

XVII CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRÁNSITO

del 24 al 28 de octubre - ROSARIO - ARGENTINA

Aportes para una reingeniería económica de la matriz productiva con énfasis en la logística y los transportes



Autores: Ing.: HERNANDO EZEQUIEL ARIAS – (nando_ezequiel@hotmail.com)
CPN: HERNANDO LUIS ARIAS GAROLLO (h) – (nando99_9@hotmail.com)

Índice

1. INTRODUCCIÓN
2. REPENSANDO LA MATRIZ DE DESARROLLO
3. LA INTEGRACIÓN LOGÍSTICA COMO BASE DEL DESARROLLO LOCAL
4. EN CUANTO A LA FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL FIJO(FBCF)
5. LA VALORIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN LOCAL
6. EL VALOR DEL PRODUCTO EXPUESTO AL MERCADO
7. DISTRIBUCIÓN MERCANTIL E INTEGRACIÓN ECONÓMICA
8. PRECIOS DE EFICIENCIA EN EL CONTEXTO DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA
9. CURVA DE OFERTA TERRITORIAL
10. CONSIDERACIONES FINALES

Resumen

La Argentina presenta un enorme atraso en materia de reproducción de infraestructura, con marcados desequilibrios territoriales. A ello se suma su desproporcionada economía sumergida, producto de la regresiva estructura impositiva y persistentes fallas en los procesos administrativos, como regulatorios.

Para revertirlo necesitamos un cambio en la gobernanza económica, valorizando el capital productivo con una reingeniería económica de procesos, como de financiamiento del soporte de la logística, la producción y la distribución física, y en general de la movilidad de los bienes y personas en el espacio territorial. Entendemos que la economía implica medidas y acciones en un marco de convergencia de intereses, en aras del bien común y el cuidado del medio ambiente. No basta medirla en términos acumulativos, sino en EFECTOS MATRICIALES y de REPRODUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA.

Los procesos económicos no son viables sin el diseño de una MATRIZ REPRODUCTIVA PRODUCTO SOCIAL de acuerdo con las demandas actuales y de las futuras generaciones. Como pilar fundamental de la dinámica económica, enfatizamos «el esfuerzo conjunto para el financiamiento de la reproducción de infraestructura económica», pues contribuye a la formación de un mercado estructurado en un espacio económicamente homogéneo. A su vez, la integración económica, como instrumento de gobernanza, debe promover una sinergia basada en el desarrollo conjunto de la infraestructura logística, como de distribución física, maximizando la difusión del esfuerzo conjunto, enfocando especialmente aquel que nos brinda el uso común de una red de transporte eficiente. Consideramos necesaria una urgente reforma tributaria, y observando que «la circulación mercantil genera costos de infraestructura logística y distribución que pagamos entre todos, proponemos que los servicios y las mercancías deben «tributar su infraestructura de acuerdo con el valor real de cada producto», así podremos lograr el financiamiento de adecuadas infraestructuras, elevando el nivel de empleo y el producto social.

1. INTRODUCCIÓN

A pesar de las ventajas comparativas de nuestros recursos naturales, las economías regionales muestran una producción desvalorizada, situación que se ve agravada ante los embates de la globalización, dominada por las reglas del mercado y las finanzas especulativas, ampliamente favorecidas por el cambio tecnológico.

Las Provincias del interior, especialmente “las mediterráneas”, encuentran como cuello de botella a una red vial muy precarizada, y preocupa que cada vez son más exigüos recursos asignados, los que ni siquiera alcanzan para los imprescindibles trabajos de mantenimiento y rehabilitación, tanto en el área de competencia nacional, como provincial y municipal.

En general, en la Argentina la brecha de infraestructura¹ constituye un problema al que se debería asignar un carácter prioritario, y en ese sentido no podemos dejar de mencionar la matriz energética², como aspecto que marca el agotamiento definitivo del modelo esgrimido en las últimas décadas³.

