió este fenómeno como una "expectativa pragmática", donde la ciudadanía prioriza la eficacia por sobre la identidad ideológica. El electorado – indicó– evalúa al gobierno a partir de un parámetro eminentemente utilitario: "si el problema se resuelve vía mercado o vía Estado es secundario; lo central es que se resuelva".

En este marco, Fara advirtió que las denominadas "batallas culturales" exhiben una penetración marginal en la opinión pública y pueden interpretarse como un riesgo de desenfoque estratégico. Desde su perspectiva, el núcleo de apoyo al gobierno está anclado en la expectativa de estabilización macroeconómica, no en disputas simbólicas o en debates identitarios de alta intensidad.

Narrativas políticas en disputa: hegemonía discursiva y crisis de relato progresista

Damián Schwarzstein profundizó la dimensión comunicacional del fenómeno y subrayó que la derecha liberal-libertaria ha logrado construir una narrativa de época, articulada en torno a demandas de eficiencia, orden macroeconómico y rechazo a la política tradicional. Según el periodista, este fenómeno implica una pérdida significativa de capacidad de enunciación por parte del progresismo y de las fuerzas políticas históricas: "El gobierno detenta hoy el monopolio del relato. El progresismo quedó sin narrativa propia, sin un dispositivo simbólico capaz de interpelar al presente".

Schwarzstein sostuvo que incluso una estabilización económica parcial puede convertirse en una nueva época de gobierno, semejante a la vivida en la década de 1990, pero en un contexto social radicalmente distinto. Destacó además la existencia de un consenso inédito en torno a las reformas estructurales de orientación liberal: "Nunca hubo tanto acuerdo sobre la necesidad de estas reformas, ni siquiera durante el auge de Cavallo".

La incertidumbre como constante del sistema político

Una de las discusiones centrales giró en torno a la naturaleza de las transformaciones en curso: ¿se trata de un cambio de paradigma o de un nuevo ciclo de desgaste institucional?

Fara sostuvo que aún es prematuro hablar de un viraje estructural, aunque reconoció que los ciclos de tolerancia social se vuelven cada vez más breves y que la ciudadanía transita una lógica demandante donde las prioridades pueden mutar con rapidez. "Primero se exige estabilizar; luego, empleo, producción, salario. Y sobre esa segunda etapa, el gobierno aún no ofrece respuestas claras", advirtió.

Schwarzstein aportó un enfoque disruptivo al afirmar que asistimos al fin de la 'coalición del déficit fiscal', un consenso transversal que durante décadas toleró el endeudamiento como mecanismo de sostenimiento político. "Esa etapa se terminó —sostuvo—. El Gobierno logró instalar una narrativa anti-déficit que hoy goza de legitimidad social extendida".

Oposición sin arquitectura, partidos en crisis y representaciones en dislocación

La conversación abordó también la situación de la oposición, caracterizada por ambos expositores como un espacio desestructurado y sin horizonte programático. Fara fue contundente: "Si hoy se quiere votar contra el gobierno, no hay alternativa con densidad política ni con narrativa de futuro".

El diagnóstico incluye la fragmentación del peronismo, la crisis de representación del kirchnerismo y la pérdida de centralidad de los partidos históricos y de los sindicatos como articuladores del conflicto social. "Nadie tiene claro cómo será la arquitectura política del siglo XXI", expresó el consultor. "Las instituciones heredadas ya no explican el comportamiento social".

El caso Santa Fe: participación baja y alertas institucionales

La elección de convencionales en Santa Fe —con un 55% de participación— fue analizada como un experimento crítico del malestar democrático. Pese a los avances en seguridad y gestión provincial, la apatía electoral mostró que la crisis de involucramiento ciudadano es profunda y transversal.

Schwarzstein atribuyó parte del fenómeno al diseño estratégico de una campaña de bajo perfil destinada a neutralizar la ola libertaria, aunque con el costo de una desmovilización social pronunciada. Fara sintetizó: "Si una provincia con tradición cívica responde así, el problema no es local, sino sistémico".

En el cierre, Juan Carlos Venesia planteó la pregunta que sintetizó el espíritu del encuentro: ¿aún podemos decirnos compatriotas?

Schwarzstein respondió desde la defensa normativa de la democracia como territorio común: "Dentro del campo democrático, le digo compatriota a quien defiende el Estado y las instituciones republicanas". Fara, por su parte, introdujo un análisis estructural sobre la erosión de los símbolos compartidos: "Los denominadores comunes son cada vez menos. La Scaloneta, Malvinas, la democracia... tal vez ahora el superávit fiscal. Pero avanzamos hacia una sociedad fragmentada. Podríamos terminar como Perú: macroeconomía estable, política rota".

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/dyr-pers-politicas



Juan Carlos Venesia



Esteban Actis



PERSPECTIVAS 2025

TENSIONES GEOPOLÍTICAS ACTUALES E IMPACTOS PARA ARGENTINA

Webinar | Ciclo 2025 - "Desarrollo y Región"

Perspectivas 2025 "Tensiones geopolíticas actuales e impactos para Argentina"

25.06.2025

En un contexto global marcado por la erosión del liderazgo occidental, la competencia estratégica entre potencias y la creciente fragmentación de la gobernanza internacional, el ciclo "Desarrollo y Región" del IDR convocó al Dr. Esteban Actis para desentrañar las claves estructurales del nuevo desorden geopolítico y sus derivaciones para la inserción internacional de Argentina. Su exposición ofreció una lectura rigurosa y prospectiva sobre los dilemas del poder mundial, los realineamientos emergentes y las oportunidades estratégicas que se abren para América del Sur en tiempos de incertidumbre sistémica.

