

Tiempo de recuperar protagonismo

El desempeño económico de Bahía Blanca se encuentra por debajo de las expectativas.

En los últimos años se ha relajado la atención sobre la necesidad de pensar políticas de crecimiento local.

Existe el riesgo de acciones insuficientes para revertir problemas trascendentes de la economía regional

¹Ver informe en sección editorial correspondiente a la edición n°138 de “Indicadores de Actividad Económica”.

Los resultados obtenidos del estudio “Estimación del producto bruto” han revelado que el crecimiento económico de la ciudad ha quedado rezagado en comparación al resto del país. Estos resultados correspondieron al año 2013 y si bien no se cuenta aún con estimaciones para el 2014; a partir de la evolución de un amplio conjunto de indicadores cabría esperar una situación similar¹.

Más allá del innegable efecto negativo del contexto general sobre el nivel de actividad local, puesto en evidencia por la tendencia declinante en la tasa de crecimiento del producto bruto nacional, Bahía Blanca enfrentaría problemas propios que delatan un proceso de estancamiento con respecto al resto del país. Esta idea al menos esta confirmada en los últimos dos años por las conclusiones de los estudios antes mencionados desarrollados por CREEBBA y conduce a pensar que la aspiración de una mejoría en la situación económica local requeriría además de mejores condiciones macroeconómicas, planes de acción para revertir obstáculos que restan dinamismo a la actividad económica local en comparación a otras regiones del país.

Dicha percepción de estancamiento de la economía local es compartida por empresarios locales. El Gráfico 1 presenta los resultados de la encuesta de fin de año realizada por CREEBBA con el propósito de captar el balance, las expectativas y planes de las empresas de Bahía Blanca. A partir de esta información surgen algunas descripciones claras. En primer lugar, al momento de realizarse el relevamiento-diciembre de 2014 -se observaba poco margen para el optimismo dado que más del 90% de los empresarios consultados no creía que el desempeño de la economía local sea superior al del resto del país. Por otra parte, cabe notar que esta percepción negativa se fue consolidando desde el 2013 a la actualidad (visto desde otro ángulo, la participación de empresarios “optimistas” cayó del 9% al 4%). Un dato adicional para destacar fue que la mayor parte de los consultados esperaba que este proceso de “brecha de crecimiento” se mantendría al menos durante el transcurso del año actual.

Es posible que este proceso haya pasado un tanto desapercibido al menos para la “opinión pública”, es decir, de los temas, conceptos y creencias que se instalan en la comunidad a partir de las noticias difundidas por sus medios de prensa; y por ello, cabría indagar qué razones podrían haber explicado la ausencia de intercambios de ideas en el ámbito local en torno a las dificultades de crecimiento que exhibe la economía de Bahía Blanca.

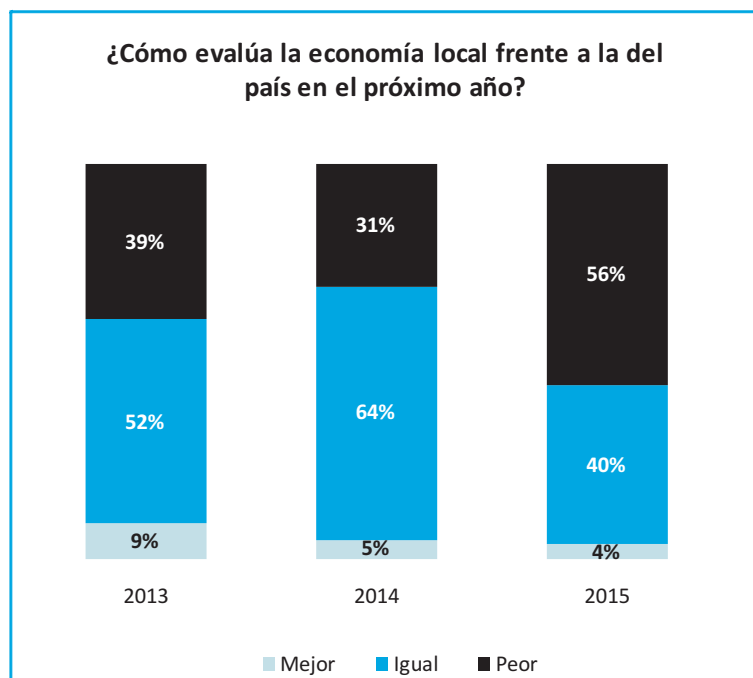


Gráfico 1

Fuente: Encuesta de Coyuntura CREEBBA - Anexo especial de fin de año

Algunas situaciones podrían haber contribuido a relegar este debate a un segundo plano. Al igual que en el resto del país, el aumento del consumo que acompañó al crecimiento del ingreso real en la última década, reflejado en el fuerte crecimiento del salario promedio en dólares, representaría un primer factor a tener en cuenta. Si bien la búsqueda de condiciones que permitan expandir el consumo debería ser un objetivo de política económica, esta meta debe buscarse de forma sustentable, es decir, preservando la capacidad de consumo en el futuro. El impulso del gobierno al gasto público y privado en los últimos diez años fue más allá de las posibilidades; lo que derivó en la acumulación de graves desequilibrios que hoy condicionan la estabilidad de la economía argentina (inflación, atraso cambiario, pérdida de reservas, dificultad para la generación de empleos, caída del salario real e inversión privada; además de declinación del consumo privado). Sin embargo, mientras se consume, pocos reparan en el retroceso de la inversión privada.

En los últimos años, al igual que en el resto del país, en Bahía Blanca se observaron índices altos y crecientes de indicadores ligados al consumo como ventas de automotores, artículos para el hogar, así como construcción de viviendas y fuerte apreciación de inmuebles urbanos. Es posible que estos altos índices de consumo, hayan en parte eclipsado la atención sobre los procesos de inversión.

Otro factor que quizá haya contribuido a relajar la atención sobre la necesidad de pensar políticas de crecimiento local fueron los anuncios de grandes inversiones y que por razones diversas no alcanzaron a concretarse (inversiones en autovías, radicación de grandes plantas, construcción de plantas regasificadoras y muelles, refinerías, parques eólicos, provisión de agua potable, parques logísticos, por citar algunos). Sin dudas, la decisión de emprender grandes proyectos de inversión es un paso decisivo, pero como lo demuestra la experiencia local, hay un largo camino del dicho al hecho. Estos anuncios podrían haber dejado la falsa impresión de un problema resuelto o en vías de hacerlo.

Por último la atención sobre la inversión en la ciudad podría haber quedado relegada en el debate local, en modo especial durante los últimos cuatro años, por tratarse de un problema general y de evolución gradual. Si los problemas son de carácter general y tienden a agravarse pero sin mediar grandes crisis, resulta más sencillo que pasen de modo desapercibido.

Independientemente del grado de discusión y análisis en torno a planes de acción para impulsar el crecimiento local, los datos disponibles revelan que la economía de Bahía Blanca enfrenta dificultades para crecer y al menos en el corto plazo, sus empresarios evidencian cierto grado de resignación dado que no creen que esta situación se revierta.

La ciudad enfrenta problemas de inversión y, empleando una expresión de Paul Krugman, pareciera encontrarse frente a un problema de “expectativas disminuidas” ; “...un período en el que la economía no ha entregado mucho, pero que hay pocas demandas políticas que reclamen un mejor desempeño...”. Este bajo nivel de aspiraciones conlleva riesgos de inacción o acciones insuficientes para revertir problemas trascendentes. Cabe esperar que el año de debates electorales sea una oportunidad propicia para sumar ideas dirigidas a que la ciudad recobre el protagonismo perdido. ■

Cambios en el cuadro tarifario del agua

Entre 2008 y 2015, el valor del metro cúbico del servicio de agua potable se incrementó un 294% en Bahía Blanca.

Las subas efectivas enfrentadas por los usuarios resultaron dispares, según la fórmula de cálculo de la tarifa final.

Las modificaciones en la forma de tarifar afectó menos que proporcionalmente más a los usuarios de consumos altos.

La inflación y el aumento en el costo de vida se han consolidado como una de las principales preocupaciones en materia de política económica. En particular, la postergada actualización de las tarifas de servicios públicos, que además conllevan una importante estructura de subsidios cuya desarticulación debe preverse, representa un elemento fundamental en este contexto.

Entre los servicios públicos básicos, el suministro de agua potable y desagües cloacales ha sido objeto de controversia en Bahía Blanca por la deficiente calidad del mismo, no obstante lo cual la tarifa ha registrado varios ajustes en los últimos años. Al respecto, el último incremento aplicado por Aguas Bonaerenses S.A. (ABSA) en 2012, del 180% sobre el valor general del metro cúbico de agua, fue obligado a devolver en futuras facturaciones por parte de la Suprema Corte, con el argumento de no haberse contemplado la opinión de los usuarios en las audiencias públicas.

En diciembre 2014 y bajo el Decreto N° 1066/14 fue publicada en el Boletín Oficial una nueva suba a regir a partir del 1° de enero del corriente año. Como antecedente, ABSA había solicitado al Organismo de Control de Agua (OCABA) un aumento de entre el 46% y el 135% a mediados de 2014. El organismo convocó a una audiencia pública en el mes de agosto en la localidad de San Cayetano. La convocatoria fue muy cuestionada debido a la escasa representatividad del lugar respecto de centros urbanos más relevantes y la Justicia ordenó entonces realizar una nueva audiencia en octubre en La Plata. Allí arreciaron los cuestionamientos al servicio de la empresa estatal y los porcentajes de aumento solicitados. Como resultado, la Provincia decidió moderar el impacto del aumento demandado por ABSA.

En esta nota se sintetizan los principales aspectos del nuevo cuadro tarifario vigente, analizando la evolución del valor del agua potable en la ciudad en relación a otros indicadores inflacionarios y estimando el impacto consecuente para diferentes tipos de usuarios tipo.

Cuadro tarifario: aspectos generales

Tipos de usuarios

La estructuración de tarifas del servicio de provisión de agua y desagües cloacales se efectúa sobre la definición de diferentes tipos de usuarios, que se clasifican de acuerdo a su carácter y nivel de consumo.

Se denomina Usuario medido a aquel inmueble, independientemente del carácter (residencial, comercial o industrial), cuyo consumo es registrado por un caudalímetro o medidor para su posterior facturación. A su vez, los usuarios medidos, se clasifican en las siguientes categorías:

- Grandes Usuarios Privados (GUP)
- Grandes Usuarios Oficiales (GUO)
- Medianos Usuarios Privados (MUP)
- Medianos Usuarios Oficiales (MUO)
- Usuarios Oficiales (OFI)
- Usuarios Regionales (REG)

La distinción entre grandes y medianos usuarios se efectúa en virtud del consumo bimestral de agua. Aquellos que superen los mil metros cúbicos bimestrales se clasificarán como grandes usuarios. Los que consumieran, al menos una vez al año, 300 o más metros cúbicos durante un período serán considerados medianos. El grupo OFI incluye a todos los usuarios oficiales con consumos inferiores a los 300 metros cúbicos por bimestre. La categoría REG incluye a todos los usuarios comerciales y residenciales no incluidos en GUP ni en MUP.

También puede añadirse una categoría que comprende a aquellos usuarios con Tarifa de Interés Social (TIS) que beneficia a las personas que cumplen los siguientes requisitos: 1) ser poseedor, tenedor o usufructuario de vivienda única; 2) tener un ingreso familiar que no supere los 450 pesos mensuales; 3) registrar un consumo eléctrico no superior a 300 kw/h bimestrales; 4) no percibir otros descuentos otorgados por ABSA.

Tarifas

La norma que regula el servicio de provisión de agua y desagües cloacales (Decreto 245/12) establece que son sujetos obligados al pago del servicio:

1. El propietario del inmueble, ya sea persona física como jurídica, ubicado frente a cañerías distribuidoras de agua potable o colectoras cloacales, aún cuando el inmueble no tenga conexiones a las redes externas del servicio.
2. El poseedor, tenedor o usufructuario del inmueble, durante el período de la posesión, tenencia o usufructo.

Las tarifas por el servicio sanitario se componen de la tarifa de operación y mantenimiento y la tarifa de expansión. El mencionado decreto establece exclusivamente la tarifa que corresponde a operación y mantenimiento, quedando el cargo por expansión a eventual consideración de la Autoridad Regulatoria, en virtud de posibles ampliaciones del servicio.

Las tarifas vigentes en la zona de concesión de ABSA, incluida Bahía Blanca se clasifican en dos grandes bloques: el servicio de agua no medido, de facturación mensual, y el servicio medido, de facturación bimestral. En el primer caso, el importe a pagar es el que resulta de multiplicar el valor base por el multiplicador del tramo, según las escalas detalladas en el Cuadro 1. Para el tramo 10 se fija una alícuota adicional de 0,6 m³/10.000 sobre el excedente de 200.000 de valuación fiscal inmobiliaria. Este importe es mensual y resulta facturado con esa periodicidad.

Escala aplicable para la tarificación del servicio no medido de agua potable

Cuadro 1

Categoría	Valuación inmobiliaria (\$)	m ³ mensuales asignados
Baldíos	-	12
Cocheras, bauleras, locales complementarios	-	8
1	De 0 hasta 20.000	10
2	De más de 20.001 hasta 30.000	13
3	De más de 30.001 hasta 35.000	19
4	De más de 35.001 hasta 40.000	26
5	De más de 40.001 hasta 50.000	32
6	De más de 50.001 hasta 70.000	38
7	De más de 70.001 hasta 100.000	44
8	De más de 100.001 hasta 150.000	50
9	De más de 150.001 hasta 200.000	59
10	De más de 200.001	68

Fuente: Decreto 1066/14 - Provincia de Buenos Aires

A los efectos de la aplicación de la escala establecida para el servicio no medido, las valuaciones fiscales inmobiliarias serán las suministradas por la Gerencia General de Información y Desarrollo Territorial. Cuando se produzcan, por disposición de la autoridad competente, modificaciones de carácter general en las valuaciones fiscales de inmuebles urbanos, ABSA deberá modificar en la misma proporción los valores límites de valuaciones fiscales inmobiliarias que determinan cada rango, a efectos de mantener la proporcionalidad entre los rangos establecidos en el presente Decreto. Para ello, la autoridad competente mencionada, proporcionará a ABSA el método o coeficiente de actualización masiva de valuaciones fiscales inmobiliarias, a los efectos de aplicarlo a la modificación de los límites de valuaciones fiscales inmobiliarias de cada rango. Para los inmuebles que no tengan valuación inmobiliaria, el Concesionario, efectuará una valuación de oficio. En caso de existir discrepancias con el usuario, se dará intervención al OCABA.