Debemos comprender que un país tan basto como el nuestro, necesita «una matriz económica que haga viable los procesos físicos de desarrollo económico», pues necesitamos una economía política que active la «reproducción de infraestructura», lo que se contrapone a la actual política, dados los exigüos gastos en la materia. Por lo que vemos necesario un profundo replanteo, no solo en materia fiscal, sino en la función pública, como también de las distintas áreas del Estado⁴.

No confundamos conceptos, los RECURSOS ESTRATÉGICOS no deberían ser considerados “bienes transables”, tampoco la provisión de los SERVICIOS PÚBLICOS, pues constituyen la BASE ECONÓMICA sobre los que se sustenta nuestro deseado desarrollo económico para un cercano futuro sustentable. En ese sentido lo importante es no revisar las políticas vigentes. A su vez, necesitamos una gobernanza con objetivos políticos que promuevan metas de desarrollo claras y consecuentes con los intereses colectivos.

Preocupa además «la creciente economía sumergida» e hipertrofia de un Sector Terciario improductivo, por lo que urge reestructurar la economía en materia de formación de valor agregado de la producción y el consumo, potenciando nuestros recursos con más y mejor infraestructura, con la conformación de una base logística y tecnológica en cada espacio geográfico, generando los factores adecuados de localización de las empresas productivas. Especialmente, nos falta un proyecto integrado de desarrollo que contemple una renovada infraestructura de rutas, FF CC. y puertos.

- 1- En términos generales la brecha de infraestructura puede definirse acorde a las siguientes dimensiones de carácter no excluyente: **Brecha en dimensión horizontal:** es la brecha que surge con relación sectorial, relativo a algún objetivo determinado. Ejemplos de ésta son la brecha con respecto a otros países (i.e. el nivel de stock de infraestructura actual (Agraria, energética, vial, portuaria, etc.) en Argentina y respecto al nivel de un determinado país o conjunto de países); brecha con respecto a un determinado nivel de cobertura (i.e. universalización en las prestaciones básicas de agua y saneamiento, o el cumplimiento de los Objetivos del Milenio). **Brecha en dimensión vertical:** aquí la brecha se define con respecto a factores internos del país o la región bajo análisis. Se trata de identificar las diferencias que surgen entre la evolución de la oferta y la demanda interna de infraestructura. Mide la dinámica de reproducción y el stock necesario, desnudando la falta de las inversiones de infraestructura acompañan la demanda que surge de la actividad económica. En la Argentina, el 70% de las exportaciones están conformadas por productos de baja relación precio/volumen de carga. En nuestro país, las exportaciones de granos se realizan aproximadamente en un 90% por buque, un 7% por camión y el restante 3% por ferrocarril y por barcasas fluviales. Sin embargo, el movimiento interno de granos se realiza en un 84% por camión, un 14,5% por ferrocarril y un 1,5% por barcasas fluvial.
- 2- Argentina, también necesita una nueva política energética, tal como lo muestra el pronunciado déficit energético, pues se ha hecho importador de neta de energía, y para mejorar su desbalance externo, más que nunca necesita exportar, pero en las actuales condiciones no puede generar, ni mucho menos exportar bienes transables y competitivos. El déficit fiscal y los subsidios, para nada consecuentes con una política de crecimiento económico, muestra un gasto público orientado más bien a sostener las ineficiencias, que a financiar el desarrollo.
- 3- A partir de los 90' se dio la consolidación definitiva de una ortodoxia doctrinaria, que promovió las ideas de apertura de los mercados, privatizaciones, desregulación y reestructuración neoliberal, ha provocado una desarticulación y minimización del rol del Estado, cediendo ciertos “activos rentables” a favor del capital privado. Con una gran difusión de una doctrina intelectual se promovieron las bases “teóricas” de la aprobación de las políticas en la casi totalidad de los países del mundo. Sin embargo, con la crisis financiera internacional entre 2007 y 2009, originada en los Estados Unidos, junto a las experiencias acumuladas en dos décadas de implementación de las políticas del llamado Consenso de Washington, han comenzado a modificar la cuestión, de tal forma que ahora comienza a discutirse de que los conceptos básicos de dichas políticas no articulan los objetivos de corto y largo plazos, ni recogen las variables de orden socio-políticas, ni las de carácter histórico-estructural que deben ser consideradas en toda propuesta de transformación global. A pesar de los daños económicos, sigue vigente la aplicación del decálogo de políticas definidas por los principales organismos multilaterales y el gobierno norteamericano, que Williamson (1990) agrupó presentándolos como el “Consenso de Washington”, en el que acordaron un listado de políticas económicas a implementar, entre las que, según dicho autor, incluían: disciplina fiscal; redefinición de prioridades en el gasto público; reforma impositiva; privatización de empresas estatales; liberalización de las tasas de interés; tipos de cambio competitivos; liberalización de los ingresos de inversión extranjera y en el sector comercial; desregulación, y protección de la propiedad intelectual.
- 4- Entendemos que en materia de desarrollo económico, el Estado debe asumir el rol Logístico, con estrategias claras en materia de desarrollo, pues no bastan simples funciones de planificación, regulación y control, éste debería cumplir un rol más amplio. Y en ese contexto cabe acotar que la economía también implica eficiencia en los servicios públicos y, en general, necesitamos mejorar la calidad de nuestros Activos Nacionales, reflejados en una superestructura que financia, administra y protege su infraestructura soberanamente.