En un nuevo capítulo del ciclo Perspectivas 2025, el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) ofreció una reflexión de gran densidad analítica sobre la compleja arquitectura del poder global contemporáneo. Con la participación del Dr. Esteban Actis, reconocido investigador del CONICET y especialista en relaciones internacionales, el espacio "Desarrollo y Región" profundizó en los dilemas estructurales que definen el actual desorden geopolítico, así como en sus derivaciones para Argentina y el Cono Sur.

En un contexto signado por la erosión del liderazgo occidental, la competencia estratégica entre grandes potencias y la crisis de las democracias liberales, la exposición propuso claves interpretativas indispensables para comprender los desplazamientos del orden mundial y sus implicancias para países de desarrollo intermedio.

Una radiografía global en tiempos de incertidumbre sistémica

La actividad, realizada el miércoles 25 de junio, se inscribió en la agenda estratégica del ciclo "Perspectivas 2025", orientado a analizar los vectores estructurales que moldean la economía política internacional. Presentado por Juan Carlos Venesia, director del IDR, el Dr. Actis delineó un marco de lectura integral que articula fenómenos de alta complejidad: la fragmentación de la gobernanza multilateral, los conflictos armados de nueva generación, la crisis energética global, las disputas tecnológicas y la transición hacia un régimen internacional crecientemente competitivo.

El especialista subrayó que la actual configuración del

sistema internacional no responde a un patrón de reemplazo hegemónico clásico, sino a un proceso simultáneo de desoccidentalización, desglobalización selectiva y recomposición de jerarquías geoeconómicas, cuyas derivaciones afectan de modo directo a las economías del Sur Global.

Cuatro trampas analíticas para comprender el nuevo orden mundial

Actis estructuró su exposición en torno a cuatro "trampas geopolíticas" que permiten decodificar las lógicas profundas del escenario contemporáneo:

1. La "trampa de Caldum": cohesión social y declive hegemónico: Retomando a Ibn Jaldún, el especialista destacó que la cohesión interna es el principal activo de poder de toda hegemonía. La fragmentación política, la polarización extrema y la pérdida de consenso social en Estados Unidos debilitan sus capacidades de proyección internacional, erosionando su rol como estabilizador global.

2. La "trampa del ingreso medio": el punto de inflexión del ascenso chino: En referencia al desempeño de las economías emergentes, Actis analizó el desafío chino de romper el techo estructural de desarrollo. Señaló que la mutación hacia sectores de alta tecnología, energías limpias y manufactura avanzada redefine la demanda global de minerales críticos, otorgando a América Latina —y particularmente al Cono Sur— una relevancia estratégica renovada en la geopolítica de la transición energética.

3. La "trampa de Kindleberger": el vacío de liderazgo global: El expositor analizó el actual escenario "GO", caracterizado por la ausencia de un actor capaz de coordinar bienes públicos globales y sostener reglas de juego compartidas. La reticencia de EE.UU. a asumir costos de liderazgo y la falta de voluntad china para reemplazarlo fragmentan la arquitectura multilateral, incrementan los conflictos regionales y debilitan los mecanismos de gobernanza colectiva.

4. La "trampa de Tucídides": competencia estratégica y riesgo de confrontación: Finalmente, Actis examinó la rivalidad estructural entre China y Estados Unidos como un proceso de desinterdependencia progresiva en comercio, finanzas, tecnología e inversión. Esta desvinculación —señaló— reduce los costos de escalada y aumenta el riesgo sistémico, generando un entorno global donde los márgenes de maniobra para países intermedios se vuelven cada vez más acotados.

Medio Oriente, la crisis occidental y América del Sur en la geopolítica del siglo XXI

En el intercambio con la audiencia, el especialista abordó tres tópicos centrales. Actis situó el enfrentamiento Israel-Irán dentro de una dinámica de dilema de seguridad estructural, donde las percepciones de amenaza existencial alimentan ciclos de acción-reac-

ción difíciles de contener. Destacó, además, la disminución de la capacidad estadounidense para influenciar a sus aliados, reflejo de su declive relativo y del avance de un orden multipolar competitivo.

El expositor profundizó en el debilitamiento del paradigma liberal que vinculaba democracia, mercado y bienestar. La emergencia del "modelo chino" como alternativa de capitalismo no democrático ha reconfigurado la matriz de legitimidad global, elevando la centralidad de la eficiencia estatal y la capacidad de control frente a las instituciones participativas.

Actis destacó que la región, con bajos niveles de conflictividad interestatal, posee condiciones excepcionales para generar estrategias de desarrollo estables en un mundo volátil. Para países como Argentina —subrayó— la clave radica en transformar la estabilidad estratégica en ventaja competitiva, articulando diplomacia pragmática, diversificación de vínculos y una inserción internacional abierta y flexible.

Alineamiento argentino, diplomacia pragmática y márgenes de acción

Consultado sobre el posicionamiento internacional del país, Actis señaló que el principal riesgo del actual gobierno reside en adoptar un alineamiento rígido en un contexto de futuro incierto. Planteó que, ante la ausencia de claridad sobre la arquitectura global de las próximas décadas, la política exterior argentina debe optar por estrategias multivectoriales, evitando cerrarse a socios estratégicos indispensables para el desarrollo —particularmente Asia y el sudeste asiático—.

Señaló, asimismo, que otros países sudamericanos han sostenido una diplomacia sofisticada y pragmática, combinando diálogo con potencias occidentales y orientación comercial hacia Asia, con efectos positivos sobre su inserción productiva.

Reflexión final: comprender el mundo para incidir en el desarrollo

En el cierre, el Dr. Actis reivindicó la relevancia estratégica del estudio de las relaciones internacionales en tiempos de volatilidad estructural. Subrayó que la infraestructura, la energía, la economía digital, el comercio y las instituciones democráticas están íntimamente atravesadas por dinámicas globales que desbordan las fronteras del análisis local.