En el caso del servicio medido, el importe a facturar es el que resulta de multiplicar el volumen bimestral de agua potable suministrada, de acuerdo a la metodología detallada en el Cuadro 2. Asimismo, se cobra en todos los casos del sistema medido un cargo para mantenimiento del medidor equivalente al valor de 5 m³ de agua potable por bimestre, al precio VM3, establecido en \$ 2,39. Para el servicio de desagües cloacales, el importe aplicable es el que surge de multiplicar los valores que corresponden al servicio de agua por un coeficiente de 1 (Art. 4c Decreto 245/12 y 1066/14). Dicho de otra manera, las tarifas aplicables por tal concepto equivalen a un 100% del valor del agua.

Complementariamente, la legislación prevé servicios especiales, como es el caso del agua para construcción, La liquidación de consumo de este ítem es independiente de las cuentas por servicio que corresponden al inmueble y se abona en la forma y plazos que se especifican para cada caso previsto (oficinas, galpones, edificios, aceras y calzadas). También está contemplada la Tarifa de Interés Social, que consiste en un cargo reducido en un 50% que beneficia a usuarios residenciales en estado de vulnerabilidad económica, según criterios explicitados por ley. Este beneficio se

Tarifas servicio de agua potable y desagües cloacales

Valores vigentes en 48 partidos de la provincia de Buenos Aires, incluida Bahía Blanca, según Decreto 1066/14

SERVICIO MEDIDO

Rango	Consumo bimestral (m ³)	Precio del m ³ (\$)
1	hasta 30 m3	30 m3 x Vm3
2	hasta 35 m3	primeros 30 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 1,6)
3	hasta 40 m3	primeros 35 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 1,7)
4	hasta 45 m3	primeros 40 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 1,8)
5	hasta 50 m3	primeros 45 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 1,9)
6	hasta 60 m3	primeros 50 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 2)
7	hasta 70 m3	primeros 60 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 2,1)
8	hasta 80 m3	primeros 70 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 2,2)
9	hasta 90 m3	primeros 80 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 2,3)
10	hasta 100 m3	primeros 90 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 2,4)
11	hasta 125 m3	primeros 100 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 2,5)
12	hasta 150 m3	primeros 125 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 3,5)
13	más de 150 m3	primeros 150 m3 idem anterior (excedente x Vm3 x 4,5)

Valor del metro cúbico (Vm³): \$ 2,39		
Cargo por mantenimiento de medidor: 5 m ³ x Vm ³		
Cargo de reposición de medidores (CRM): 5 m ³ x Vm ³		
Desagües cloacales: equivalentes a un 100% del valor del agua		

Fuentes: ABSA S.A. y Ministerio de Infraestructura - Gobernación de la Provincia de Buenos Aires

completa con la exención de los costos de conexión y reconexión a los beneficiarios, que quedan a cargo de los prestadores. En el mismo sentido opera la Tarifa de Interés Social Institucional, cuyo sentido es brindar un paliativo a las instituciones sin fines de lucro que realizan actividades de contención social y que tienen un compromiso con la población beneficiaria de su actividad. Para realizar el análisis, ABSA clasifica a las posibles instituciones beneficiarias en dos categorías de TISI: 1) la que comprende a instituciones que prestan servicios a la comunidad (30% de descuento); 2) la que incluye instituciones de asistencia pública (60% de descuento).

Por último, se hace mención a la tarificación del servicio medido de consumos intensivos. Todo usuario que utilice el agua en forma intensiva en su actividad habitual, sea de naturaleza industrial, comercial y/o de servicios y que esté categorizado como cliente del servicio no medido será incorporado como cliente del servicio medido de consumos intensivos. Hasta tanto la Autoridad Regulatoria determine, en base a inspecciones, relevamientos y estudios técnicos que desarrolle a tal efecto el Organismo de Control, los consumos básicos y escalas del consumo medido intensivo para cada categoría de este universo, resultará de aplicación la escala tarifaria prevista de acuerdo al Cuadro 2.

Con respecto al importe por el servicio de desagües cloacales, en caso que el cliente reciba el servicio de agua potable y desagües cloacales simultáneamente, el total a pagar por éste es igual al valor determinado para el servicio de agua por un coeficiente de 2. En caso de existir sólo el servicio de desagües cloacales, el importe a facturarse se calculará como el producto entre el valor del servicio de agua y un coeficiente igual a 1.

Incidencia del ajuste tarifario en diferentes escenarios

Más allá de la definición legal de las tarifas vigentes sobre el servicio de agua y de las modificaciones aplicadas al valor del metro cúbico de agua potable sobre el cual se estructura todo el cuadro tarifario, resulta útil o esclarecedor simular casos concretos, a fin de apreciar mejor la incidencia de los valores aplicados y de sus cambios. Inclusive, en la última modificación tarifaria que entró en vigencia a partir del primero de año, no solamente se incrementó el valor del metro cúbico, sino que además cambió la definición de cada uno de los rangos de consumo y la fórmula de cálculo del precio final.

Concretamente, se tomarán los tres últimos cuadros tarifarios de agua que han regido en Bahía Blanca, incluyendo el último publicado en el Boletín Oficial 2014, y se calculará, en base al valor del metro cúbico y las escalas aplicables, el importe a pagar por el servicio medido de agua (excluyendo desagües cloacales) de sujetos representativos de consumos bajos, moderados, intermedios y altos correspondientes al sector residencial, totalizando 21 simulaciones.

En el Gráfico 1 se ilustran los resultados de los cálculos llevados a cabo. Concretamente, se muestran los pagos estimados para el servicio de provisión de agua potable en Bahía Blanca para los cuadros tarifarios 2008, 2012 y 2014 en pesos corrientes por bimestre, para consumos supuestos que van desde los 20 hasta los 420 metros cúbicos por bimestre, asegurándose la representatividad de los escenarios contemplados. Las tres líneas de tendencia ilustran la los sucesivos incrementos implementados, en función de la magnitud de la brecha entre las mismas, que se amplía de manera progresiva. El alza promedio entre 2008 y 2014 fue del 497%, por encima de la inflación minorista del 300% correspondiente a igual período. Las categorías de consumo que resultaron más afectadas fueron las ubicadas entre los 100 y 200 metros cúbicos por bimestre, llegando a registrar ajustes del 576% en todo el período. Contrariamente, los consumos bajos y los muy elevados enfrentaron subas menores al promedio, no menores al 428% entre los años considerados.

En el ajuste aplicado a partir de diciembre 2014, no solamente operó el incremento general del 41% en el valor del metro cúbico, sino además y especialmente, la forma de estructuración de los rangos de consumo para la tarificación. En concreto, la modalidad implementada fue particionar de manera más gradual los consumos, obteniéndose escalones o rangos más chicos, de modo tal que las mayores tarifas lógicamente dispuestas para los rangos superiores, en definitiva, comenzaron a operar de manera más temprana, afectando a consumos más bajos. Por ejemplo, un consumo de 160 metros cúbicos mensuales, que en 2008 y 2008 se ubicaba en la categoría 10 y pagaba sobre excedente el valor del metro cúbico ajustado por 2,03, pasó a partir de 2014 a ubicarse en la categoría 13, abonando sobre el excedente especificado para el rango el valor del metro cúbico ajustado por 4,5. En otra palabras, más allá del incremento

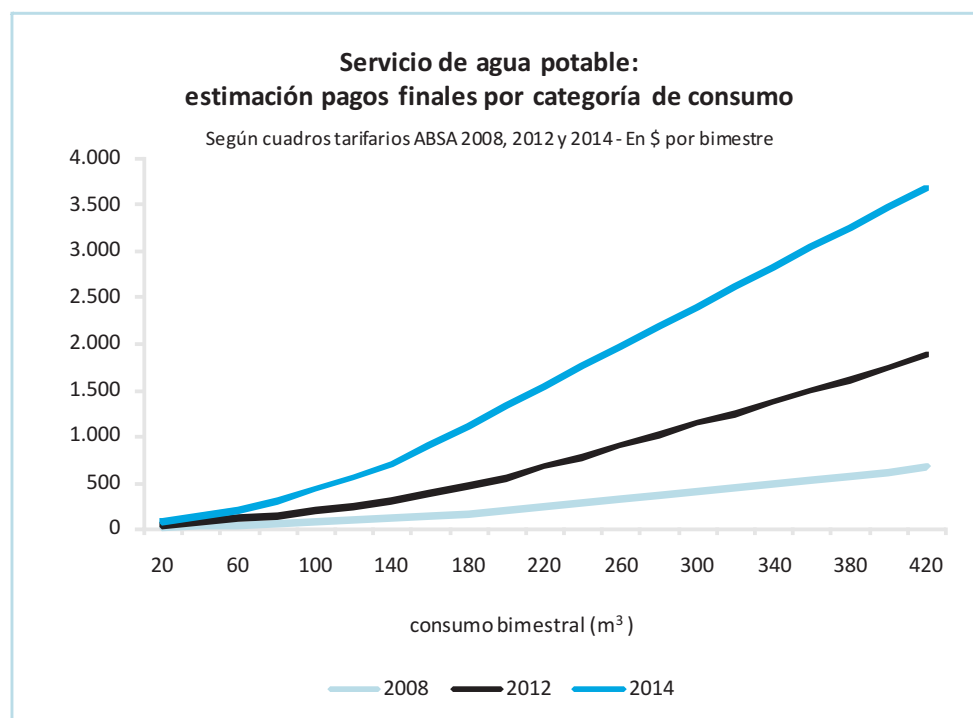


Gráfico 1

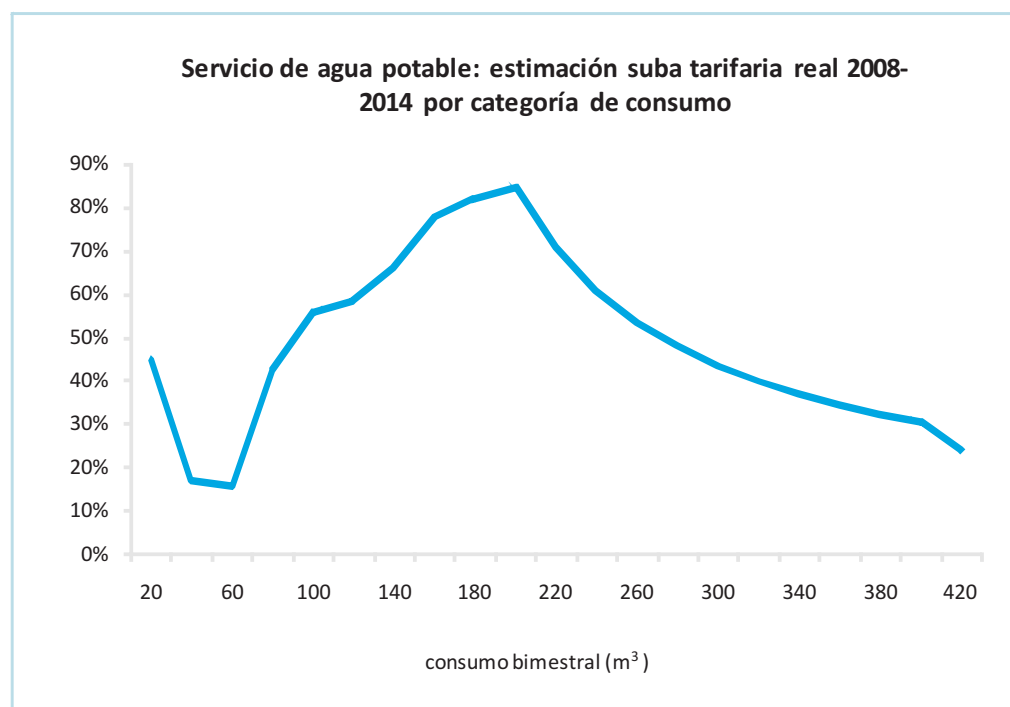
Fuente: Estimación CREEBBA en base a cuadro tarifario ABSA (Decreto 1066/14)

en el valor del metro cúbico, un usuario de este nivel de consumo enfrentó un ajuste del 122% en el coeficiente de ajuste, solamente por el hecho de cambiar de categoría por la modificación en la estructuración del cuadro tarifario.

De lo comentado anteriormente se desprende que el ajuste tarifario fue, en parte, explícito, a través del incremento en el valor de referencia fundamental del cuadro, que es el del metro cúbico del agua potable y, en parte, encubierto mediante la reestructuración de los rangos de consumo que determinó el pase de determinados grupos de usuarios de sus correspondientes categorías a categorías más altas en uno o varios escalones, según el caso. En cambio, entre 2008 y 2012 el ajuste en todos los estratos de consumo fue uniforme y acorde a la suba general en el valor del metro cúbico, del 179%.

Para visualizar de manera más clara la incidencia del aumento real aplicado entre 2008 y 2014 por categoría de consumo, se calcula la variación final en el importe estimado por nivel y, posteriormente, se descuenta del mismo el porcentaje de inflación registrado en el período. De este modo, no solamente se aprecia la intensidad en el ajuste según consumo, sino además, el grado de recomposición real de la tarifa, esto es, si existe atraso tarifario o no en el período considerado y la magnitud de la eventual recomposición real. El Gráfico 2 muestra los resultados obtenidos, a través de una línea que identifica el incremento final real, es decir, descontada la inflación, para cada nivel de consumo considerado entre 2008 y 2014. Como se observa, las subas reales más fuertes tuvieron lugar en los niveles de consumo intermedios, mientras que los consumos superiores de vieron favorecidos con un alza real menor. El aumento real promedio en los cuatro años considerados fue del 44% y, claramente, los consumos superiores enfrentaron ajustes más moderados, de entre el 20% y el 40%, según el escenario considerado. Contrariamente, los consumos intermedios llegaron a recibir ajustes reales de hasta el 85%, prácticamente el doble del aumento real promedio.

Gráfico 2



Fuente: Estimación CREEBBA en base a cuadro tarifario ABSA (Decreto 1066/14)

La estructura del cuadro tarifario del agua está diseñada de modo tal de cobrar progresivamente más a los consumos superiores, de modo que la incidencia de la tarifa desaliente el uso excesivo y promueva el ahorro del recurso. Por otra parte, opera un fundamento de carácter redistributivo, en el que las familias y usuarios pequeños son más favorablemente tratados que los grandes clientes, generalmente de categoría comercial, que hacen un uso intensivo del servicio y que se sirven de su infraestructura para desarrollar sus actividades productivas y materializar ganancias. No obstante lo anterior, el cambio en la forma de fraccionar los consumos para definir los nuevos rangos de consumo del cuadro tarifario a partir de 2014 hizo que la suba efectiva final fuera dispar y no se respetara de modo total el criterio de progresividad en los ajustes implementados.