Necesitamos una red mejor estructurada, en la que se requiere poner énfasis en los denominados “puentes terrestres”, y así conectar nuestras riquezas inexploradas con los centros productivos y los puertos eficientes de aguas profundas, a su vez, nuestros propios navíos lleven los productos de exportación a las distintas partes del globo con fletes pagados con moneda propia. Debemos comprender además que geográficamente estamos rodeados de mar que no aprovechamos, aunque también geoestratégicamente “somos un país terminal”, con grandes distancias a los principales centros de consumo, y para “mejorar nuestro balance de pagos” es fundamental contar no solo con puertos eficientes, sino con nuestra flota de bandera fluvio-marítima, lo cual requiere potenciar la logística de nuestros astilleros, y, en ese sentido no caben dudas de la capacidad creativa y operativa de nuestra ingeniería. Solo basta mirar las políticas económicas implementadas por países de desarrollo acelerado, los cuales no solo han fomentado la innovación y el desarrollo tecnológico de las empresas, sino que el Estado ha tenido una fuerte inversión en materia de infraestructura.

2. REPENSANDO LA MATRIZ DE DESARROLLO

Como lo demostrara la AAC y los trabajos de Queiroz y Gaután (1992), (mencionados en el 1^{er} CONGRESO DE CAMINOS NATURALES-1995), hay una relación muy estrecha entre la inversión en caminos y el PIB⁵, dejando en claro «el efecto multiplicador⁶ que implica invertir acertadamente en infraestructura», en ese caso especial, en carreteras.

En ese mismo evento, el trabajo de AAC y su PROPUESTA, desde un punto de vista macroeconómico, destacó contundentemente que un aumento o disminución en el costo operativo del transporte tiene un efecto multiplicador en todo el sistema económico del País.

Paralelamente, la GTZ analizando la situación de Latinoamérica, advertía la mala gestión de conservación de las redes viales de América Latina y el Caribe su pérdida de patrimonio vial, por la falta de intervención adecuada, destacando el enfoque económico desde el usuario como beneficiario del camino. Relacionaba el deterioro de las rutas con los costos de operación de vehículos, valuando entre 0.5% y 1% del Producto Geográfico Bruto. Y, en aquel entonces estimaba una pérdida anual del patrimonio vial, que se daba en aproximadamente 3000 millones de dólares. Teniendo en cuenta que estos recursos provenían en su mayor parte de los impuestos recaudados, advirtieron que el sacrificio económico de las generaciones pasadas se está esfumando.

Es de destacar que a partir de la década de los años cincuenta, y a un ritmo cada vez más rápido hasta la década de los años setenta, los gobiernos de los países de América Latina y el Caribe invirtieron una porción importante de los recursos estatales en la construcción de grandes redes viales y de otra infraestructura de transporte.

La gran expansión de la red vial interurbana culminó en la década de los años ochenta, con el agravante de que, hasta el día de hoy no hubo mayor preocupación por la continuidad, ni la conservación de la infraestructura.