Por su parte, Juan Carlos Venesia destacó el compromiso del IDR con la generación de espacios de análisis prospectivo y plural, imprescindibles para que dirigentes, instituciones y actores territoriales puedan anticipar escenarios y formular estrategias robustas.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/dyr-geopolitica



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL

Visite nuestro sitio web para más información sobre el Instituto



www.fidr.org.ar

Desarrollo y Región

CICLO VIRTUAL IDR - EDICIÓN 2025

ARGENTINA 2025

El ciclo “Argentina 2025” se consolidó como un espacio de reflexión estratégica orientado a repensar el presente y el futuro del país desde una mirada territorial, federal y de largo plazo. A través de webinars como “Santa Fe ¿de Argentina? Desafíos fiscales provinciales para la integración federal”, “Argentina: ¿un país con regiones... o regiones sin país?”, “Argentina y el desarrollo: ¿utopía o posibilidad?” y “Argentina 2025: ¿cambio de ciclo o de era?”, el ciclo propuso un debate profundo sobre las tensiones estructurales del modelo de desarrollo argentino, el rol de las provincias, la articulación regional y los desafíos económicos, políticos e institucionales que marcaron la agenda del país.



Juan Carlos Venesia



Mariano Galíndez



Jorge Simón



Pablo Olivares

Desafíos fiscales provinciales para la integración federal". (27/08/2025)

Santa Fe ¿de Argentina? "Desafíos fiscales provinciales para la integración federal"

27.08.2025

El ciclo virtual "Desarrollo y Región" analizó los desafíos del federalismo fiscal argentino a partir del caso Santa Fe. Con la participación del ministro Pablo Olivares, el especialista Jorge Simón y el periodista Mariano Galíndez, el debate expuso las tensiones en la relación Nación-provincias, las inequidades del sistema tributario y la necesidad de construir una agenda común que garantice sostenibilidad, equidad y autonomía en la distribución de recursos.

En un nuevo capítulo de su reconocido ciclo virtual Desarrollo y Región, el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) reunió el 27 de agosto a tres voces altamente calificadas para analizar la arquitectura del federalismo fiscal argentino y sus implicancias para el desarrollo de la provincia de Santa Fe. El ministro de Economía Pablo Olivares, el especialista en finanzas públicas Jorge Simón y el periodista económico Mariano Galíndez participaron de un intercambio de alto nivel, moderado por el director del IDR, Juan Carlos Venesia. El encuentro se estructuró alrededor de una pregunta nodal —"¿Santa Fe es de Argentina en términos fiscales?"— y derivó en una discusión profunda sobre las disparidades interjurisdiccionales, los desafíos de la

autonomía provincial y las inconsistencias del esquema tributario vigente.

Santa Fe como plataforma productiva y nodo logístico de escala nacional

La exposición de Pablo Olivares situó a Santa Fe en el corazón del entramado productivo argentino, no solo por su aporte al PBI nacional —cerca del 10%—, sino por su profundo grado de internacionalización. La provincia concentra un volumen de exportaciones sin precedentes: uno de cada cuatro dólares que ingresan al país tiene origen santafesino, impulsado por la competitividad del complejo agroindustrial, energético y metalmeccánico.

Este dinamismo económico se complementa con un rol logístico decisivo. Santa Fe articula más de un tercio de las exportaciones nacionales a través de su sistema portuario y su red de infraestructura multimodal, conformada por corredores viales, accesos ferroviarios, parques industriales y nodos de servicios que soportan un flujo anual superior a los 2.000 buques y alrededor de 120.000 camiones diarios. En términos comparativos, la magnitud del tránsito pesado que circula por la pro-

vincia supera al de varios países vecinos.

La consecuencia inmediata es un incremento estructural de las demandas de infraestructura —vial, energética, portuaria y de conectividad— cuya financiación recae desproporcionadamente sobre el presupuesto provincial, aun cuando los beneficios generados por esa infraestructura impactan en la competitividad y en la balanza comercial del conjunto del país. En palabras del ministro: “Las rutas de Santa Fe son consumidas por la Argentina. No prestan un servicio provincial: prestan un servicio nacional desde territorio santafesino”.

La “inversa de las regalías”: inequidades persistentes y la necesidad de un mecanismo compensatorio federal

Jorge Simón introdujo un enfoque estructural para comprender las distorsiones del federalismo fiscal argentino. Su planteo gira en torno a la llamada “inversa de las regalías”: un mecanismo destinado a compensar a las provincias exportadoras por la pérdida de recaudación asociada a actividades exentas de Ingresos Brutos, que sostienen buena parte del superávit externo del país.

El diagnóstico es contundente. Mientras algunas provincias capturan entre el 13% y el 17% de sus ingresos vía regalías hidrocarburíferas o mineras —recursos que, en algunos casos, superan los 300 millones de dólares anuales—, otras jurisdicciones con altísimo peso productivo y exportador, como Santa Fe, Córdoba o Entre Ríos, carecen de un instrumento equivalente. Ello genera un desbalance horizontal persistente: territorios altamente dinámicos en términos productivos y logísticos se ven privados de recursos fiscales estratégicos, mientras que otras provincias acumulan rentas específicas de origen natural.

Simón recordó que existen precedentes internacionales —como el sistema brasileño de Lei Kandir— que compensan a los estados productores por la exención impositiva de las exportaciones, evitando así profundizar desigualdades estructurales. Asimismo, advirtió que cualquier política de eliminación o sustitución abrupta de Ingresos Brutos —que representa alrededor del 85% de la recaudación provincial— produciría un colapso inmediato de las finanzas subnacionales.

Federalismo fiscal en tensión: responsabilidades crecientes, recursos insuficientes y discrecionalidad nacional

Uno de los ejes centrales fue la discusión sobre la dinámica Nación–provincias. Tanto Olivares como Simón coincidieron en que el federalismo fiscal argentino opera bajo una lógica asimétrica: las provincias asumen funciones crecientes sin recibir los recursos necesarios para financiarlas. Esta tendencia se consolidó con la descentralización de las décadas pasadas —educación, saneamiento, salud— y se profundiza con la infraestructura vial, portuaria y energética.