Comparación con indicadores del costo de vida

Si bien es cierto que las actualizaciones de las tarifas de servicios públicos han quedado postergadas frente al avance inflacionario, también se observa que en el último tiempo han comenzado a realizarse ajustes y que, en algunos casos, éstos han sido de magnitud, en lugar de implementarse de modo gradual al compás de la marcha de la inflación general. Tal ha sido el caso del agua que, como otros servicios, ha mantenido tarifas congeladas por un prolongado período y se liberaron de manera reciente.

Tomando siempre el período 2008-2015, correspondiente a la publicación de los últimos tres cuadros tarifarios de ABSA, se tiene que el incremento acumulado en el valor del metro cúbico de agua potable del 294%, como se mencionó en el apartado anterior. En el mismo período, la inflación minorista estimada por el CREEBBA fue

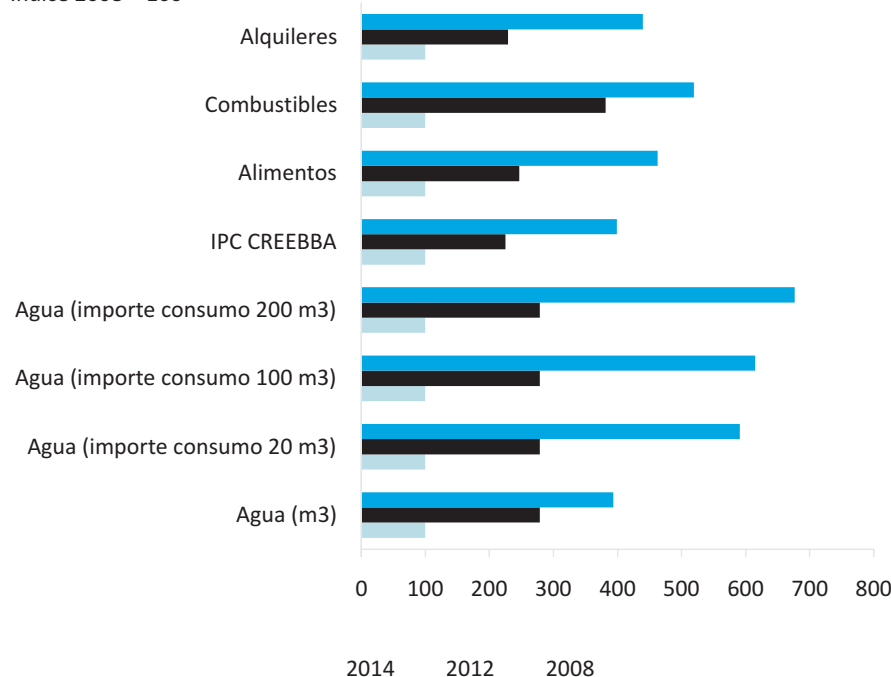
del 299%, vale decir que, en principio, la actualización en el valor del servicio estuvo en línea con la marcha general de la inflación, e incluso un poco por debajo de ésta. No obstante, tal comparación se centra exclusivamente en la observación del valor del metro cúbico y no en la tarificación final efectiva, sujeta a la forma de estructurar la fórmula de cálculo por nivel de consumo. Atendiendo a esta última cuestión y analizando el alza en los importes finales por servicio de agua para tres consumos testigos (20, 100 y 200 metros cúbicos bimestrales), la apreciación final cambia. En efecto, los incrementos para tales casos fueron del 491%, 515% y 576% entre 2008 y 2014, respectivamente, compensando e incluso superando claramente a la marca inflacionaria del período. Visto de este modo, se concluye una recomposición en la tarifa del agua, corrigiéndose con creces el atraso previo.

Evolución de precios en categorías seleccionadas - Índice 2008=100

Índice 2008 = 100

Item	2008	2012	2014	Var 14-08
Agua (m ³)	100,0	278,9	393,7	294%
Agua (importe consumo 20 m3)	100,0	278,9	590,6	491%
Agua (importe consumo 100 m3)	100,0	278,9	614,7	515%
Agua (importe consumo 200 m3)	100,0	278,9	676,3	576%
IPC CREEBBA	100,0	225,3	399,0	299%
Alimentos	100,0	247,0	462,5	362%
Combustibles	100,0	381,6	519,1	419%
Alquileres	100,0	229,3	439,6	340%

Índice 2008 = 100



Cuadro 3

Más allá de los porcentajes estimados de aumento para los distintos conceptos, un aspecto clave es que el avance inflacionario fue continuo y gradual, mientras que el ajuste en el agua se produjo “de a saltos” y con variaciones de consideración en cada uno de los cambios. Los desfases observados, sumados a los cambios en los criterios de cálculo desdibujan los aumentos reales y éstos terminan siendo más gravosos y distorsivos que los que se producirían de modo gradual y transparente, según marca la pauta inflacionaria de la economía.

Observaciones similares caben a la comparación entre el servicio de agua y otros bienes o servicios seleccionados, aunque con la salvedad que la variación acumulada de precios en estos casos alcanza una magnitud mayor que la de la inflación general.

El Cuadro 3 y el gráfico adjunto ilustran lo comentado y, en resumen, muestran que el aumento acumulado en los alimentos y bebidas entre 2008 y enero 2015 fue del 362%. En el caso de los combustibles y alquileres, la variación final fue del 419% y 340%, respectivamente, todos por encima del alza en el metro cúbico del agua, aunque por debajo de las subas en los importes finales estimados para los escenarios de consumo supuestos.

Conclusiones

Sin dudas, los aumentos aplicados en las últimas modificaciones al cuadro tarifario del servicio de agua y desagües cloacales son de magnitud y representan un factor más de encarecimiento del costo de la vida y deterioro del salario real. Una suba general del orden del 180% en 2012 y la aprobación de más de un 40% adicional a partir de 2015 resultan de relevancia, más aún teniendo en cuenta la deficiente calidad del servicio provisto en general.

Si se compara la inflación del período 2008-2014, del 299% en Bahía Blanca, con el avance del valor del metro cúbico de agua potable en igual período, del 294%, se concluiría en principio un ajuste del servicio en línea con la inflación e, incluso, algún grado de atraso tarifario en el mismo. De todos modos, tal comparación se centra, como se dijo, en variación general del valor del metro cúbico en los distintos períodos, mientras que las subas efectivas a usuarios, que surgen de este concepto y también de la fórmula de cálculo de la tarifa específica por nivel de consumo, conllevan otro tipo de lectura y encubren ajustes mayores y una recomposición tarifaria que, a priori, no parece tal. Así es como, a lo largo del período considerado, determinados rangos de consumo, han verificado ajustes de hasta el 570%, superando claramente a la inflación del período y a subas acumuladas en otros bienes y servicios claves, como alimentos, alquileres y combustibles.

Otra observación importante se refiere a la incidencia diferencial de los aumentos aplicados. Concretamente, los cambios en la forma de particionar los rangos de consumo para la tarificación del servicio medido de agua hizo que los consumos superiores de agua enfrentaran, finalmente, incrementos menores que consumos más bajos. Esto contradice el criterio de progresividad que subyace a la escala tarifaria y a la introducción de incentivos tendientes a lograr un ahorro y menor consumo del recurso. ■

Remuneraciones docentes en la provincia de Buenos Aires

Desde marzo de 2012 el salario básico se mantiene prácticamente constante en términos reales.

El salario de bolsillo se incrementó desde el año 2013 en adelante para todos los casos considerados.

El incremento las remuneraciones se ve deteriorado por el impacto del impuesto a las ganancias.

El inicio del ciclo lectivo 2015 nuevamente pone sobre la mesa de discusión el nivel de remuneraciones de los docentes, al punto que en una gran cantidad de provincias del país ya se han tomado medidas de fuerza a modo de reclamo. Teniendo en cuenta que este es un año electoral, seguramente los gremios docentes intentarán recomponer su posición en la escala de remuneraciones y, paralelamente, al poder político actual le resultará mucho más complicado resistirse a los pedidos de los docentes dada la necesidad de conservar o aumentar el caudal de votos frente a las conocidas aspiraciones electorales de los funcionarios de hoy.

En la voz de los gremios docentes, si bien la discusión principal gira en torno al poder adquisitivo de los salarios, en realidad se escucha un problema mucho más profundo, de larga data, que de ninguna manera el gobierno provincial tiene las posibilidades de resolver antes de los comicios. No es novedad el deterioro que sufre el sector educativo de la provincia, especialmente en cuestiones de infraestructura edilicia. Permanentemente es noticia la suspensión de actividades porque no es posible dictar clases en colegios que carecen de luz, que se inundan, que no están en condiciones de albergar a los alumnos porque no cumplen los requerimientos de mínimos de higiene y porque no tienen los elementos didácticos elementales para funcionar como corresponde.

Cómo se calcula la remuneración de un docente

Salario básico. Es la asignación mensual que corresponde por el cargo, las horas cátedra o módulos que tenga a su cargo el docente. El básico de preceptor tiene un índice=1 y sobre esa suma se calcula lo que corresponde liquidar al docente según la función que desempeñe, el nivel en que ejerza, la modalidad y cantidad de cargos que posea.

Básico conformado. Está formado por el sueldo básico al que se suman las bonificaciones remunerativas bonificables (es decir que bonifican por antigüedad).

Bonificaciones. Las bonificaciones remunerativas son aquellas sobre las que se practican los descuentos que indica la ley (jubilación y obra social) y las remunerativas bonificables son aquellas sobre las que se calcula el porcentaje de antigüedad correspondiente. Las bonificaciones no remunerativas no están alcanzadas por los descuentos de la seguridad social ni tampoco participan en el cálculo del monto que cobran los docentes por antigüedad. Además existe el fondo de incentivo docente que paga la Nación.

Evolución del salario

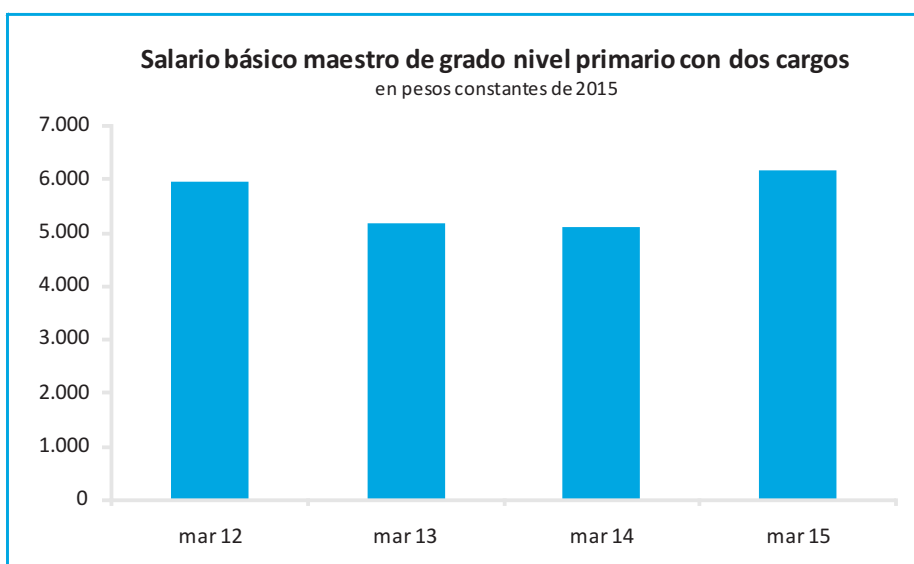
Una de las características del sector educativo es su diversidad en cuanto a las situaciones particulares que pueden encontrarse dentro del plantel docente. Como se explica en párrafos anteriores, la remuneración de bolsillo que en definitiva recibe cada docente está determinada por numerosos parámetros tales como la antigüedad, la cantidad de cargos, el sector en el que se desempeña, entre otros. Por ello, para poder efectuar una comparación válida al observar la evolución de la remuneración docente en el tiempo es necesario tomar casos testigo.

Se considera a continuación el caso de un maestro de grado, en el nivel primario, con dos cargos docentes activos. Se ensayan tres circunstancias posibles: una donde el docente recién inicia su actividad, por lo que carece de antigüedad, otra con un caso de 15 años de antigüedad y por último un ejemplo con máxima antigüedad posible (24 años o más).

Por otra parte, los acuerdos salariales incluyen ajustes a lo largo del año escolar, así que debe considerarse la variación interanual tomando como referencia el mismo mes del calendario en cada año analizado. Se toma como punto de comparación la remuneración correspondiente a marzo de cada año, coincidiendo con el inicio del ciclo lectivo. Se utiliza como deflactor el índice de precios al consumidor elaborado por CREEBBA, de modo de aislar las variaciones reales de las remuneraciones y el análisis comparativo abarca desde marzo de 2012 a marzo de este año.

En primer lugar se observa la evolución del salario básico, que exhibe un incremento apenas del 4% entre 2012 y la actualidad. Este aumento surge de comparar los salarios básicos una vez que se les quita el efecto de la inflación, es decir que apenas se mantiene el poder adquisitivo de la remuneración básica. Nótese que, si se compara marzo de este año con el mismo mes del año 2014 el incremento, por encima de la inflación, es del 21%. Esto quiere decir que en los años intermedios, el valor real del salario básico disminuye y recién se recupera en 2015. El Gráfico 1 muestra este comportamiento. Puede apreciarse que los niveles de 2012 y 2015 son prácticamente los mismos y que, en el medio, se observa una caída en la posición real del salario básico.

Gráfico 1



Tal como se describe anteriormente, al salario básico se le suman una serie de conceptos remunerativos como pueden ser el adicional por antigüedad y algunas bonificaciones, y sobre ese subtotal se realizan los descuentos correspondientes a la seguridad social (jubilación y obra social). Al considerar los conceptos adicionales cambia la situación en relación con la remuneración básica. En ese caso, se observan incrementos entre 2012 y 2015 para todas las antigüedades contempladas.

En el caso de un docente sin antigüedad el incremento entre puntas es del 37% en términos reales, lo que indica una recomposición. Si se analiza año a año la evolución de este caso se puede ver que el principal impulso está en la variación 2015/2014 que ronda el 26%.

Si se analiza la situación de un docente con una antigüedad intermedia, de 15 años, el aumento entre puntas es inferior al comentado anteriormente. El incremento 2012 a 2015 es del 22% real, pero debe destacarse que el principal salto se da entre 2015 y 2014.

Un docente con el máximo de antigüedad logra una mejora del 17% a lo largo del período estudiado, y entre el convenio actual y el del año anterior el incremento en términos reales es del 18%. Es decir que, en los años intermedios, los docentes con mayor cantidad de años en la docencia sufren un deterioro de su capacidad de compra durante el período que recién puede recomponer este año.