5-Para demostrar el mismo se realiza en este trabajo el cálculo de una matriz de transacciones intersectoriales de la Argentina para el año 1990, y teniendo como base los costos de transporte, calculó cual es el efecto que produce sobre el sistema productivo una variación del mismo. Consultar RED VIAL Y TRANSPORTE – SITUACIÓN ARGENTINA –PROPUESTA Octubre 1992 - AAC.

6-Según el mecanismo keynesiano del multiplicador, un aumento de la inversión eleva la renta de los consumidores, provocando una cadena de aumentos del gasto en cascada pero cada vez menores. Las variaciones de la inversión se multiplican, pues, traduciéndose en aumentos mayores de la producción. El mecanismo del multiplicador no se aplica sólo a la inversión sino que tiene un carácter mucho más amplio. En realidad, cualquier variación del gasto público también se traduce en una variación mayor de la producción. Esta cuestión, analizada por primera vez por Keynes, llevó a muchos economistas a recomendar la utilización de la política fiscal del “gasto público orientado a ciertas áreas” como instrumento para estabilizar el ciclo económico

En muchos países, el estancamiento de la reproducción de la red de caminos hizo no solo insuficiente, sus redes son altamente ineficientes. Hoy, en nuestro país, es muy poco lo que se ve en materia de construcción de caminos, con cada vez más problemas en cuanto a la capacidad de la red existente. En este contexto resulta indispensable reestablecer políticas activas, que apunten a lograr una eficiente administración y gestión de los Activos Físicos del Estado Nacional, favoreciendo así la mejor utilización de los recursos, lo que contribuirá al mejoramiento de las condiciones productivas, de intercambio, e incluso de empleo.

La infraestructura física es el principal mecanismo de facilitación de la actividad económica, y en ese contexto está comprobado que la eficiencia de los sistemas transportes constituyen un aspecto clave para el funcionamiento económico de las actividades todas, y muy especialmente los mercados internos. El rendimiento marginal del capital productivo crece con más y mejor infraestructura, pues las inversiones corrientes son favorecidas por rendimientos crecientes a escala. Aunque ello requiere de eficientes puertos para facilitar la capacidad de exportación.

En el contexto de la logística social no solo es importante el crecimiento del capital, importa que la plusvalía acumulada se dedique a la adquisición de capitales realmente productivos y genere fuentes de trabajo. «La realización de la infraestructura logística del producto social también es un aspecto importantísimo de la reproducción de capitales que fomenten el progreso nacional», lo cual resulta inviable sin una adecuada estrategia de reproducción de los medios de transporte en el contexto de la convergencia económica y el equilibrio territorial, y, como ya aclaramos, hay muchas demandas físicas insatisfechas y que afectan a los distintos factores de la producción, los cuales también necesitan de una reingeniería de procesos, como base de partida para la resolución de las políticas a seguir.

La reproducción de infraestructura no resulta una tarea fácil, sino que requiere de una sintonía fina en materia de armonización fiscal, con una eficiente asignación del gasto público que potencie el Producto Nacional. Ello, a su vez exige coordinar con la Matriz Ingreso Social, como medida de la capacidad de consumo interna estructurada con la política fiscal y la dinámica de flujos físicos. En cuanto al equilibrio territorial es donde las vías y medios de transporte, tanto para el movimiento interno como el internacional, cobran fundamental importancia para producir y conformar mercados económicamente integrados. Hoy la precariedad de las conexiones en materia de rutas y caminos rurales, explica gran parte de los problemas de nuestros productores agropecuarios, como la falta de insumos para nuestras industrias, sumando los consabidos problemas de falta de rentabilidad, por la des-conexión económica de los espacios productivos con los mercados, tanto internos como de exportación. Además, nuestros puertos están muy lejos de recibir los grandes buques que hace varias décadas circulan por los mares, ni contamos con infraestructura logística para asistir eficientemente a una producción competitiva.