Olivares fue categórico al señalar que Santa Fe “asume responsabilidades logísticas de escala país”, incluso superiores a las de estados soberanos de la región. Sin embargo, estas responsabilidades no se corresponden con un esquema de compensaciones adecuado ni con una distribución equitativa de la coparticipación federal.

La situación se agrava por la presencia de instrumentos discrecionales de la Nación, tales como la aprobación de endeudamiento externo —clave para obras estratégicas como accesos portuarios financiados por organismos multilaterales— o la asignación selectiva de transferencias no automáticas. Esta dinámica genera una paradoja: provincias fiscalmente ordenadas y con bajo nivel de deuda, como Santa Fe, quedan subordinadas a decisiones políticas centralizadas que restringen su autonomía y su capacidad de planificación de largo plazo.

Transparencia tributaria, percepción ciudadana y legitimidad institucional

El encuentro también abordó un componente clave de la sostenibilidad fiscal: la percepción ciudadana sobre la carga tributaria. Olivares expuso el funcionamiento del Sircreb como un mecanismo de recaudación anticipada comparable a los adelantos de Ganancias, y subrayó que el problema no radica en su existencia sino en la falta de mecanismos automáticos de devolución que eviten la acumulación de saldos a favor. La demora en esos reintegros erosiona la confianza social y alimenta la sensación de “sobre-recaudación”.

A su vez, los expositores advirtieron sobre los riesgos de iniciativas como la “transparencia en los tickets”, que podría generar una lectura distorsionada del peso impositivo provincial frente a tributos nacionales más gravosos pero menos visibles para la ciudadanía.

La discusión permitió subrayar un punto crítico: la legitimidad del sistema tributario depende de su transparencia, pero también de su correspondencia con la inversión pública que perciben los ciudadanos. En un contexto donde las provincias sostienen gran parte de los servicios visibles —educación, salud, seguridad—, la narrativa pública debe ser revisada para evitar que la presión tributaria provincial sea sobredimensionada respecto de su verdadero impacto.

El cierre del encuentro permitió trazar lineamientos estratégicos para una agenda fiscal renovada. Los participantes coincidieron en que el sistema vigente atraviesa un punto de inflexión: las provincias soportan el peso operativo del “país real”, mientras que la Nación concentra los recursos y el poder decisorio. Esta distorsión amenaza la sostenibilidad del desarrollo territorial y la competitividad nacional.

VISUALIZAR WEBINAR

bit.ly/dyr-santafe



Fabio Quetglas



Juan Carlos Venesia



Fernando Straface

DyR | "Argentina: ¿un país con regiones... o regiones sin país?" (16.09.2025)

"Argentina: ¿un país con regiones... o regiones sin país?"

16.09.2025

El ciclo "Desarrollo y Región" reunió a Fernando Straface y Fabio Quetglas para analizar la reconfiguración territorial y productiva de la Argentina en un contexto global de nuevas geoeconomías. Con diagnósticos convergentes y un enfoque federal contemporáneo, los especialistas trazaron una hoja de ruta basada en diplomacia subnacional, repoblación estratégica y un rediseño del federalismo fiscal-productivo, anticipando los desafíos institucionales que definirán la cohesión territorial del país en las próximas décadas.

En una nueva edición del ciclo "Desarrollo y Región", el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) reunió a Fernando Straface (Universidad Austral) y a Fabio Quetglas (UBA), bajo la moderación de Juan Carlos Venesia, para abordar una de las preguntas más complejas y estructurales del desarrollo argentino contemporáneo: ¿es la Argentina un país con regiones consolidadas o un territorio de regiones que aún buscan un proyecto nacional capaz de integrarlas? A través de diagnósticos complementarios y marcos analíticos convergentes, los expositores trazaron una lectura sofisticada de la reconfiguración geoeconómica del país, de los riesgos de desafección territorial y de la necesidad de articular

una agenda federal moderna, basada en la inserción internacional inteligente, la movilidad demográfica y un rediseño profundo del federalismo fiscal-productivo.

Un punto de inflexión en la agenda federal contemporánea

Venesia situó el encuentro en el proceso de reflexión estratégica que el IDR viene desarrollando desde comienzos del año —federalismo fiscal, coparticipación, geopolítica, tensiones AMBA-interior y nuevas configuraciones productivas— y planteó la pregunta bisagra como un dispositivo para revisar no solo el modelo de desarrollo inconcluso desde 1983, sino también la calidad de los bienes públicos de escala nacional, condición indispensable para sostener cualquier proyecto federal sostenible.

Straface abrió el análisis señalando un fenómeno empírico cada vez más evidente: los motores del crecimiento argentino se han federalizado, con provincias que exhiben perfiles exportadores diversificados y crecientemente alineados con demandas globales estratégicas —energía, minerales críticos, agroalimentos de alto valor, economía del cono-

cimiento—. Desde la perspectiva de la geoeconomía, enfatizó que la estabilidad política regional constituye un activo diferencial frente a un mundo turbulento, incluso para imaginar proyectos innovadores como nodos energéticos basados en generación nuclear modular para alimentar centros de datos globales.

Diplomacia subnacional, regiones solapadas y nuevas lógicas de inserción

El debate avanzó hacia la emergencia de una diplomacia subnacional más madura y proactiva, en la que provincias —sin erosionar el marco institucional nacional— articulan vínculos con actores estratégicos en función de su dotación de recursos y de su inserción en cadenas globales de valor. El caso paradigmático: el triángulo del litio (Jujuy–Salta–Catamarca), cuyo footprint internacional redefine las fronteras funcionales de la región sobre la base de la tracción global del mineral crítico.

Straface introdujo la noción de subregiones económicas solapadas, que conviven con las tradicionales pero responden a las nuevas trayectorias exportadoras, y añadió el rol emergente de las ciudades en agendas globales altamente urbanas (clima, migraciones, resiliencia), recordando la experiencia del Urban-20 durante el G20 Buenos Aires 2018.