Resumiendo, en todos los casos se registran incrementos en el subtotal remunerativo, pero las mejoras salariales son más importantes en aquellos docentes que tienen una menor antigüedad laboral. Lo anterior puede apreciarse con claridad en el Gráfico 2.

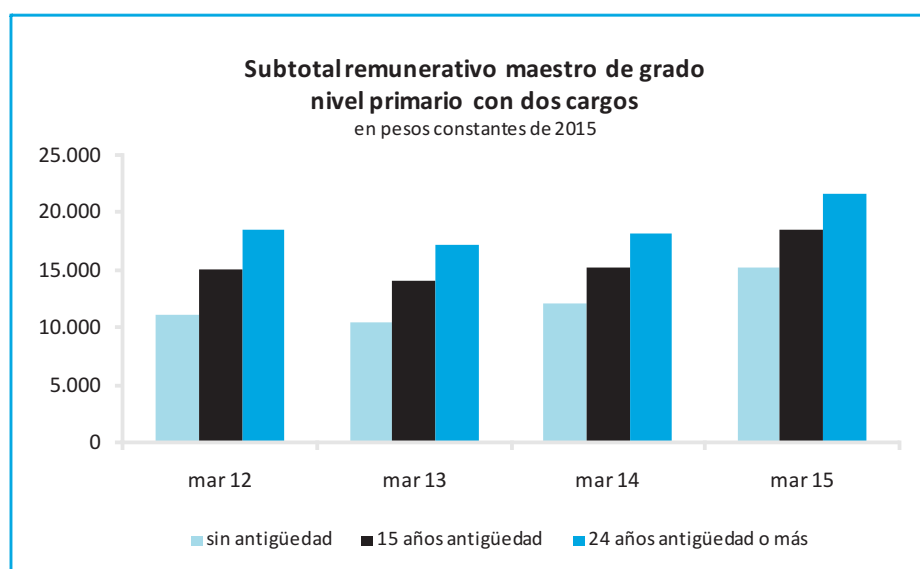


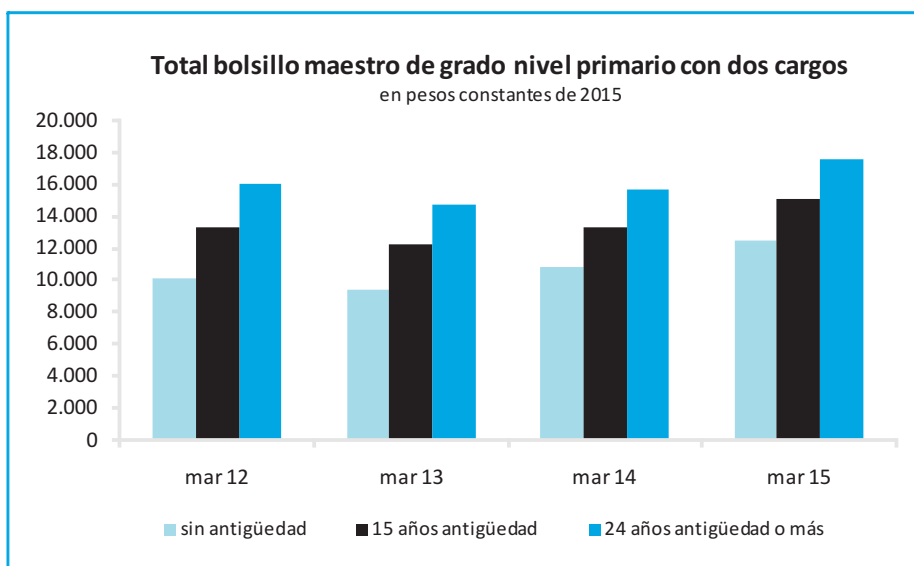
Gráfico 2

Finalmente, para calcular el total de bolsillo, al subtotal remunerativo se le practican los descuentos estipulados por la ley y se le suman las bonificaciones no remunerativas correspondientes y el fondo de incentivo docente. El incremento entre puntas para el caso de un docente sin antigüedad es del 24% por encima del aumento en el nivel de precios y la variación entre 2015 y el año pasado es del 16%.

Para un docente con 15 años de antigüedad también se observa una mejora en términos reales, pero de menor magnitud ya que el incremento es del 17% en

este caso y si se toma el caso de un maestro con más de 24 años de antigüedad el aumento es aún menor, del 10% entre puntas. Al igual que lo comentado en párrafos anteriores, quienes tienen mayor cantidad de tiempo en la actividad docente reciben menores incrementos salariales. La evolución de cada caso se aprecia claramente en el Gráfico 3.

Gráfico 3



Ahora bien, el impacto del impuesto a las ganancias de las personas físicas sobre las remuneraciones docentes merece un párrafo aparte. El espíritu de este gravamen reside en gravar los ingresos reales, es decir que debería quitarse el efecto de la inflación, en este caso, sobre las remuneraciones al factor trabajo. Si eso no ocurre, los incrementos salariales que apuntan a contrarrestar la pérdida de poder adquisitivo en contextos inflacionarios terminan siendo alcanzados por el impuesto. Así, se están gravando ganancias ficticias y, al tratarse de un impuesto de carácter progresivo, la incidencia es mayor en aquellos docentes con mayor antigüedad.

En Argentina, durante la vigencia de la ley de convertibilidad, se suspende el ajuste por inflación estipulado en la ley del impuesto a las ganancias a raíz de la estabilidad de precios del momento. Al salir de la convertibilidad y con el inicio del proceso inflacionario que actualmente se da en Argentina, el mecanismo no se restituye y, como consecuencia, actualmente la mayoría de los trabajadores en relación de dependencia se encuentran alcanzados por este tributo. Más aún, la falta de actualización de las escalas del impuesto, del mínimo no imponible y de los descuentos que pueden realizarse se traduce también en una reducción de la remuneración después de impuestos que perciben los docentes. Como siempre, detrás se encuentra la finalidad recaudatoria.

Con respecto al impacto del impuesto a las ganancias sobre la remuneración docente, de todos los casos analizados, la situación de un docente soltero es peor que la de uno que se encuentra casado y tiene hijos, porque este último tiene la posibilidad de aplicar algunas deducciones al monto imponible sobre el que se aplica el impuesto. También, a medida que el docente tiene alguna función adicional o tiene mayor cantidad de cargos se ve más afectado por el tributo al tener una mayor base imponible. Con respecto a la antigüedad docente y el impuesto a las ganancias, lógicamente impacta más sobre aquellos docentes con mayor cantidad de años.

Comentarios finales

Del análisis de las cifras se concluye que el salario básico prácticamente se encuentra inalterado en términos reales a lo largo del período estudiado.

Al agregarse los componentes remunerativos la situación mejora, en especial para aquellos docentes con menor cantidad de años de antigüedad. El incremento más pronunciado se da entre 2015 y 2014.

El alcance del impuesto a las ganancias deteriora la situación de los docentes, siendo los más perjudicados aquellos que tienen mayor antigüedad, quienes tienen funciones adicionales a su tarea docente, quienes tienen menos posibilidades de hacer deducciones del impuesto a las ganancias. Si bien el análisis se concentra en un caso básico y sencillo, se infiere que cuanto mayor dedicación tengan los docentes peores son los resultados. ■

Infraestructura y transporte de carga en Bahía Blanca

Considerando el indicador de Tránsito Medio Diario Anual elaborado por Vialidad Nacional y Provincial, el flujo de camiones en los accesos a Bahía Blanca habría aumentado casi 20% al comparar 2006 con 2013.

Al menos 25 millones de toneladas se movilizarían anualmente en torno a la ciudad de Bahía Blanca. La mayor preponderancia la tiene el barco, aunque los movimientos por camión y tren son de magnitud considerable.

La infraestructura de transporte en la ciudad ha tenido mejoras en algunas modalidades pero resta llevar a cabo importantes obras terrestres sobre la traza ferroviaria y rutas nacionales y provinciales con acceso a la ciudad.

El informe presenta datos de movimiento de cargas e infraestructura para las distintas modalidades de transporte que pueden utilizarse en Bahía Blanca: avión, tren, barco y camión. A partir de la información que se pudo recabar, se presentará las conexiones que permiten los distintos medios de transporte desde Bahía Blanca, volúmenes de carga, tipos de productos movilizados, origen o destino de las mercancías y empresas involucradas, para luego desarrollar un repaso de la situación de los proyectos en infraestructura durante los últimos años.

Para el desarrollo del informe se utilizaron datos de organismos públicos y entidades del ámbito privado: Administración Nacional de Aviación Civil Argentina (ANAC), Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), Aduana, Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Secretaría de Transporte, Dirección Nacional de Vialidad (DNV), Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas (CETAC). El análisis también se nutrió de artículos periodísticos locales y nacionales, así como consultas a referentes de la actividad y a directivos de empresas prestatarias de los servicios de transporte.

Flujo de cargas e infraestructura de transporte

Avión

La actividad aeroportuaria desarrollada en la ciudad de Bahía Blanca se vincula esencialmente con el transporte de pasajeros dentro del país. Actualmente 4 empresas prestan el servicio llegando a destinos como Buenos Aires, Mar del Plata, Trelew y Comodoro Rivadavia. Sin embargo, existen registros que muestran a este tipo de transporte como alternativa para cargas generales de reducido peso. En los últimos 5 años el movimiento de cargas fue, en promedio, de casi 300 toneladas al año, llegando en 2013 a superar las 430 toneladas. El tipo de productos que utilizan este medio son farmacéuticos, piezas pequeñas de autopartes, indumentaria, dinero, correspondencias y movimiento de mascotas, por mencionar los principales.

Para desarrollar este servicio, la ciudad cuenta con la Aeroestación Civil Comandante Espora, ubicada a unos 12 kilómetros de la zona céntrica. En los últimos años, se concretaron mejoras y ampliación de instalaciones; tales como, ampliación de área de atención y servicios a pasajeros y acompañantes, habilitación de manga telescópica para ascenso y descenso de las aeronaves, escalera mecánica, ascensor hidráulico, balizamiento para vuelos nocturnos, renovación de la pista principal, mejoras en la pista auxiliar, equipamientos de seguridad y mejoras de comunicación. Algunas de estas obras están en etapa de culminación a lo que se adiciona un proyecto de obra para un nuevo cuartel de bomberos instalado en la terminal con mejoras tecnológicas y de seguridad.

Las mejoras podrían colaborar en la incorporación de nuevas empresas y rutas de vuelo. En tal sentido, podría retomar su actividad una aerolínea que funcionaba en la ciudad y actualmente tiene sus vuelos desprogramados. A ello se suma la posibilidad de que una de las actuales aerolíneas incorpore una nueva ruta, mientras que otras empresas que nunca han utilizado el aeropuerto de Bahía Blanca están pensando en incorporarse con un servicio que arribaría a un destino actualmente no ofrecido.

Barco

El transporte marítimo de cargas es la modalidad destacada de la ciudad de Bahía Blanca como consecuencia de su puerto de aguas profundas que permiten el ingreso de grandes buques. De esta manera, desde el puerto local se envían productos a 70 países, según consta en los registros de exportación del año 2013 de la Aduana. Dentro de aquellos, los principales son Brasil y China, a los que se adicionan Arabia Saudita, Corea del Sur, Japón e Irán, entre otros. Se trata de unas 8,5 millones de toneladas aproximadamente.

A los envíos al exterior deben sumarse los volúmenes de carga que se operan como “removido”, es decir, que se intercambian con otros puntos del país. En el caso de removido entrado en buques, se asocia principalmente a combustibles y ronda las 400 mil toneladas, aproximadamente. Mientras que para el caso de removido salido en buques el movimiento es mayor, de alrededor de 1,2 millones de toneladas, asociado a envíos a otras regiones del país de fertilizantes, combustibles y otras cargas.

El flujo de cargas adicional que se da en el puerto de Bahía Blanca se relaciona con la importación de distintas mercancías. En los últimos años este movimiento de cargas ha sido muy superior a los registros históricos como consecuencia del ingreso de gas natural licuado. En los últimos años las toneladas ingresadas de este combustible fueron de 2,4 millones aproximadamente por año. A esta carga se suman principalmente combustibles e insumos de la industria petroquímica local. En total las importaciones superan las 2,6 millones de toneladas.

Mencionándolos por rubros y considerando los registros del puerto de los últimos 10 años, los productos vinculados a granos, aceites vegetales y subproductos generan el mayor movimiento con alrededor de 7 millones de toneladas en promedio. A ello le siguen los productos químicos e inflamables que para el mismo período cuentan con 4 millones de toneladas en promedio. Mientras que las cargas generales promedian 1,4 millones de toneladas.

Junto con el movimiento de productos a granel o líquidos, el puerto permite la operatoria de cargas contenedorizadas. En los últimos años estas cargas superan

las 200 mil toneladas movilizadas, destacándose los productos petroquímicos (esencialmente PVC y polietileno), las frutas y hortalizas, la harina y otros de menor cuantía. El número de contenedores involucrados supera los 17 mil.

De esta manera, se ven involucrados al año alrededor de 1.100 barcos de distinto tipo para llevar adelante la operatoria en el puerto local, reconociese buques de carga general, graneleros, fertilizantes, cisterna, pesqueros, portacontenedores, gaseros y aceiteros.

La infraestructura marítima del puerto permite que se generen numerosas operaciones comerciales. Desde el punto de vista de la operatoria, el puerto de Bahía Blanca ha ido mejorando sus prestaciones e incorporando nuevas empresas. No solo se ha mejorado en las prestaciones para carga en contenedores, en seguridad y en la ampliación de sitios sino que también se han llevado a cabo obras que permiten el ingreso de buques de gran porte. La más trascendente hace referencia a la profundización del calado de la ría principal llevándolo a 50 pies y el ensanche de la misma. Como consecuencia de esta actividad se ha volcado el refulado en sitios que permitieron la incorporación de más de 60 hectáreas de tierra que posibilitarían la llegada de nuevas empresas al puerto local. Según ha trascendido en medios periodísticos, el puerto de Bahía Blanca es sondeado por empresas, principalmente agroexportadoras.

A ello, se adicionan unas 40 hectáreas que pasaron a estar bajo control del Consorcio del Puerto de Bahía Blanca, luego de ser votado por Diputados y Senadores de la Provincia de Buenos Aires en 2013. El destino de esas tierras sería para obras básicas de infraestructura como ampliar el acceso del ferrocarril, un taller de reparaciones, una playa de precalificación de granos y un moderno sistema de molienda, entre otras obras clave para la logística del puerto local.