Las disparidades logísticas, consecuentes con las inconsistencias en las finanzas de los gobiernos, se refleja en la escasa inversión en infraestructura, especialmente la red vial, matriz de un proceso causal acumulativo que fomentó el desarrollo desigual entre espacios geográficos y persista el círculo vicioso de la pobreza y el subdesarrollo.

Con una economía con persistentes déficit fiscales, fuga de capitales y una elevación significativa de la relación deuda pública / PIB, que nos lleva a la insolvencia fiscal, vemos imperioso redefinir las categorías económicas, como el rol del Estado, no solo a la asignación de recursos, sino a la provisión de ciertos bienes y servicios públicos, como su valoración en los Presupuestos Públicos (anuales y plurianuales).

Una correcta asignación de gastos, implicaría repensar la matriz de servicios públicos, como también la estructura tributaria, lo que debe acompañarse con la regulación de beneficios que se den a través de la cadena de valor de empresas productivas de bienes y servicios. Pero fundamentalmente, debemos «determinar una Matriz⁷ económica», como así también **el mecanismo de asignación del Gasto Público**, en sincronía con las demandas físicas de inversión en infraestructura, en un contexto de convergencia de intereses orientados hacia el bien común. A su vez, debemos replantear metas de desarrollo acorde a la reproducción social en el marco del equilibrio territorial, en relación con la «Matriz de PRODUCCIÓN-CONSUMO», sin descuidar los aspectos relativos a la ubicación de los recursos, como la distancia y función de cada uno de los centros productivos y puertos de exportación.

La cuestión de convergencia requiere del enfoque sistémico para acceder al desarrollo territorial igualitario, económicamente sustentable y ecológicamente sostenible. Ello a su vez requiere de políticas con metas en común que determinen la MATRIZ DE INGRESOS, relacionada con la matriz de remuneraciones de los FLUJOS FÍSICOS, (el verdadero PIB). Dada la complejidad de la temática, en esta tesis, se enfatiza una Logística, pensada como medio económico de «avitallar» la actividad social y las necesarias para la reproducción de la infraestructura. A su vez, en común acuerdo con los países vecinos, entendemos a la «integración logística», como la integración económica que promueve un espacio productivo regional económicamente homogéneo.

Obviamente, toda reproducción económica implicaría deterioro ambiental, por lo que podríamos asumir que necesitamos una «matriz ecológica». Ello implica «recomponer los daños ambientales por cada unidad de consumo o producto», así, verdaderamente obtendríamos una «matriz de crecimiento económicamente sustentable y ecológicamente sostenible».

3. LA INTEGRACIÓN LOGÍSTICA COMO BASE DEL DESARROLLO LOCAL

Asumiendo que nuestra movilidad física territorial no es económica, lo cual genera sobre costos energéticos, altos costos de oportunidad, incluso déficit comercial, urge repensar nuestra matriz de desarrollo, y especialmente debemos pensar una política económica **de reproducción del producto social que incluya una infraestructura física de acuerdo con las dimensiones territoriales y productivas**.

Como base elemental, la reproducción física de infraestructura, necesita un enfoque del territorio, sus recursos disponibles, y las posibilidades de complementación económica nacional y supranacional. Es decir, en el contexto de la integración económica con los países vecinos. De manera que el progreso de cada espacio territorial debería fundarse en una visión económica totalizante, centrada en el establecimiento de una dinámica de intervenciones y acciones centradas en las metas de desarrollo regional.

Ahora bien, tratado de abordar objetivamente el análisis de la producción, hipotéticamente, consideraremos que en cada espacio físico se dan flujos físicos (cantidades de insumos, horas trabajadas, cantidades producidas, etc.), a los cuales le corresponden flujos monetarios (entrada y salida de dinero) representativos de los flujos físicos, a los que debemos relacionar con «una matriz logística basada en precios de eficiencia de los insumos y servicios a la producción», en vista a la eficiencia de la cadena de valor.