La advertencia histórica de Quetglas: el orden territorial es una decisión política

Quetglas retomó el guante desde una perspectiva histórico-institucional más crítica: la integración argentina al mundo de fines del siglo XIX fue, en los hechos, la integración de la Pampa Húmeda, que concentró renta, infraestructura estratégica, cadenas logísticas y servicios profesionales, mientras vastas regiones del NOA, NEA y Patagonia quedaron integradas de manera subordinada o periférica. "La organización territorial —recordó— no es un hecho natural: es una consecuencia política".

A ello sumó un diagnóstico demográfico disruptivo: a 250 km de la cordillera, la población podría triplicarse en la próxima década, reordenando flujos de empleo, vivienda, infraestructura y servicios. Sin embargo, el tránsito será tenso: la economía exportadora contemporánea es menos empleo-intensiva que la vieja industria sustitutiva, con potenciales pérdidas de miles de empleos en el Gran Buenos Aires frente a la creación de cientos en la franja cordillerana. Un dato clave: la población no es fungible, y la movilidad territorial implica fricciones sociales, educativas y culturales que deben ser anticipadas.

Tensiones identitarias, riesgos de desafección y el fantasma del separatismo retórico

En el plano político-institucional, los expositores abordaron un dilema insoslayable: el surgimiento de regiones "ganadoras" en términos productivos, ¿implica

riesgos de desestructuración estatal o de narrativas secesionistas? Quetglas minimizó la amenaza —"Argentina no es España ni Bolivia"— pero alertó sobre la proliferación de discursos retóricos ("MendoExit", "República de Santa Fe") que reflejan malestar con la distribución de cargas y beneficios en el país.

Straface añadió variables de sociología política: desafección con lo nacional, creciente localización de la disputa política y crisis de representación. En ese marco, planteó una hipótesis innovadora: reformular la coparticipación sobre lógicas regionales, con compensaciones intrarregionales y criterios vinculados a productividad, empleo y demografía.

Viabilidad política: entre el pragmatismo provincial y el déficit de contemporaneidad

Interpelados sobre la capacidad del sistema político para sostener estas transformaciones, los expositores ofrecieron miradas complementarias. Straface visualizó liderazgos provinciales modernos con vocación de acción colectiva, capaces de impulsar un ciclo virtuoso productivo si se logra articular una síntesis nacional coherente. Quetglas, más cauto, advirtió que al reformismo argentino le falta contemporaneidad: hablar de inteligencia artificial, territorio inteligente, geoestrategia y productividad, y convocar sistemáticamente a los equipos que "leen el mundo".

Recordaron, además, un dato estructural: Argentina no encadena tres gobiernos buenos consecutivos desde finales del siglo XIX, a diferencia de países que consolidaron sus trayectorias de desarrollo (Chile, Uruguay, España, Reino Unido, Brasil).

El cierre dejó una metáfora transformadora: el federalismo del siglo XXI será "más internet que caudillos". La cohesión territorial dependerá menos de pactos personalistas y más de la capacidad de articular plataformas de información, infraestructura digital, redes de conocimiento y sistemas de apoyo tecnológico que permitan democratizar oportunidades y reducir asimetrías estructurales.

En un entorno global donde las regiones compiten y cooperan mediante innovación, datos y cadenas de valor interdependientes, el desafío argentino radica en construir un federalismo digital-productivo que integre infraestructura, educación tecnológica, acceso a la información y planificación territorial articulada. Sin conectividad, innovación y cooperación federada, el país corre el riesgo de replicar desigualdades históricas bajo nuevos ropajes. Con ellas, puede desplegar una Argentina integrada, moderna y competitiva, donde las regiones —finalmente— encuentren un país.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/dyr-regiones



JUAN CARLOS VENESIA



BERNARDO KOSACOFF



MAGALÍ JUNOWICZ

DyR | "Argentina y el desarrollo: ¿utopía o posibilidad?" (05.11.2025)

“Argentina y el desarrollo: ¿utopía o posibilidad?”

05.11.2025

En un webinar de gran densidad analítica, Bernardo Kosacoff y Magalí Junowicz —convocados por el Instituto de Desarrollo Regional y moderados por Juan Carlos Venesia— analizaron las causas estructurales del estancamiento argentino y delinearon los componentes de una arquitectura institucional, productiva y tecnológica capaz de reorientar la trayectoria del país hacia un sendero sostenible de desarrollo, innovación e inclusión.

El día 5 de noviembre, la plataforma Desarrollo y Región del Instituto de Desarrollo Regional (IDR) fue escenario de un intercambio que superó el registro descriptivo de la crisis argentina para adentrarse en el territorio decisorio de la ingeniería del desarrollo. Con la moderación de Juan Carlos Venesia, los especialistas Bernardo Kosacoff y Magalí Junowicz abordaron una pregunta nodal: ¿el desarrollo argentino constituye una utopía recurrente o una posibilidad concreta que demanda institucionalidad, estrategia y capacidades?

La conversación avanzó sobre un hilo riguroso: estabilización macroeconómica con horizonte, políticas productivas deliberadas, coordinación público-privada y un ecosistema intensivo en conocimiento e innovación.

Kosacoff, apoyado en su extensa trayectoria en el análisis comparado de procesos de industrialización, propuso una lectura contundente de las restricciones estructurales: más de cuatro décadas de deterioro relativo, tasas de inversión crónicamente inferiores al umbral dinámico (menos del 15% del PBI), gasto en investigación y desarrollo que no supera el 0,5% —con fuerte concentración en el sector público— y una degradación del capital humano que limita la acumulación de capacidades.