Tren

El transporte ferroviario que une la ciudad de Bahía Blanca con otros destinos esta desarrollado por 2 empresas: Ferroexpreso Pampeano S.A. (FEPESA) y Ferrosur Roca S.A.

A nivel país, la primera de ellas cuenta con alrededor de 50 locomotoras operativas y 2.100 vagones puestos en funcionamiento, mientras que la segunda posee 38 locomotoras operativas y 2.250 vagones actualmente en operación. Ambas emplean alrededor de 1.100 personas y operan una red 2.900 kilómetros, aproximadamente. FEPESA tomó posesión de la concesión en el año 1991 mientras que Ferrosur lo hizo dos años más tarde. Ambas cuentan con un contrato de 30 años de duración.

En los últimos 20 años, el transporte total de estas 2 empresas en todo el país creció. Los registros obtenidos para los últimos años de la serie, que van desde 1995 hasta 2014, se ubican por encima del valor promedio de toneladas transportadas durante dicho período. Durante el 2014 FEPESA transportó 3,5 millones de toneladas mientras que Ferrosur transportó 5,3 millones de toneladas aproximadamente.

Los servicios de transporte ferroviarios le permiten a Bahía Blanca conectarse hacia el norte, principalmente con Buenos Aires y Rosario, y hacia el sur con Neuquén. La empresa encargada del tramo Bahía Blanca-Rosario (entre otros) transportó hacia nuestra ciudad en el año 2013 2,4 millones de toneladas, aproximadamente utilizando casi 50.800 vagones. Las cargas se asocian a productos del agro y sus derivados.

En sentido inverso, desde Bahía Blanca esta misma empresa movilizó 53 mil toneladas, haciendo uso de 1.150 vagones. El principal envío es de fertilizantes y en menor medida productos agropecuarios o derivados de los mismos con destino principal a la ciudad santafesina.

En este caso, se observa que el flujo de transporte cuenta con mayor peso hacia el ingreso que hacia la salida de mercancías para la ciudad.

En el caso de la otra empresa ferroviaria, los movimientos de productos vinculan a Bahía Blanca con Buenos Aires y con Neuquén. Con datos al 2013, las cargas arribadas a la ciudad de Bahía Blanca fueron por un volumen de 86 mil toneladas. Principalmente se trató de bebidas, carga general y granos. Para ello se emplearon unos 3.100 vagones.

En lo que respecta a mercancías salidas desde Bahía Blanca, el volumen es mayor y ronda las 540 mil toneladas trasladadas en 19.400 vagones. Principalmente se trata del envío hacia Buenos Aires de productos petroquímicos, y en menor medida granos y mercadería en general.

Con datos del puerto de Bahía Blanca, las cargas ingresadas al complejo portuario por medio de vagones muestran una tendencia creciente en los últimos 20 años, acentuada en los últimos 10 años. Sin embargo, el camión fue tomando mayor participación, convirtiéndose en el responsable de más del 60% de las toneladas ingresadas. Para el año 2014, ingresaron por tren casi 2,3 millones de toneladas en unos 47.300 vagones, aproximadamente.

Algunas obras que colaborarían con la infraestructura ferroviaria de la ciudad de Bahía Blanca habían sido anunciadas por organismos competentes en la materia. Sin embargo, no se han visto materializadas. En algunos casos, se trató de ampliaciones en los accesos al puerto de la ciudad, mientras que los de mayor resonancia han sido las intenciones oficiales de puesta a punto de las vías, con el objeto de restablecer el transporte de pasajeros. Particularmente, se debían mejorar unos 60 kilómetros de vías entre la estación Aguará, en General Daniel Cerri, y Pedro Luro y otros 70 kilómetros, entre Pedro Luro y Carmen de Patagones. De esta manera, podrían volver a funcionar formaciones que unan Plaza Constitución con San Carlos de Bariloche, haciendo uso de las vías que circulan por Lamadrid y luego pasan por Bahía Blanca, para lo cual también resultaban necesarias algunas mejoras en otros tramos del tendido. Esto permitiría retomar un servicio que funcionó hasta inicios del 2011, momento en el cual el trayecto Bahía Blanca – Carmen de Patagones fue definitivamente cancelado.

Otra de las iniciativas fue de una cooperativa ferroviaria que presentó un emprendimiento con el fin de reactivar el ramal que une las localidades bonaerenses de Punta Alta y Bahía Blanca. Buscaba poner en operación 17 de los 26 kilómetros de vías en el tramo comprendido entre Villa Arias hasta el sector de El Saladero, como también hasta Bajo Hondo.

La empresa que actualmente cuenta con la concesión de las vías aledañas a Bahía Blanca para transporte de cargas menciona que la infraestructura ferroviaria actual es adecuada para los niveles de transporte actuales. En general, en cercanías a Bahía Blanca no hay inconvenientes de trascendencia. En la actualidad existen algunas obras de inversión en el marco de los compromisos contractuales de la empresa con el concedente. Mientras que desde los organismos oficiales encargados de este tipo de proyectos, al momento no se están desarrollando obras, ni existen planes de obras adicionales a corto plazo.

La intención de circular con vagones cargados con metanol desde Plaza Huincul hasta Ensenada, tampoco ha prosperado, por lo que las vías que van hacia Neuquén tuvieron alguna inversión en vistas de este proyecto que luego quedó trunco. La misma suerte corrió el proyecto minero de la empresa brasilera Vale, la cual tenía como plan hacer uso de las vías que vienen desde el sur hasta nuestra ciudad. Para este proyecto había llegado material ferroviario y se había considerado invertir en el tendido férreo interno de Bahía Blanca para reemplazar las vías que actualmente se utilizan por otras que se alejaban del centro de la ciudad y en algunos tramos, duplicar las vías disponibles. Asimismo, la empresa que cuenta con la concesión del tramo mencionado había anunciado acerca de una inversión para fabricar durmientes en Bajo Hondo, con el objetivo de abastecer este proyecto destinado a nuevas vías entre Mendoza y Río Negro y mejorar el estado de las que se ubican entre la provincia rionegrina y nuestra ciudad.

Por otra parte, este proyecto contribuía a consolidar la posibilidad de reflowtar el tren trasandino a través de la provincia de Neuquén. La construcción del Trasandino del Sur fue aprobada mediante la ley N° 23.253 y disponía la ejecución de un tendido férreo para unir la ciudad de Zapala en Argentina con la de Lonquimay en Chile, en búsqueda de un puerto de aguas profundas en el océano Pacífico como el caso de Talcahuano y de otro en el Atlántico, en Ingeniero White. Desde Zapala a Bahía Blanca, se deberían hacer mejoras para soportar el volumen de cargas que implicaría este proyecto, y las obras que tenía en ejecución Vale podrían haber sido de gran utilidad.

Cabe destacar que la empresa minera renovó su concesión en el puerto de Bahía Blanca hasta el 2017, por lo que quedaría en pie la posibilidad de que estas obras se lleven a cabo más adelante por esta misma empresa o por algunas de las grandes firmas internacionales que se han mostrado interesadas en desarrollar el proyecto minero de Malargüe.

Camión

La infraestructura de transporte terrestre vial posee variadas alternativas de conexión entre Bahía Blanca y otras ciudades importantes del país. El perímetro de la ciudad se encuentra totalmente enlazado por un camino de circunvalación que la conecta a rutas nacionales y provinciales. En el siguiente cuadro se observan las conexiones terrestres (rutas y vías) que vinculan a Bahía Blanca con ciudades de la Argentina.

En la ciudad de Bahía Blanca, si bien no se cuenta con datos actualizados, según el Registro Único del Transporte Automotor correspondientes al año 2007, se contabilizaban cerca de mil inscriptos (empresas de transporte, incluyendo transportistas individuales). Un 10% de ellas serían las más representativas en cuanto al movimiento generado. En número de camiones y con base en registros de la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas, unas 2.000 unidades estarían radicadas en Bahía Blanca. De las mismas, un 60% se dedicarían al transporte de granos, un 30% estarían abocadas al transporte de cargas varias y un 10% funcionarían como traslado de sustancias peligrosas.

Sin embargo, los flujos de carga por camión se realizan no solo por empresas de la ciudad sino que también involucra a empresas de otros puntos del país. En tal sentido, con el objeto de captar el movimiento que genera esta modalidad de carga, se analiza el Transito Medio Diario Anual (TMDA) de las rutas que llegan a la ciudad.

Conexiones viales terrestres

Cuadro1

Rutas Nacionales	Conexiones
RN 33	Rosario (750 km) - Santa Fe (940 km)
RN 35	Santa Rosa (330 km) - Córdoba (950 km) - Mendoza (1.120 km)
RN 3S	Viedma (270 km) - Trelew (750 km) - C. Rivadavia (1.120 Ks) - Río Gallegos (1.900 km)
RN 3N	Mar del Plata (460 km) - Buenos Aires (650 km)
RN 22	General Roca (490 km) - Neuquén (530 km)
RN 229	Punta Alta (30 km)
Rutas Provinciales	Conexiones
RP 51	Olavarría (300 km) - Buenos Aires (650 km)
RP 252	Aeropuerto (12 km)
Ferrocarriles	Conexiones
	Neuquén (575 km)
	Rosario (925 km)
	Buenos Aires (640 km)

Fuente: DNV, DVBA, empresas prestatarias de servicios y www.maps.google.com

Este indicador, elaborado por las Direcciones de Vialidad nacional y provincial según sea el caso, mide el flujo diario como promedio de distintas mediciones a lo largo del año y en un trayecto determinado. En algunos casos, se detalla el tipo de vehículo en circulación, por lo que para este caso se considerarán camiones con y sin acoplado y semirremolques.

El hecho de que se tome la medición de un camión circulando en los accesos de la ciudad no significa que la misma sea el destino final de la carga ya que puede estar dirigiéndose a otra jurisdicción. Esto puede ocasionar que un mismo vehículo pueda ser medido en dos accesos como consecuencia de que no se especifica el sentido de circulación de estas unidades de transporte. De tal manera, la suma de las TMDAs no es una opción válida. A su vez, al estar medido en momentos determinados del año, no puede captarse la estacionalidad de las cargas.

Este tipo de restricciones y consideraciones en cuanto al dato estadístico, están presentes en cualquier momento en el que sea realizada la medición. Por lo tanto, el dato puede utilizarse como indicador aproximado del volumen de movimientos de carga que hay en las rutas que llegan a la ciudad de Bahía Blanca para dos años de referencia. En esta oportunidad, se observaron datos para los años 2006 y 2013.

La ruta provincial 51 es la que ha tenido el mayor incremento en el flujo vehicular de carga. Para 2013 creció más de un 120% respecto a la medición de 2006, contando con un movimiento diario promedio de casi 2.300 camiones. En unidades, le sigue la ruta nacional 3 que se dirige hacia el sur, con casi 2.000 camiones en promedio por día, manteniéndose casi constante con lo registrado en 2006. La ruta nacional 33 contaría al 2013 con un movimiento diario promedio de 1.500 vehículos pesados de carga, cifra un 20% superior al año 2006. Por su parte, la ruta nacional 3 pero con dirección norte registró movimientos promedios diario de algo más de 1.100 camiones, siendo el único acceso que redujo su movimiento promedio diario de este tipo de vehículos

al comparar el 2013 con el 2006 (-27%). Por último, el acceso a la ciudad proveniente de la ruta nacional 35 es el que menor cantidad de tránsito pesado revela, con menos de 400 unidades en promedio diario, valor levemente superior al comparar 2013 con 2006.

De lo anterior, puede mencionarse que los accesos que vienen desde el norte, principalmente desde la Ciudad de Buenos Aires (RP 51 y RN 3 N) son los que, sumados, generan el mayor flujo de transporte de cargas. El promedio diario que generan ambas rutas equivale a 1,2 millones de camiones en circulación al año. Y como punto adicional, se observa que considerando los datos del 2013 versus los datos del 2006, el incremento de tráfico vehicular promedio diario es de casi un 20% más para los accesos de Bahía Blanca.

Tránsito medio diario anual (TMDA)

Cuadro 2

Camiones con acoplado, camiones sin acoplado y semirremolques

Ruta	2006	2013	Var %	Tramo considerado
RP 51	1.030	2.274	121%	ENTRE LA RP 72 Y LA RP 252
RN 3 sur	1.912	1.918	0%	ACC.A GRAL.CERRI (I) - INT.R.N.22 (D) (PORCENTAJES CAMION 2006 SEGÚN 2007)
RN 33	1.274	1.535	20%	INT.EX R.N.33 (B.BLANCA SAL.) - INT.R.P.76
RN 3 norte	1.542	1.121	-27%	INT.EX R.N.3 (D) - INT.R.N.249 (I) (PORCENTAJES CAMION 2006 SEGÚN 2007)
RN 35	351	382	9%	INT.R.N.33 (B.BLANCA SAL.) - ACCESO A CHASICO (D) (PORCENTAJES CAMION 2013 SEGÚN 2010)
TOTAL	6.109	7.230	18%	

Fuente: DNV y DVBA

Muchos de los camiones que arriban a la ciudad lo hacen con materias primas agropecuarias que tienen como principal destino las terminales exportadoras del puerto de Bahía Blanca. Con datos del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, se observa que en los últimos 20 años han ingresado al puerto unos 150.000 camiones por año, en promedio. Al año 2012 se dio el valor máximo de esta serie con más de 207.000 camiones. Para los últimos 10 años (2005-2014) estos vehículos ingresaron al puerto local unas 5 millones de toneladas en promedio anual.

Como dato de importación de mercancías por camión a Bahía Blanca, se destacan más de 310 toneladas de bobinas de papel provenientes de Chile, aparatos y dispositivos por 650 toneladas y demás artículos. En total, al 2013 ingresaron en camión 1.800 toneladas, según lo registrado en la aduana de oficialización Bahía Blanca.

Otro movimiento importante de ingreso de camiones a la ciudad es la sal que se utiliza como insumo para una de las empresas petroquímicas de la ciudad. Como referencia, se cuenta con el dato al año 2006 de casi 280 mil toneladas, trasladadas en unos 9.700 camiones, aproximadamente.

Con flujo de salida pueden mencionarse productos que se exportan y toman como aduana de oficialización Bahía Blanca. Al año 2013 fueron 126 mil toneladas cuyas cargas principalmente fueron residuos de productos primarios, aceites vegetales y productos de la industria petroquímica.

En relación al puerto, las mercancías con movimiento terrestre de salida por camión alcanzaron las 400 mil toneladas en 2013, encabezado por movimiento de fertilizantes al interior del país, subproductos del agro y cargas varias. A ello se suman envíos terrestres del complejo petroquímico de la ciudad, los cuales adicionarían alrededor de 400 mil toneladas más, según data en los últimos registros del 2006.