7-Una Matriz implica un determinado orden (y dinámica) de ciertos elementos o factores productivos, como sus vinculaciones entre los sectores económicos de un país, de una región, de una comunidad o de un conjunto de ellos. Tiene como objetivo representar a través de una estructura matemática-contable (matriz), todos los flujos de su sistema económico durante un periodo determinado (generalmente un año). La importancia de una Matriz radica en que trata de aproximarnos a las características de un sistema económico completo, como las relaciones entre sus componentes

Paralelamente toda cadena de valor debería contemplarse en la política de integración económica regional, lo que significa «una visión microeconómica con proyección macroeconómica en común», que en términos de equidad, facilite efectiva y eficazmente la logística para la producción, pero a la vez que valore una producción con empleo digno, facilitando «flujos de intercambio entre regiones, sin distorsión de precios relativos». En ese sentido la integración tomaría tres contextos de referencia para la valorización de flujos físicos:

- a) El espacio local y sus dimensiones logísticas y productivas
- b) La matriz energética y el sistema de transporte que media el espacio territorial, su valorización, tarificación y financiamiento, tanto en la faz local, como regional (financiamiento en común).
- c) El espacio regional regulado, como espacio económico y medio de distribución y comercio, con sus normativas, regulatorias y gravámenes en común.

Enfatizamos el respeto por «cadena de valor productivo local y regional», epicentro de la Matriz de Convergencia, como instrumento base de la economía política y, paralelamente la reproducción de infraestructura de transportes, como aspecto fundamental de integración y principal corrector de las disparidades regionales, facilitador de una mayor interconexión de los sectores productivos y comerciales en todo el territorio latinoamericano. Sería como el contexto de una morfogénesis compleja, pero con metas claras, estructuradas en cada espacio geográfico, y cuantificadas en sus categorías y lineamientos en materia económica de desarrollo.

El financiamiento de la reproducción de los medios de transporte constituyen un factor determinante para el desarrollo local en su contexto espacial y económico, consecuente con una «política en común» articulada desde «el esfuerzo conjunto», epicentro desde donde debe nacer el objetivo integrador y por el que debemos orientarnos para establecer «La Matriz Económica de Convergencia».

El esfuerzo conjunto orientado por la convergencia económica es el principal factor impulsor de cohesión social y de la reproducción de una infraestructura económica comunitaria. Por otro lado, la economía en el marco del intercambio comercial, también debe ser coherente con «una estructura de precios relativos», no solo para la valoración aduanera de mercancías como productos terminados y a precios de mercado, sino en relación con los precios de eficiencia de los servicios de «logística local» y «distribución física regional». La convergencia implicaría la implementación de políticas en común que contemplen los costos logísticos de los espacios productivos y los precios de mercancías en la circulación comercial intrazona y extrazona.

La materia prima constituye la sustancia del producto, como lo son ciertos servicios fundamentales, por sus elevados «valores de uso logístico», para cada proceso de producción en su espacio, y a la vez como «fuente de creación de valor transable» y de trabajo. Ello nos lleva a idear una Matriz Logística y de complementación regional, que posibilite la creación de excedente económico de los espacios productivos, no solo en materia de utilidad marginal de capital y trabajo, sino como fuente de ingresos para el financiamiento de la reproducción de infraestructura económica, lo cual sin dudas resulta inviable sin la integración económica regional, que impulse políticas de reproducción física de las interconexiones, como así también, que facilite la complementación económica en la especialización de los diversos sectores, fortaleciendo así las cadenas productivas regionales. En ese contexto, para las «Regiones Mediterráneas», urge la necesidad del trazado y construcción de eficientes «puentes terrestres» para su inter-conexión y su acceso

económico a los puertos de ultramar. Ello permitiría ganar economías de escala y competir con el resto del mundo, agregando valor a la producción.

El diseño de las redes de transporte requiere proyectar y dimensionar los «sistemas de flujos de intercambio físico» y sus factores logísticos, como su matriz energética. A su vez, la integración necesita de una ingeniería de proyectos de obras, con medios modernos, enfocando la mayor optimización energética posible, con el objeto de reducir al mínimo los costes y tiempos de traslado de bienes y personas, en condiciones ecológicamente sostenibles.