En ese marco, reintrodujo su tipología de las “tres Argentinas”:

- Una Argentina moderna y exportadora, compuesta por alrededor de 500 firmas con fuerte presencia internacional, elevados estándares tecnológicos y participación significativa en I+D, aunque con baja capacidad de absorción laboral.
- Una Argentina orientada al mercado interno, responsable del grueso del empleo formal pero con una productividad que se ubica en torno a un tercio de la frontera tecnológica.

- Una Argentina excluida, caracterizada por informalidad, baja calificación y creciente vulnerabilidad social.

El desafío —sostuvo— radica en ensanchar la primera, elevar la productividad de la segunda e integrar la tercera a través de ecosistemas productivos: arreglos institucionales estables que articulen financiamiento, infraestructura, logística, capacidades científico-tecnológicas, proveedores locales, regulaciones inteligentes y evaluación sistemática de resultados.

El énfasis fue categórico: no es equivalente exportar commodities que exportar diseño, procesos y tecnología. La agregación de valor implica transformar granos en alimentos, energía en petroquímica, cuero en bienes de moda sofisticados.

La arquitectura estratégica: del eslogan a la hoja de ruta

Junowicz desplazó la atención hacia la dimensión estratégica del desarrollo. Su premisa central: una macroeconomía que "no estorbe" es condición necesaria pero insuficiente. Sin hoja de ruta explícita, continuidad institucional y presupuestos alineados, la política pública queda reducida a la retórica. Planteó una lógica de acción basada en:

- Inserción internacional inteligente, evitando aperturas indiscriminadas y priorizando escalamiento en cadenas globales de valor.
- Diversificación exportadora, combinando recursos naturales con capacidades científico-tecnológicas locales.
- Aprovechamiento de estándares internacionales como mecanismos de aprendizaje y mejora de productividad.
- Reactivación de las herramientas estatales de desarrollo: apoyo a primeras exportaciones, financiamiento accesible, plataformas de articulación PyME-CyT y coordinación multinivel (nación-provincias-municipios) con participación privada.

Sin capacidad estatal, medición y mecanismos de accountability —advirtió—, la política industrial queda atrapada entre la improvisación y la inercia.

Macroeconomía, territorialidad y costos sistémicos: coordenadas imprescindibles

El intercambio con la audiencia incorporó dos dimensiones críticas. Por un lado, la estabilización macroeconómica, condición para inversiones de largo plazo: las empresas importan porque es rápido, pero invertir supone comprometer recursos y gestión bajo reglas previsibles. Reducir costos sistémicos y anclar expectativas mediante institucionalidad evaluable se vuelve indispensable.

Por otro lado, la territorialidad: la heterogeneidad argentina no es solo sectorial o social; es geográfica. Ello exige un diseño diferenciado de políticas, con activación de clústeres productivos regionales, gobernanza local robusta e inteligencia comercial orientada a la internacionalización.

Tecnología, IA y productividad: saltos que requieren capacidades

La conversación avanzó hacia la esfera tecnológica. Junowicz desmitificó la idea de la inteligencia artificial como herramienta automática: no es plug & play. Implica rediseño de procesos, gobernanza de datos, capacidades internas y asistencia técnica, especialmente para PyMEs.

No incorporarse al cambio tecnológico —se advirtió— amplía las brechas entre las tres Argentinas. La política pública debe operar como catalizador: formación técnica, extensión tecnológica, plataformas compartidas, estándares de calidad y esquemas de financiamiento orientados a la adopción.

Sostenibilidad y transición energética: hacia cadenas de valor densas

En materia ambiental, ambos especialistas coincidieron en que la transición energética global, la trazabilidad y la presión por bajas emisiones son vectores ya instalados en la economía mundial.

Argentina posee ventajas para posicionarse como proveedor de soluciones sostenibles en el cruce entre recursos naturales (energía, minería, bioeconomía) y capacidades científico-tecnológicas. Sin embargo, ello no habilita un extractivismo primario, sino que demanda eslabonamientos densos: del litio al conocimiento electroquímico, del gas a la química y los fertilizantes, del agro a los alimentos funcionales basados en I+D.

Síntesis operativa: del diagnóstico a la gestión de la posibilidad

El cierre de Juan Carlos Venesia condensó la orientación general del encuentro: transformar el consenso técnico en una hoja de ruta persistente. El desafío es pasar del diagnóstico a la acción estratégica: exportar más y mejor, fortalecer el mercado interno como espacio de aprendizaje, multiplicar la inversión, incubar tecnología, formar talento, reducir brechas e integrar la diversidad territorial.

No existen atajos, pero sí un camino. Y —como coincidieron los especialistas— Argentina conserva las capacidades estructurales y la imaginación institucional necesarias para recorrerlo.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/dyr-desarrollo



JUAN CARLOS VENESIA



CARLOS FARA



DAMIÁN SCHWARZSTEIN

DyR | Argentina 2025: ¿Cambio de ciclo o de era? (19.11.2025)

Argentina 2025 "¿Cambio de ciclo o de era?"

19.11.2025

En el cierre del ciclo 2025 de Desarrollo y Región, el IDR convocó a Carlos Fara y Damián Schwarzstein para desentrañar si la Argentina transita un recambio político dentro de su tradicional dinámica pendular o una transformación estructural que redefine la representación, los liderazgos y el vínculo entre sociedad, Estado y tecnología. Con la moderación de Juan Carlos Venesia, el debate examinó la disrupción mileísta, la volatilidad del electorado y los nuevos condicionantes globales que configuran el escenario hacia 2026.

El ciclo 2025 de la plataforma Desarrollo y Región, impulsado por el Instituto de Desarrollo Regional (IDR), culminó con un debate de alta densidad analítica alrededor de uno de los interrogantes centrales de la coyuntura: ¿la Argentina atraviesa un nuevo giro político dentro de su tradicional dinámica pendular, o enfrenta una reconfiguración estructural que marca el inicio de una nueva era? Bajo este título, el encuentro realizado el 19 de noviembre reunió al consultor político Carlos Fara, al periodista Damián Schwarzstein, y a la moderación de Juan Carlos Venesia, Director del IDR.