El envío de camiones con lo obtenido en la refinería local y la planta de gas ubicada en cercanías de la ciudad de Bahía Blanca también generan un elevado tránsito de camiones. En tal sentido y con base en los datos del 2006, las cargas de combustibles y gases en circulación superarían el millón de toneladas movilizadas anualmente en camiones.

Por último, resta considerar el movimiento de ingresos y salidas de cargas generales. Tal es el caso de artefactos eléctricos y de uso doméstico, artículos para el hogar, materiales de construcción, insumos industriales, materias primas para fabricación de alimentos y bebidas, alimentos, bebidas, frutas y hortalizas. En algunos casos, el destino final es la ciudad de Bahía Blanca, para abastecer sus centros comerciales o sus industrias. De manera inversa, los productos elaborados en la ciudad salen vía terrestre para alcanzar centros de consumo hacia el norte, sur y centro del país. En otros casos, algunas cargas utilizan a Bahía Blanca como paso intermedio para dirigirse principalmente a otras zonas de consumos. Tal es el caso de las frutas y hortalizas con destino principal hacia Buenos Aires. No existen cifras precisas del volumen que generan en total este tipo de cargas.

Pasando a considerar la infraestructura vial que hay en cercanías a la ciudad, puede mencionarse que la ruta provincial 51 ha sido reencarpetada hace pocos años atrás, aunque, como se hiciera mención anteriormente, el excesivo uso de vehículos de gran porte permite ver un importante deterioro en varios tramos de la misma.

También, Vialidad Provincial ha invertido recientemente casi 50 millones de pesos en tramos de las rutas 67, 76 y 51 para conservación y mantenimiento.

Desde la Provincia se mencionó la idea de trabajar en la concesión de seis rutas provinciales entre las que se encontraban la 51, 41, 74, 65 y 86. Acerca de este proyecto, aún no se han dado nuevos anuncios oficiales que ratifiquen esta intención.

Como obras finalizadas pueden mencionarse las que se llevaron a cabo en inmediaciones de la ciudad, como lo es la doble trocha hasta el aeropuerto, la repavimentación de la ex calle Indiada y el inicio de obra de la rotonda a la altura de “El Cholo”, actualmente postergada por inconvenientes con la empresa encargada de la licitación. Esta última es jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad.

Como obras pendientes de ejecución, dentro de la jurisdicción de Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, se incluyeron dentro del presupuesto 2015 la continuación de la doble trocha desde la Avenida Cabrera hasta el empalme con la ruta 33, obras de señalización en el paso a nivel de camino Sesquicentenario (en inmediaciones de la ciudad de Bahía Blanca), reparación de rutas en tramos aledaños a Bahía Blanca, la ruta 72 para el tramo Saldungaray – Sierra de la Ventana y repavimentación de la ruta provincial 67 en el tramo Puan – Pigüé. En la mayoría de los casos, los proyectos de obra no cuentan con un monto de presupuesto asignado.

Pasando a considerar los proyectos anunciados desde la Dirección Nacional de Vialidad y el estado actual de cada uno de ellos, puede decirse que no están previstas obras de trascendencia en la ruta nacional 35, dado su bajo volumen de tránsito. Por

otra parte, el resto de las rutas nacionales con acceso a Bahía Blanca cuentan con proyectos auspiciosos que por el momento resultan de dudosa concreción.

En el año 2007 surgió el proyecto de realizar una interconexión entre las rutas 3 norte y sur, que involucra la traza vehicular de Bahía Blanca. El mismo se diagramó en 4 secciones, de las cuales, la primera es la más avanzada debido a que ya cuenta con los análisis técnicos elaborados junto con los planos confeccionados. Este primer tramo de 10 kilómetros involucra el acceso desde la ruta 3 norte a la altura de Grünbein hasta la Avenida Dasso. En total, se proyecta una doble trocha desde el acceso a Bahía Blanca por la ruta 3 norte hasta la ciudad de Médanos (considerando un tramo de la ruta nacional 22), bordeando el acceso a puertos y mejorando con puentes los accesos a la ciudad y al complejo portuario. La obra evitaría conflictos de tránsito, facilitaría el paso de norte a sur y viceversa y mejoraría la circulación vehicular en accesos de la ciudad. Actualmente, como se mencionó con anterioridad, sólo se está llevando a cabo la concreción de la rotonda a la altura de “El Cholo”, punto que forma parte del ambicioso plan de 4 secciones. Dentro de esta obra, se incluiría una doble trocha en camino Sesquicentenario, entre la rotonda de “El Cholo” y la ruta nacional 33. En el corto plazo, para este tramo de circulación es posible que se lleve a cabo una reparación parcial debido a la intensa cantidad de vehículos que transitan diariamente por ella.

Para la ruta nacional 33, desde 2010 se cuenta con el estudio de una autovía que una la ciudad de Bahía Blanca con Pigüé. En este caso, el proyecto también está dividido en 4 tramos. Se prevén 4 carriles de circulación, 2 en cada sentido, con mejoras en accesos a las ciudades intermedias y con conexiones al nivel o en distinto nivel con otras rutas provinciales y nacionales. Las licitaciones para los análisis técnicos, económicos y ambientales ya han sido adjudicadas.

En esta ruta (RN 33), se han hecho algunas obras de conservación y mantenimiento en los últimos años, específicamente para el tramo Bahía Blanca-Trenque Lauquen.

Finalizando con los proyectos anunciados para rutas nacionales circundantes a Bahía Blanca, el más reciente es el estudio para una doble vía entre Bahía Blanca y Coronel Dorrego para la ruta nacional 3 dirección norte. Al momento se abrió la licitación para llevar adelante el estudio de ingeniería, económico y ambiental. Esta obra prevé una doble trocha entre ambas ciudades mencionadas y el trabajo está dividido en dos secciones.

Adicional a los anuncios oficiales para las rutas que llegan a Bahía Blanca, se recuerda el Plan Quinquenal (2012-2016) anunciado en 2011 por la Secretaría de Transporte en el cual se preveían ampliaciones y mejoras para el puerto local y, como dato destacado, determinar a la ciudad de Bahía Blanca como unos de los “Hubs logísticos regionales”. Los Hubs logísticos son “terminales intermodales de carga y zonas de actividades logísticas (ZAL) donde confluyen los servicios de transporte de carga por ferrocarril y/o automotor y/o marítimo y/o aéreo, con operación de puertos húmedos y secos y aduanas, que concentran las operaciones de carga en un punto, permitiendo la complementariedad de los modos de transporte de manera de potenciar las ventajas comparativas de cada uno, disminuyendo los costos totales y los impactos negativos, pudiendo transformarse en polos de desarrollo regional”.

La ciudad de Bahía Blanca se presentó como 1 de los 6 Hubs logísticos a desarrollar. Actualmente no se observan obras desarrolladas para tal fin con la magnitud suficiente como para transformarse en una ZAL.

Comentarios finales

Bahía Blanca presenta un importante movimiento logístico dado su ubicación geográfica y como consecuencia de contar con las 4 modalidades de transporte a disposición.

Desde el punto de vista de movimientos de cargas, el medio de transporte más importante radica en el uso de buques tanto para operatorias de comercio exterior como para el removido de mercancías dentro del país. Posteriormente, el volumen de movimientos en camiones es de magnitud considerable como resultado del arribo a la ciudad de toneladas con destino al puerto, a lo que se suman el ingreso de insumos al complejo industrial de la ciudad, las salidas de productos de la industria local, el movimiento de combustibles y gases y las operatorias derivadas del transporte de cargas generales. En cuanto al transporte ferroviario, nuevamente el puerto de la ciudad funciona como imán para el arribo de un gran volumen de cargas, presentando en sentido contrario una importante salida de productos petroquímicos y cargas generales hacia otros destinos del país. Por último, el avión se presenta como una buena alternativa para el movimiento de cargas livianas que requieren de un rápido envío. En total, serían unas 25 millones de toneladas que, como mínimo, se movilizarían anualmente en torno a la ciudad de Bahía Blanca.

Cuadro 3

Modalidad	Volumen (tn)	Sentido	Productos principales
AVION	300	Entrado/Salido	Farmacéuticos, autopartes pequeñas, indumentaria, dinero, correspondencias, mascotas
BARCO	2.600.000	Entrado (importación)	GNL, combustibles e insumos para la industria local
	400.000	Entrado (removido)	Combustibles
	8.500.000	Salido (exportación)	Granos, aceites y subproductos, petroquímicos, gases, cargas generales
	1.200.000	Salido (removido)	Fertilizantes, combustibles y cargas varias
TREN	2.500.000	Entrado	Granos, aceites y subproductos, productos químicos, bebidas y cargas generales
	600.000	Salido	Petroquímicos, granos y cargas generales
CAMION	7.100.000	Entrado	Granos, insumos para la industria local, alimentos y bebidas, hacienda, artefactos y artículos de uso doméstico, insumos industriales, materiales de construcción
	2.000.000	Salido	Petroquímicos, combustibles, gases, subproductos del agro, alimentos y bebidas, cargas generales
TOTAL MOVILIZADO	24.900.300	Entrado/Salido	Rubros: granos, petroquímicos, combustibles, gases, alimentos y bebidas, artefactos y artículos del hogar, materiales de construcción, cargas varias.

La lista no es una enumeración exhaustiva de las cargas y los volúmenes ingresados por cada una de las modalidades. Solo pretende destacar las cargas para las cuales existen datos y conforman el volumen principal movilizado. El volumen total movilizado presentado al final establece un piso de referencia.

Obras de infraestructura de transporte estado de situación

Cuadro 4

Modalidad	Obra	Estado	Año de anuncio/Año de finalización
Avión	Mejoras en las instalaciones	Finalizado	Desde 2009 hasta 2015
	Mejoras de la pista auxiliar	Finalizado	2010/2012
	Mejoras en iluminación	Finalizado	Desde 2010 hasta 2015
	Renovación de la pista principal	En ejecución	En ejecución 2015
	Mejoras tecnológicas y de seguridad	Finalizado y en ejecución	Desde 2011 hasta 2015
	Nuevo cuartel de bomberos	Proyectado	2015
	Servicios de nuevas empresas	Proyectado	2015
Barco	Mejoras en prestación de carga contenedorizada	Finalizado	2007/2008
	Ampliación de espacios para el puerto	Finalizado	2011/2014
	Mejoras en terminales	Finalizado	Desde 2007 hasta 2015
	Ensanchamiento de ría principal	Finalizado	2011/2014
	Dragado de ría principal	Finalizado	2011/2015
	Mantenimiento de dragados	En ejecución	En ejecución 2015
	Mejoras en accesos viales	Proyectado	2013
	Taller de reparaciones	Proyectado	2013
	Playa de precalificación de granos	Proyectado	2013
Tren	Instalación de nuevas empresas	Proyectado	2013
	Mejoras parciales en vías	Finalizado	Desde 2009 hasta 2015
	Arreglos de vías para reestablecer tren de pasajeros	Proyectado	2011
	Renovación de tramos de vías hacia el sur	Proyectado	2010
	Mejoras, corrimiento y ampliaciones en vías de acceso a la ciudad	Proyectado	2010
Camión	Fabricación de durmientes	Proyectado	2012
	RP 51: reencarpetamiento	Finalizado	2004/2007
	RP 51: mejoras y reacondicionamiento	Finalizado/Proyectado	Desde 2008 hasta 2015
	Doble trocha hacia el aeropuerto	Finalizado	2010/2011
	Ex Indiada	Finalizado	2012/2013
	Mejoras en RN 22 (cercanías a Bahía Blanca)	Finalizado/Proyectado	Desde 2009 hasta 2015
	Rotonda a la altura de "El Cholo"	En ejecución	En ejecución 2015
	Doble trocha entre av. Cabrera y acc. RN 33	Proyectado	2014
	Obras de señalización en paso a nivel de Camino Sesquicentenario	Proyectado	2014
	Interconexión entre RN 3 norte y RN 3 sur: 4 secciones (1)	Proyectado	2007
	Mejoras en Camino Sesquicentenario (2)	Proyectado	2014
	Autovía RN 33 tramo Bahía Blanca-Pigüé: 4 Secciones (3)	Proyectado	2010
	Autovía RN 3 norte tramo Bahía Blanca-Coronel Dorrego: 2 secciones (4)	Proyectado	2014
	Bahía Blanca como "Hub logístico" (Plan quinquenal 2012-2016)	Proyectado	2011

(1): Finalizado el diseño y el estudio de las secciones. Hay un tramo de 10 kilómetros con mayor grado de avance.

(2): La renovación y doble trocha entraría dentro de la obra de interconexión entre RN 3 norte y RN 3 sur

(3): Partes del estudio están finalizadas y partes están en ejecución

(4): Licitado el estudio

La lista no es una enumeración exhaustiva de las obras desarrolladas y ha desarrollar para las distintas modalidades. Solo pretende destacar las de mayor trascendencia y para las cuales existe acceso a la información

Fuente: artículos periodísticos locales y nacionales, ANAC, CGPBB, DNV, Presupuesto 2015 Provincia de Buenos Aires y empresas prestatarias de servicios.

Pasando a considerar la infraestructura vial en Bahía Blanca, las obras más trascendentes se asocian al puerto. Haber conseguido un importante calado y mejoras en los accesos de la ría posibilitó la operatoria de buques de mayor porte y la generación de nuevos sitios que están disponibles para su ocupación. Ello debería ir acompañado con obras en infraestructura de transporte terrestre. En el caso de la modalidad ferroviaria, muchas de estas obras proyectadas quedaron a merced de lo acontecido con proyectos de gran envergadura que establecían como necesario inversiones en la traza ferroviaria de la ciudad y en la región. Por su parte, las obras importantes anunciadas desde Vialidad Provincial y Nacional aún están en etapas de estudios y licitaciones, por lo que su concreción dista de encontrarse en un momento cercano. Como punto a favor, la conexión aeroportuaria de la ciudad ha sido mejorada. ■

Ganadería regional con gran potencial de crecimiento

En promedio durante los últimos 5 periodos el superávit forrajero a nivel regional se estima en 3 millones de toneladas de materia seca. Al comparar este valor con los 11 millones de toneladas de materia seca de producción promedio total anual a nivel regional, representa un 27% de "recurso no utilizado".

A partir de las 11 millones de toneladas de materia seca de producción promedio anual para la región y en base a una carga animal que puede soportar esta oferta forrajera, existe un sobrante de recursos forrajeros capaz de recibir unos 850 mil EV adicionales a los existentes realmente en los últimos 5 periodos.