Ahora bien, dada la tendencia creciente de concentración de servicios de transporte y logística en manos de pocas multinacionales, los servicios logísticos como de grandes cadenas de distribución, observamos la creciente exclusión de nuestras Pymes, las que tienen escasas posibilidades, y en ese sentido necesitamos facilitar economías de traslado. Y es allí donde más importancia tiene el Estado en su rol logístico, abriendo posibilidades a las pequeñas empresas de competir y acceder a los mercados, pues su capacidad es limitada, especialmente por la falta de medios logísticos y de transporte adecuados.

Lograr una economía favorable a una producción eficiente, con pleno empleo, necesita a su vez un excedente de la cadena de valor que propiciara una adecuada contribución al fisco, pero a la vez un mercado ampliado en el marco de la integración económica, pues necesita de «la complementación de los espacios en materia de recursos disponibles».

Obviamente, ello sería inviable sin una integración que parta de «Precios Logísticos Relativos», en relación al rendimiento del capital productivo de cada espacio, con el acompañamiento del capital financiero, y que éste sea financiero realmente e impulsor de la inversión en medios de producción e infraestructura.

Integración implica una matriz tributaria común, como fuente de recursos para la actividad económica y funcionamiento del Estado logístico, especialmente para los casos en que se necesiten Precios Públicos que maximicen el valor agregado productivo, como el empleo y la capacidad contributiva.

El Estado, como articulador económico de los procesos productivos, debería promover una logística colectiva, y en ese sentido objetamos el modelo privatizador de servicios rentables y socializador de costos. Éste, como base de la economía, debe ser regulador neutral, pero a la vez logístico, haciéndose de los recursos materiales y humanos, cuando así se lo requiera en relación a cada espacio social y productivo. De esta manera podría brindar equilibradamente sus servicios a las empresas, evitando la concentración y centralización de los capitales en servicios esenciales (mercados cautivos).

La «Matriz logística» debe articularse con «los precios relativos», concebidos en el contexto de la dinámica de integración, promoviendo **un proceso de desarrollo concertado en un patrón de especialización económico en común**, estableciendo como meta una base económica consecuente con la producción y el empleo local. Sería como un instrumento de política del que parte «la génesis determinante del producto socioeconómico»; **el órgano de la gestación de la reproducción del producto social**.

4. EN CUANTO A LA FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL FIJO (FBCF)

Las categorías de inversión, o para ser más precisos, los fines por el cual orienta la formación bruta de capital fijo (FBCF)-público o privado-, constituye un aspecto esencial, en relación con el análisis económico y la determinación de los patrones orientación de la producción y la generación de empleo. Obviamente, si no hay dinámica de formación de

flujos con un excedente económico suficiente no habrá capacidad suficiente para la FBCF. Paralelamente, la FBCF también incluye la construcción de los hogares “puros” (dada la exclusión de las empresas no constituidas en sociedad), lo que implica lograr excedentes suficientes para la compra de viviendas.

El crecimiento de la construcción de viviendas, e infraestructura de pavimentos, es un buen indicador del bienestar y la confianza en la radicación de los hogares en cada espacio regional, y puede incentivar las inversiones, dadas las señales alentadas en los crecientes gastos de consumo. **Pero por sobre todo, podríamos asegurar, que la mayor parte de la Formación bruta de capital fijo de las administraciones públicas se compone principalmente de la infraestructura vial, y, dado el efecto multiplicador, también es consecuente con la FBCF, en materia de edificios de oficinas, escuelas, hospitales, etc., pues también determina el crecimiento de la productividad y el trabajo.**

Por lo expuesto es importante que las fuentes de financiamiento de la reproducción del producto se desprendan del excedente derivado de «la valorización de la producción local», para lo cual, es imprescindible la cohesión económica regional, acordando cierta estructura de precios relativos, y propiciando la complementación económica de los distintos centros y sectores productivos.