La apertura de Juan Carlos Venesia situó el debate en

una clave más amplia que la estrictamente electoral. Afirmó que la Argentina transita un momento excepcional, marcado por la erosión de categorías analíticas tradicionales, la fragmentación del sistema partidario y la emergencia de liderazgos disruptivos que dialogan con procesos globales de crisis de representación. La irrupción de La Libertad Avanza y el ascenso del presidente Javier Milei, señaló, operaron como un punto de inflexión en una arquitectura política que durante décadas osciló entre bipartidismo y bicoalicionismo.

Venesia enfatizó que la pregunta central —“cambio de ciclo o cambio de era”— condensa tensiones que exceden a lo nacional e involucran transformaciones profundas: la reconfiguración de las democracias occidentales, el rol de las tecnologías digitales en la intermediación política, la expansión de liderazgos de matriz tecnoliberal y la redefinición de los repertorios de acción colectiva.

El consultor político Carlos Fara postuló que la Argentina se inscribe plenamente en la transición global hacia una “sociedad posconsensos”, caracterizada por la volatilidad de las identidades políticas, la implosión de

los marcos ideológicos tradicionales y la aceleración de los flujos informativos. En ese contexto, afirmó, la elección de 2023 no puede entenderse como un mero recambio electoral, sino como una decisión social disruptiva sin antecedentes desde 1946.

Fara subrayó tres elementos nodales:

- La irrupción de un liderazgo sin estructura territorial, sin partido tradicional y sin experiencia ejecutiva, algo inédito en la escala de una elección presidencial.
- La capacidad de Milei para captar voto peronista sin aparato, fenómeno que desafía los modelos clásicos de acumulación política.
- La demanda societal de movilidad ascendente, visible incluso en patrones de consumo contraintuitivos en un contexto de ajuste, lo que evidencia un imaginario aspiracional potente.

Respecto de la estabilidad futura del escenario político, Fara sostuvo que el sistema se ha vuelto radicalmente imprevisible: la volatilidad del electorado, la hiperintermediación de las redes sociales y la sensibilidad extrema a eventos de corta duración convierten cualquier pronóstico en un ejercicio de riesgo. "Hoy no sabemos qué puede pasar veinte días antes de una elección", afirmó, aludiendo a experiencias recientes de política comparada.

Por su parte, Damián Schwarzstein recuperó una hipótesis que había esbozado meses atrás: la posibilidad de un posmileísmo articulado desde las gobernaciones, acelerado tras intervenciones como la del gobernador Pullaro en Agroactiva. Sin embargo, sostuvo que el proceso electoral de octubre "desmintió la hipótesis prematura": la sociedad no abandonó el experimento Milei, sino que lo refrendó.

Schwarzstein describió el mensaje de las urnas como una señal doble:

- Sostener el rumbo, aun en un escenario socioeconómico adverso.
- Rechazar definitivamente a las élites tradicionales, percibidas como incapaces de ofrecer renovación y credibilidad.

El periodista remarcó un elemento clave en la estabilidad del gobierno: la baja de la inflación, que operó como estabilizador emocional, político y narrativo, aun en medio de errores de comunicación —como el episodio del "tuit de Libra"— que en otro contexto habrían generado costos mayores.

Finalmente, introdujo un análisis geopolítico novedoso: la creciente influencia de Estados Unidos en la sustentabilidad del gobierno de Milei, un giro que desafía la tradicional distancia del electorado argentino respec-

to de la agenda estadounidense. Citó incluso la sorprendente imagen positiva de Donald Trump en el país, superior a la registrada en Estados Unidos, como indicador de este realineamiento cultural y político.

Ambos analistas coincidieron en que la política argentina ingresa a una fase donde la lógica de las redes sociales estructura el comportamiento electoral. Fara ilustró el fenómeno con un dato elocuente:

el 40% de los votos se emitió entre las 15 y las 18 horas, en una franja históricamente de baja participación, impulsada por intensas dinámicas digitales. Este patrón revela:

- La creciente centralidad de la comunicación directa y personalista.
- La amplificación de emociones, miedos y esperanzas en tiempo real.
- La reducción de los ciclos políticos y la erosión de la intermediación partidaria.

La política, sostuvieron, se desplaza hacia un ecosistema donde la temporalidad se acelera, la fidelidad se debilita y el electorado opera como un actor estratégico que reevalúa permanentemente su adhesión.

En el tramo final, los expositores abordaron uno de los dilemas estructurales de la gobernabilidad argentina: la posibilidad de construir consensos estables en un contexto de fragmentación, pragmatismo social, liderazgos de ciclo corto y tensiones sobre el modelo productivo.

Fara afirmó que el país suele generar consensos por resultado, no por acuerdos programáticos. Si la estabilización macroeconómica se consolida, podría emerger un consenso incipiente que posteriormente requiera mecanismos institucionales para mitigar los costos sociales y productivos del nuevo modelo. Sin embargo, ambos coincidieron en que ese equilibrio es frágil y dependerá de la capacidad estatal para traducir resultados económicos en legitimidad política.

El encuentro concluyó con una reflexión de Juan Carlos Venesia, quien destacó que el desafío estratégico para la Argentina —ya sea que se trate de un cambio de ciclo o de una mutación de época— radica en construir un modelo de desarrollo inclusivo, democrático y sostenible, capaz de integrar a las distintas regiones, sectores productivos y sensibilidades sociales del país. Señaló que entender la naturaleza del momento histórico es condición indispensable para diseñar políticas públicas que permitan consolidar un horizonte de prosperidad compartida.

VISUALIZAR WEBINAR
bit.ly/dyr-ciclo-era



Dyosfer
DRAGADOS Y OBRAS
SAN FERNANDO



info@dyosfer.com.ar



Av del Libertador 2260, San Fernando, Bs As.