Dado que el stock ganadero se redujo de manera considerable en los últimos años, el diferencial acumulado entre producción potencial y real es cercano a 400 mil toneladas de carne equivalente res con hueso. En valores monetarios actuales representa unos \$11.650 millones.

Las perspectivas para la ganadería vacuna tanto a nivel nacional como regional anticipan a priori un marco favorable por diversos factores. Expectativas por cambio en la política agropecuaria, baja carga animal por hectárea y una gradual normalización macroeconómica en el mediano plazo, materializarían un cambio en la evolución sectorial dando inicio de esta manera a un periodo de recuperación productiva.

La histórica liquidación de animales durante los años 2009/2010 a nivel regional, de la cual se evidencian bajos niveles de recuperación hasta la actualidad, plantea un punto importante respecto al gran potencial de crecimiento que presenta la región a partir de un déficit de carga animal que actualmente caracteriza al sector ganadero en todo el sudoeste bonaerense. En tal sentido el presente informe pretende estimar la evolución que ha presentado este indicador, utilizarlo para interpretar algunos aspectos que ha caracterizado al sector en los últimos años y determinar el planteo de hipótesis probables a mediano plazo que permitan aprovechar las ventajas competitivas naturales que posee la región para la producción ganadera.

Para cumplir con el objeto planteado se utilizó una valiosa herramienta elaborada a partir de un proyecto conformado por el INTA, AACREA, MINAGRI y la FAUBA¹, donde se estima la producción forrajera a nivel país discriminado por partido. El resultado obtenido en este importante trabajo de investigación permite definir una oferta forrajera anual, dato que abre el camino para su utilización como insumo en diversos campos de análisis.

¹Sistema Nacional De Diagnostico, Planificación, Seguimiento y Prospección Forrajera en Sistemas Ganaderos - Proyecto Índice Verde: INTA, AACREA, MINAGRI Y FAUBA.

Descripción metodológica y resultados

El dato considerado como punto de partida del análisis lo representa el stock bovino regional expresado por las existencias ganaderas de cada categoría en los doce partidos del sudoeste bonaerense² contabilizadas en la segunda campaña de vacunación contra la fiebre aftosa anual. El otro dato relevante es la producción forrajera anual por partido estimada a partir del proyecto INDICE VERDE mencionado.

²Bahía Blanca, Coronel Rosales, Coronel Suarez, Coronel Pringles, Coronel Dorrego, Patagones, Puan, Villarino, Saavedra, Tornquist, Adolfo Alsina y Guaminí.

Utilizando una relación técnica entre categorías denominada equivalente vaca (EV) se pudieron unificar todas las existencias del stock en un único EV para todas las existencias. Conceptualmente, un EV representa el promedio anual de los requerimientos de una vaca de 400 kg de peso que gesta y cría un ternero hasta el destete con 160 kg incluido el forraje consumido por el ternero. De esta manera se definen entre las distintas categorías las relaciones técnicas posibles, por ejemplo los terneros equivalen a 0,6 EV y los toros a 1,3 EV. Esto permite definir una carga animal total cuantificada en EV, dato que se puede apreciar en el gráfico 1, donde se traza la evolución de este indicador entre los años 2002 y 2014.

La importante liquidación evidenciada en el periodo 2009-2010 refleja la reducción en la carga, que entre los años 2002 y 2008 se mantuvo estable entre los 3 millones de EV y 2,5 millones de EV. Durante los años 2009 y 2010 la carga se ubicó en un nivel históricamente bajo inferior a los 2 millones de EV, en los 4 años posteriores evidenció una reducida recuperación que sitúa la carga estabilizada apenas por encima de los 2 millones de EV.

Cuadro 1

Partido	Materia seca por año (tn)
ADOLFO ALSINA	950.000
BAHIA BLANCA	788.000
CORONEL DORREGO	1.074.000
CORONEL PRINGLES	1.542.000
CORONEL ROSALES	316.000
CORONEL SUAREZ	1.557.000
GUAMINI	909.000
PATAGONES	232.000
PUAN	997.000
SAAVEDRA	982.000
TORNQUIST	1.286.000
VILLARINO	341.000
TOTAL	10.974.000

La producción regional promedio de forraje anual estimada a partir del proyecto mencionado anteriormente, se sintetiza en el cuadro 1. La información se presenta en toneladas anuales de materia seca por partido y surge de la productividad de cada recurso forrajero natural y cultivado en la región a partir de la cual se estima la oferta forrajera total anual. La metodología utilizada para la estimación de la productividad forrajera es de una importante complejidad y excede el alcance del presente informe, no obstante esto, el proyecto refleja una consistencia suficiente como para que los resultados sean utilizados con absoluta confianza. La suma en toda la región refleja un valor cercano a las 11 millones de toneladas de materia seca, volumen que representa la evolución promedio anual de la oferta forrajera a nivel regional (representa el promedio entre los años 2000 y 2012).

En base a informes técnicos referidos al consumo de materia seca por animal y por día, se pudo estimar los requerimientos forrajeros reales para todo el stock ganadero regional. En el cuadro 2 se observa la evolución de este indicador en base a los EV

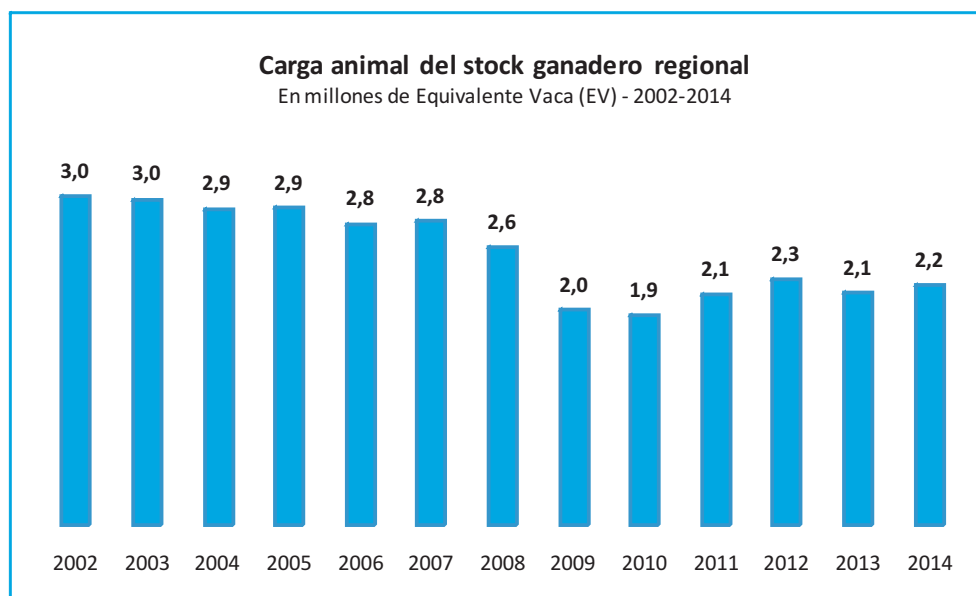


Gráfico 1

Fuente: SENASA

totales de cada periodo y a partir de la producción de forraje promedio anual para la región expresada en el cuadro 1, se obtiene el superávit forrajero en cada periodo. Los resultados reflejan que desde el año 2002 hasta el 2014 se pasó por todas las situaciones posibles. En el comienzo de la serie se presenta un déficit de forraje en base a la carga ganadera existente y a partir de ese periodo se inicia un proceso de crecimiento en el superávit forrajero producto de la histórica liquidación ganadera observada en la región. Es llamativo el salto que se observa entre los años 2007 y 2009, pero esto obedece a que en este análisis se considera la producción forrajera promedio y al comparar ese dato con las existencias reales en esos periodos se produce un abrupto crecimiento en el superávit forrajero que quizás excede la realidad dado que en ese periodo se produjo una de las sequías más prolongadas de la historia a nivel regional. No obstante esto, a partir de esos años se puede afirmar que en términos generales climáticamente la región se mantuvo dentro de los parámetros históricos, por lo que desde el año 2010 el superávit forrajero se puede interpretar como real dadas las existencias ganaderas en cada uno de los periodos. En promedio durante los últimos 5 periodos el superávit forrajero a nivel regional se estima en 3 millones de toneladas de materia seca. Al comparar este valor con los 11 millones de toneladas de materia seca de producción promedio total anual a nivel regional, representa un 27% de “recurso no utilizado”.

Al mismo tiempo y en base a los resultados respecto al superávit forrajero se puede estimar el déficit de carga en EV totales a partir de las relaciones técnicas descritas anteriormente. En tal sentido considerando los últimos 5 periodos se puede apreciar que existió un déficit promedio de carga cercano a los 850 mil EV. Esto significa que a partir de las 11 millones de toneladas de materia seca de producción promedio anual consideradas anteriormente y en base a una carga animal que puede soportar esta oferta forrajera, existe un sobrante de recursos forrajeros capaz de recibir unos 850 mil EV adicionales a los existentes realmente en los últimos 5 periodos.

En dicho resultado se concentra el potencial de crecimiento ganadero que existe a nivel regional. Este valor representa aproximadamente las cabezas expresadas en EV que el stock regional podría incrementar, sin requerir inversiones importantes para generar oferta forrajera excedente. Es decir refleja la capacidad ociosa en términos de forraje que existe a nivel regional.

Cuadro 2

Período	Requerimientos kg MS totales	Superávit forrajero kg MS	Déficit de carga en EV totales
2002	11.045.051.658	-71.051.658	-19.466
2003	10.948.467.730	25.532.270	6.995
2004	10.631.463.040	342.536.960	93.846
2005	10.673.577.653	300.422.348	82.307
2006	10.126.555.803	847.444.198	232.176
2007	10.201.694.703	772.305.298	211.590
2008	9.354.471.303	1.619.528.698	443.706
2009	7.224.605.965	3.749.394.035	1.027.231
2010	7.036.681.700	3.937.318.300	1.078.717
2011	7.734.094.683	3.239.905.318	887.645
2012	8.271.697.343	2.702.302.658	740.357
2013	7.816.206.360	2.925.793.640	801.587
2014	8.072.317.188	2.669.682.813	731.420

Fuente: SENASA

³Observatorio
ganadero. Informe
nº 1. AACREA.

Producción ganadera real y potencial

El análisis anterior plantea la posibilidad de estimar la producción ganadera regional real a partir de la productividad del stock total y calcular la diferencia respecto a la situación potencial. Para cumplir con este objetivo se considera la producción de carne por animal en stock a nivel país como punto de referencia para la región. Este dato refleja una evolución estable en los últimos años cercana a los 51 kg equivalente res con hueso por animal por año³.

Bajo los supuestos previos se puede concluir que el stock ganadero regional del año 2003 representa un stock cercano al uso pleno de la capacidad forrajera, es decir considerar estas existencias sería correcto en base al razonamiento anterior para estimar la producción potencial del stock regional. Esto determina como resultado un valor aproximado cercano a las 185 mil toneladas de carne equivalente res con hueso, cifra que representaría la producción potencial de carne a nivel regional en base a una producción de forraje estable regional de 11 millones de toneladas de materia seca. Dado que el stock a nivel regional se redujo de manera considerable en los años posteriores acumula un diferencial entre el potencial y el real cercano a las 400 mil toneladas de carne equivalente res con hueso. En valores monetarios actuales eso representa una cifra aproximada a los \$11.650 millones.

Conclusiones

Los resultados del presente informe son evidentes respecto al potencial ganadero regional y el costo que ha provocado la reducción del stock ganadero en términos de generación de ingresos para la región. Los números reflejan una pérdida que respecto a otras actividades económicas representativas de la región no tienen ningún tipo

de comparación, incluso aquellas que generan un importante porcentaje del valor agregado regional.

El desafío que plantea el futuro se asocia a encontrar la manera de aprovechar las ventajas naturales que posee la actividad a nivel regional y de esta manera recuperar el terreno perdido. Lo que no se generó en su momento no será posible compensar, pero crear las condiciones para revertir la tendencia es el desafío que las autoridades se deberán proponer a corto plazo y de esta manera propiciar los incentivos necesarios para que la actividad recupere la importancia que en algún momento tuvo en la economía regional. ■

Análisis de coyuntura

Índice de Precios al Consumidor

Durante febrero, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) CREEBBA, verificó una desaceleración con respecto a la suba registrada en el primer mes del año y retomó el ritmo de crecimiento operado en diciembre último, con una variación general del 1,5%. Con respecto a febrero 2014, en tanto, el índice local presentó un incremento del 30,3%.

Aún es prematuro realizar una proyección inflacionaria para todo el año ya que pesan, por un lado, el menor nivel de actividad económica y la desaceleración en el crecimiento del producto, que tienden a contener y a moderar los precios y, por el otro, los efectos que las negociaciones salariales en los distintos sectores y su efecto derrame, que suman presión, además de variables claves como el tipo de cambio en un año por demás incierto en función del próximo escenario político tras las elecciones de octubre.

Lo cierto es que diversos indicadores básicos dan cuenta de un inicio de año mucho más sereno en materia de precios que 2014. Por ejemplo, la variación de febrero el año pasado con respecto al mes previo fue del 5,3%, la suba interanual del 35% y la inflación acumulada en el bimestre del 10,2%, cuando actualmente asciende a 3,4%.

A nivel capítulos sobresalió en febrero *Transporte y Comunicaciones*, con un alza del 2,86%. La mayor incidencia provino de transporte público de pasajeros, que se ajustó un 5,2%. También incidieron los rubros *comunicaciones* (2,2%),

automóviles (2%) y *mantenimiento de vehículos* (1,3%). En el caso de las comunicaciones sobresalieron los ajustes en planes de telefonía celular. En el tercer rubro, hubo aumentos del 1,7% en *seguro y estacionamiento*, 1,6% en *combustible y lubricantes* y 1,4% en *cubiertas y repuestos*.

Equipamiento del hogar avanzó un 1,8% y las categorías que se destacaron fueron productos de *limpieza* (2,6%), *servicios para el hogar* (2,4%) y *artículos de ferretería* (1,2%). Las demás presentaron variaciones moderadas.

Educación sumó un 1,5% a la inflación del mes impulsada por textos y útiles escolares (3,6%), en un mes en el que la demanda de estos artículos se eleva sustancialmente y de modo estacional en virtud del reinicio del ciclo lectivo. También los servicios educativos tuvieron actualizaciones. En esta oportunidad fueron los servicios de *educación complementaria* (idioma, computación) los que se elevaron, con un impacto del 2% en el IPC.

Alimentos y Bebidas cerró febrero con una variación global del 1,4%. A nivel rubros se destacaron: *frutas*

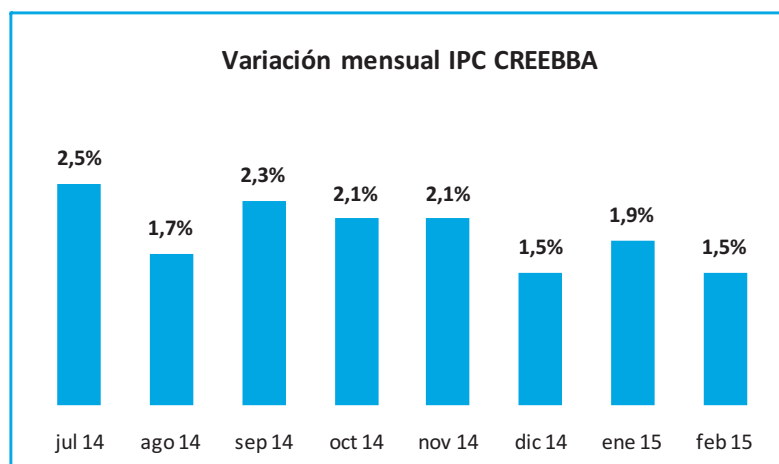
(4,1%), *bebidas sin alcohol* (3,9%), *condimentos* (2,6%), *azúcar y dulces* (1,9%), *verduras* (1,9%), *carnes* (1,7%), *aceites y grasas* (1,7%), *bebidas alcohólicas* (1,6%) y *lácteos* (1,3%).

Salud aportó una suba del 1,3%. Si bien en 2015 aún no se han materializado nuevos ajustes en medicina privada autorizados por el gobierno, cuestión que es inminente, de todos modos ha habido incrementos en elementos de primeros auxilios (2,2%), *medicamentos* (2%) y *servicios médicos y odontológicos* (1,5%), que definieron el comportamiento del índice del capítulo en esta oportunidad.

Vivienda se elevó un 1,1% en relación al índice de enero, a partir del ajuste del 12% en *servicios* y del 0,6% en *materiales de construcción*.

Los demás capítulos exhibieron aumentos menores. *Indumentaria*, un 1%, *Esparcimiento*, un 0,7% y *Bienes y servicios varios*, un 0,5%. En tanto las veinte variedades básicas de alimentos y bebidas se valoraron en 437,5 pesos, con un leve retroceso respecto de enero y con un alza acumulada del 26,4% en los últimos doce meses.

Consule la **CALCULADORA DE INFLACION** para Bahía Blanca en www.creebba.org.ar



Industria, comercio y servicios

La situación general de las empresas de Bahía Blanca en el bimestre enero-febrero resultó normal para esta época del año. El saldo de respuesta del indicador dio un resultado positivo, producto de un 12% de los consultados que se encontró mejor y un 9% que estuvo peor. Este repunte se explica porque el bimestre anterior estuvo por debajo de lo esperado, en cambio el primer bimestre del año 2015 se mostró acorde con las expectativas de los empresarios.

Comparando la situación actual con la del mismo bimestre del año pasado, la mayor parte de los encuestados respondieron permanecer igual, un 13% se vio mejor que el año pasado y un 14% peor. Es decir que se nota una situación de estancamiento que se mantuvo a lo largo del 2014, en un nivel de actividad por debajo de lo normal recordando que el año pasado comenzó con una devaluación.

Las ventas disminuyeron en la mayoría de los rubros. El relevamiento arrojó un 71% de empresas con ventas estables, un 10% con mejores niveles de venta y un 20% con peores niveles que el bimestre anterior. En términos reales, el indicador de ventas dio como resultado en promedio una disminución del 2,9% respecto al bimestre anterior y del orden de un 0,2% con respecto al enero-febrero de 2014.

Respecto a lo que esperan para los próximos meses, los empresarios se mostraron cautelosos, con una mayoría que cree que no van a mejorar ni a empeorar en sus respectivos sectores, pero si se compara con lo manifestado en relevamientos anteriores se nota una leve mejora de las expectativas dado que antes se mostraban más pesimistas.

SITUACION GENERAL	Buena 12%	Normal 79%	Mala 9%
TENDENCIA DE VENTAS ¹	Mejor 10%	Igual 70%	Peor 20%
SITUACION GENERAL ²	Mejor 13%	Igual 73%	Peor 14%
EXPECTATIVAS SECTORIALES	Alentadoras 12%	Normales 78%	Desalent. 10%
EXPECTATIVAS GENERALES	Alentadoras 5%	Normales 82%	Desalent. 13%
PLANTEL DE PERSONAL ¹	Mayor 8%	Igual 82%	Menor 10%

¹Respecto al bimestre anterior - ²Respecto a igual bimestre del año pasado

En cuanto a las perspectivas sobre el funcionamiento de la economía en general, los empresarios en su mayoría consideraron que no habrá cambios aunque en algunos casos se notó algún indicio de optimismo, aunque el balance sigue siendo negativo.

En síntesis, la situación general presentó una leve mejora. El volumen de unidades vendidas durante el bimestre disminuyó, como era de esperar. El plantel de personal de las empresas se mantiene estable. Las expectativas se muestran menos desfavorables que antes de cara a este año electoral.

Comentarios sectoriales

Agencias viajes. Según los consultados de este rubro, el bimestre enero-febrero presentó una demanda interesante tanto en destinos turísticos del interior como del exterior del país en la venta de viajes para los próximos meses de invierno.

Repuestos automotor. Los empresarios del rubro siguen manifestando el problema que les significa la restricción de importaciones. Durante los meses

de verano las ventas en este rubro mejoraron dado el mantenimiento que habitualmente se realizan a los autos próximos a emprender viajes por las vacaciones.

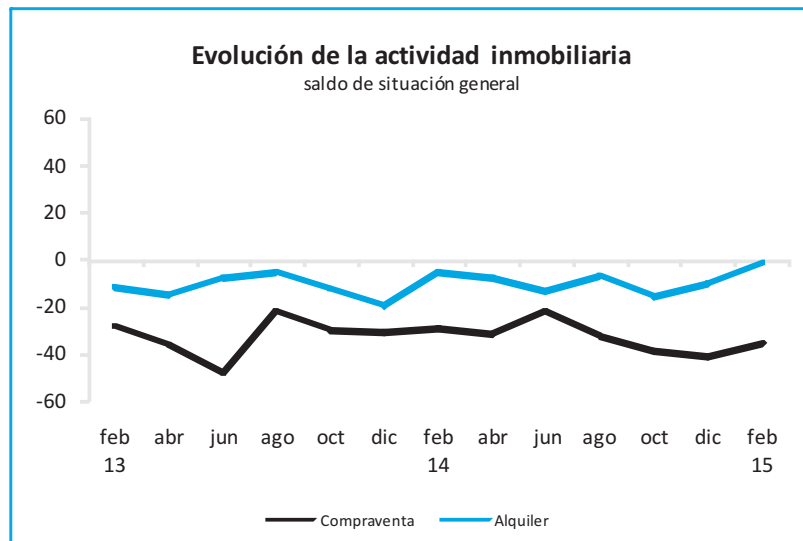
Vehículos. De acuerdo a los datos estadísticos de la Dirección Nacional de Registro de Propiedad del Automotor (DNRPA) que toma los 6 registros de la ciudad de Bahía Blanca, el número de patentamientos en los meses de enero y febrero ascendió a 958 unidades contra 603 del bimestre noviembre y diciembre pasados, es decir un 58% más. En tanto que, comparado con los 1488 vehículos patentados en enero y febrero de 2014, este año se registraron un 35% menos de unidades nuevas que el mismo bimestre del año pasado. Esta tendencia coincide con lo que sucede a nivel país donde en el primer bimestre de 2015 se patentaron 34% menos de unidades que primer bimestre de año anterior.

Mercado inmobiliario

La plaza inmobiliaria bahiense mostró un desempeño aceptable en el primer bimestre del año, teniendo en cuenta la época del año y el contexto en el cual se está desarrollando el sector desde hace muchos meses, caracterizado por un estancamiento en un bajo nivel de actividad. En concreto, el indicador global de las operaciones de compraventa registró una mejora moderada, dentro de la situación regular que manifiesta desde hace tiempo. Esto se interpreta como positivo, en meses signados por un freno estacional en la demanda, con motivo del receso estival. Paralelamente, el saldo de respuesta en el caso de los alquileres evidenció un claro repunte, dentro de la franja de actividad caracterizada como normal.

El pequeño retroceso que se produjo en el inicio del año en el dólar paralelo y la reducción de la brecha con el tipo de cambio oficial resultó una señal que animó a más potenciales compradores a hacer consultas en las inmobiliarias bahienses, según informaron los operadores encuestados. En varios casos, estas consultas concluyeron en la concreción de operaciones. También, interesados que se encontraban indecisos y que hacía tiempo consultaban por propiedades o se encontraban en proceso de negociación, se animaron a cerrar tratos. Claro está que se trata de pequeños movimientos que ha habido en el mercado, que no cambian la situación estructural del sector pero que sí determinan mejoras coyunturales que vale la pena destacar en un contexto de crisis sectorial.

En cuanto a las locaciones, el primer bimestre del año suele ser activo, especialmente en lo que se refiere a búsqueda de propiedades para estudiantes universitarios y terciarios que se radican en la ciudad y que



se interesan principalmente en departamentos funcionales, de uno y dos dormitorios. Más allá de este factor puntual de índole estacional, los alquileres han cobrado protagonismo desde hace tiempo, en coincidencia con las crecientes dificultades para adquirir bienes raíces, lo que incluso determina una escasez de oferta frente a una demanda pujante. Y, a pesar de la actualización de contratos, en promedio, dos veces al año de acuerdo a los índices inflacionarios, lo que genera un importante costo para los inquilinos, la demanda no cede. Por tal motivo, el saldo de demanda del segmento de alquileres está prácticamente a un paso de superar los valores negativos que registraba desde hace tiempo.

En el análisis desagregado para enero-febrero, se observa que la mayoría de los rubros que conforman el mercado de compraventa mejoraron. Sólo tres rubros verificaron una demanda menor, permaneciendo en la situación regular que ya exhibían: pisos, departamentos de dos dormitorios y locales. Las demás categorías continuaron también en situación regular pero con saldos de demanda positivos, que indican mayores volúmenes de operaciones exitosas. Un caso a destacar es el de los depósitos, que lograron superar

del cuadro desalentador que exhibían en noviembre-diciembre últimos e ingresaron en una franja regular. Aunque la situación en términos absolutos no es demasiado auspiciosa, se rescata la tendencia puesta de manifiesto.

Con respecto al primer bimestre del año pasado, todos los rubros del subsector compra venta registraron menores volúmenes de ventas, con excepción de lotes para casas, que se mantuvieron en un nivel similar. En tanto, las cotizaciones en dólares se mantuvieron en el caso de departamentos de dos, tres y más dormitorios, pisos, casas y locales y aumentaron en los rubros departamentos de un dormitorio y funcionales, cocheras, depósitos y lotes.

Las expectativas de los agentes inmobiliarios del medio con respecto a la marcha del mercado de compraventa en los próximos meses son mayormente conservadoras: el 80% de los consultados opina que se mantendrá sin cambios, un 10% considera que mejorará y el otro 10% supone que empeorará.

El segmento de los alquileres se caracterizó, en el primer bimestre

2015, por una mejora a nivel individual de casi todos los rubros relevados, con la salvedad de pisos y departamentos de tres o más dormitorios, que, aunque continuó con situación normal, evidenció un retroceso en la cantidad de contratos celebrados. También los locales comerciales enfrentaron una menor demanda en el arranque del año. Las demás categorías registraron incrementos en el volumen de locaciones efectivizadas, destacándose el caso de los depósitos, que mejoraron su indicador de desempeño de regular a normal en virtud de las operaciones concertadas.

La comparación interanual arroja un cuadro de situación similar con respecto a número de contratos de alquiler cerrados, excepto en el caso de locales, que verificaron un volumen menor en el presente año. En tanto, los valores de los alquileres en pesos aumentaron en forma pareja en todos los rubros relevados, en consonancia con la tasa de inflación general, por la cual son ajustados los contratos.

Coyuntura de Punta Alta

En el primer bimestre del año 2015 el ritmo de actividad económica de la ciudad de Punta Alta disminuyó como suele suceder en los meses de verano, producto de que la mayor parte del personal de la Base Naval Puerto Belgrano salió de vacaciones y que algunos comercios cerraron sus puertas varios días por vacaciones. Esta disminución de las ventas arrojó un saldo de respuesta del indicador de -11, con un 16% que contestaron positivamente, un 27% que respondió haber vendido menos. En este sentido, el índice de ventas dio como resultado un promedio de disminución de 4,9 respecto al bimestre anterior.

Una comparación desestacionalizada respecto del mismo bimestre del año 2014, muestra que el índice de ventas

indicó una baja en promedio del 2,8%. Aún con esta baja, los consultados manifestaron en su mayoría que este año el primer bimestre del año fue mejor que el del año anterior en términos generales.

Por su parte, el indicador de situación general mostró un saldo de respuesta positivo y más elevado al del bimestre anterior, pasando de +1 a +14, manteniéndose así en la categoría Normal. En este sentido, un 22% respondió estar mejor, y apenas un 8% se ve peor que el bimestre anterior. Esto significa que enero y febrero cumplieron con la expectativa de los consultados, en cambio en el bimestre anterior esto no había sido así.

En cuanto a las expectativas, los empresarios son optimistas respecto a cada uno de los sectores y esperan que marzo y abril sean meses económicamente mejores producto del comienzo de clases y el retorno a la normalidad de las actividades. Aunque al ser consultados por la marcha de la economía a nivel macroeconómico las perspectivas son menos alentadoras dada la incertidumbre generada por un año de elecciones presidenciales. Los planteles de personal permanecen iguales que meses anteriores y no hay intenciones de aumentarlos por el momento.

En lo que respecta al rubro Vehículos, según datos de la Dirección Nacional de Registro de Propiedad Automotor (DNRPA), el patentamiento de automóviles nuevos aumentó de 104 unidades registradas en noviembre-diciembre a 171 unidades de enero-febrero de 2015. En tanto, en la comparación interanual, se observó una baja notable ya que en el bimestre enero-febrero de 2014 se patentaron 295 unidades 0Km. en total, es decir que, este año se patentaron un 42% menos que el mismo periodo del año pasado.

En síntesis, las ventas en la ciudad

disminuyeron respecto al bimestre anterior, lo que resulta normal para esta época del año. Sin embargo, los comerciantes notaron una mejora en la situación general de la economía puntaltense. ■