+54 11 4746 3466

The logo consists of a dark blue rounded square containing the text 'PIR' in large white letters and 'UNR' in smaller light blue letters below it.

PIR
UNR

**PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
PARA LA INTEGRACIÓN**
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

www.programainfraestructura.unr.edu.ar



Programa de Infraestructura Regional para la Integración

Formación académica de excelencia, articulación institucional, visitas técnicas, cooperación internacional e incidencia en la agenda pública marcaron el año 2025 del Programa de Infraestructura Regional de la Universidad Nacional de Rosario, consolidando su rol como espacio estratégico para el análisis, la gestión y el debate sobre infraestructuras y desarrollo territorial.

El año académico 2025 consolidó al Programa de Infraestructura Regional para la Integración (PIR) de la Universidad Nacional de Rosario como un espacio de referencia en la formación, el debate estratégico y la articulación institucional en torno a las infraestructuras, su gestión y su impacto en el desarrollo regional.

Formación académica: Cohortes 2025

En 2025, el PIR dio inicio a las cohortes 2025 de las Diplomaturas en Gestión de Puertos y Vías Navegables y en Gestión del Desarrollo Regional, con una destacada participación de profesionales provenientes de diversas regiones del país y del exterior. La Diplomatura en Gestión de Puertos y Vías Navegables -en su quinta edición- convocó a más de 40 participantes interesados

en abordar los desafíos del transporte fluvio-marítimo y la logística portuaria, con clases introductorias centradas en tendencias globales y paradigmas emergentes en la gestión de sistemas portuarios y vías navegables.

En forma paralela, la Diplomatura en Gestión del Desarrollo Regional -en su segunda edición- inició su cohorte 2025 con más de 15 inscriptos, inaugurada mediante una conferencia del renombrado economista Dr. Bernardo Kosacoff sobre los desafíos estructurales y coyunturales de la economía argentina, aportando una mirada analítica y estratégica para la comprensión de los procesos de desarrollo territorial.

Estas propuestas académicas continúan posicionándose como espacios de formación avanzada y diálogo interdisciplinario, orientados a fortalecer capacidades profesionales para la planificación, gestión integral de infraestructuras y el desarrollo.

Articulación Institucional y Vinculación Productiva

El PIR profundizó su agenda de interacción con actores clave del sector público y privado. Entre estas activida-

des se destacó la visita institucional al Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO), donde representantes académicos, gubernamentales y portuarios debatieron sobre el futuro del sistema logístico del Área Metropolitana de Rosario, la competitividad regional y los desafíos de sostenibilidad e innovación para los puertos santafesinos.



Asimismo, docentes y alumnos de la Diplomatura en Gestión del Desarrollo Regional realizaron visitas técnicas a empresas de la región del Gran Rosario — incluyendo la planta de biodiesel El Albardón Bio y las obras de la futura Terminal Timbúes — enriqueciendo la formación con experiencias directas en entornos productivos e infraestructurales.

Experiencias formativas complementarias

La Diplomatura en Gestión de Puertos y Vías Navegables fortaleció sus contenidos con visitas técnicas a terminales estratégicas del país, como Tecplata y Exolgan, en el marco del 35° Seminario Internacional de Puertos, aproximando a los participantes a las operaciones logísticas portuarias más avanzadas y sus procesos de gestión integral.



Diálogo académico y cooperación internacional

El compromiso del PIR con la internacionalización y el intercambio didáctico quedó reflejado en la visita académica de estudiantes de posgrado de la Universidad de la Costa (Colombia), que participaron de coloquios y recorridos técnicos sobre la gestión del agua, el saneamiento y la logística fluvial, en una agenda que combinó análisis teórico y experiencias de campo.



Incidencia en la agenda pública: conocimiento aplicado a la gestión territorial

El PIR también tuvo presencia en espacios de deliberación pública y formulación de políticas. Su director, el Mg. Juan Carlos Venesia, representó a la UNR en la Audiencia Pública sobre la gestión ambiental de la Vía Navegable Troncal, convocada por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, destacando el aporte técnico académico de la Universidad, la necesidad de fortalecer los mecanismos de gestión ambiental y de asegurar la participación de las provincias ribereñas en el nuevo ciclo de concesión de esta infraestructura logística estratégica.

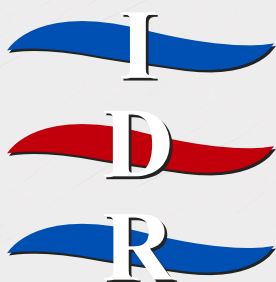


Por otro lado, y como parte de sus publicaciones, se presentó el libro "Gobernanza del Agua y Saneamiento en Santa Fe. Desafíos y propuestas de lineamientos para su gestión", del Director del PIR. El material cuenta con lineamientos técnicos y estratégicos que busca aportar herramientas para repensar la política pública del agua y los servicios de saneamiento en la provincia. Fue presentado en la Legislatura Provincial, y contó con la participación de autoridades legislativas y especialistas.



El 2025 constituyó un año de consolidación para el Programa de Infraestructura Regional de la UNR. La combinación de formación especializada, actividades de vinculación productiva, diálogo con actores gubernamentales y participación en escenarios de política pública reafirmó su rol como espacio académico, de articulación institucional y de generación de conocimiento aplicado al desarrollo regional.

En cada iniciativa —desde las cohortes de diplomaturas hasta la presencia en audiencias públicas— se evidenció el compromiso del Programa con una visión integral de las infraestructuras como vectores de desarrollo sostenible, equidad territorial y competitividad productiva.



INSTITUTO
DE DESARROLLO
REGIONAL

ANUARIO DIGITAL 2025

DIRECCIÓN

Balcarce 1793 - Rosario, Santa Fe | Argentina

SITIO WEB

www.fidr.org.ar

EMAIL

info@fidr.org.ar