El desarrollo de los transportes permitiría una mayor circulación interna, como principal estructurante del mercado, y la FBCF, pues facilita con su eficiencia la rentabilidad del producto interno, facilitado por la economía lograda en mayores oportunidades de distribución regional, lo que se traduce en la ampliación del mercado de toda producción local. Paralelamente, la disminución de costos de accesibilidad y distribución proporcionan una mayor valorización de los activos físicos de los espacios geográficos. A su vez, la valorización local de la producción requiere de «un comercio regulado en el contexto de la integración económica regional», consecuente con «un sistema de precios relativos a cada cadena de valor tanto local, como regional», relacionado con «una política aduanera y monetaria, en armonía con los espacios productivos regionales». En ese sentido, podríamos decir que debemos trabajar en una «matriz de intercambio y complementación política de los espacios geográficos», para lo cual requiere de la homogeneización monetaria, promoviendo la igualdad de condiciones transaccionales como de incentivos en materia de localización de las inversiones productivas.

El desafío mayor de una integración económica sería maximizar el Producto Regional, pero para ello urge establecer una Matriz que lo potenciara productivamente facilitando la complementación los espacios geográficos, con políticas regulatorias y de facilitación de la cadena de valor, es decir «valorizando económicamente» los recursos humanos y productivos de cada espacio territorial, buscando «generar el excedente económico suficiente para crear una red eficiente de transporte», lo que sin dudas, propiciaría un espacio Latinoamericano homogéneo para el capital productivo, y que a su vez se permita distribuir físicamente nuestra producción a la mayor cantidad posible de consumidores⁸.

8. Debemos concebir una nueva materia económica, dado que es necesario salir de la visión convencional de la economía que enfoca el valor productivo como un mero agregado contable transacciones monetarias, omitiendo los distintos aspectos relativos al «valor económico de origen», por lo que necesitamos concebir nuevos «patrones de valoración de los servicios logísticos», como una clasificación más objetiva de las mercancías en relación a los costos en materia de realización económica.

A su vez, para logra un mercado eficiente debemos contemplar cierta homogeneidad fiscal, en relación a cada sector productivo en su espacio, armonizados con los instrumentos de política fiscal y aduanera; siempre en un marco de relaciones económicas y ecológicas, consecuentes con UNA POLÍTICA DE INTEGRACIÓN REGIONAL acorde con la realidad LATINOAMERICANA.

5. LA VALORIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN LOCAL

Teniendo en cuenta que una sociedad organizada implica una superestructura económica, como estructurante de «la matriz total de bienes y servicios», que el conjunto de las empresas planean poner a la venta en la economía nacional durante un período específico, nos ocuparemos de la «matriz de oferta agregada»⁹.

Entendiendo que si pretendemos mejorar la oferta posible, surge la necesidad de una ampliación de la red de transporte, como parte de otras facetas del desarrollo económico, pues para construir esa infraestructura¹⁰, necesitamos dimensionar y generar infraestructura y logística, como motores de excedentes económicos, fundamentales para lograr una matriz de inversiones corrientes provenientes del valor agregado interno generado por las empresas. Lo que requiere del eficaz acompañamiento del Estado, con políticas afines al mejoramiento cualitativo y cuantitativo del producto, en relación a las metas de competitividad que exige el mercado.

Los países buscan una política económica expansiva, pero para encararse exitosamente, debe establecer políticas tendientes a mejorar la Matriz de Oferta, regidas en contextos microeconómicos (Fronteras Presupuestarias, elasticidades de sustitución Precio-Productos, etc), como macroeconómicos (nivel de inversión en infraestructura, demografía, nivel de ingresos, etc.).

Toda matriz económica deberá contemplar el juego cruzado de las elasticidades, o sensibilidades del producto relativo a las variaciones de precios logísticos, como de la demanda según el ingreso, tributos, etc. Las «elasticidades» hacen de “bucles” dinámicos de la matriz, lo que depende también de la capacidad de circulación que proporciona la infraestructura en un territorio dado, como el «efecto red» en cuanto a estructuración y economías de los flujos de comercio internos y externos.

Ahora bien, la “eficiencia marginal del capital productivo” depende en parte de la escala de inversión corriente, y un sinnúmero de factores que inciden en la eficiencia marginal del capital invertido. A su vez, como es sabido, importa mejorar el volumen de ocupación, el cual solamente puede aumentar *pari passu* con la inversión interna, que a su vez repercutirá favorablemente en el consumo.

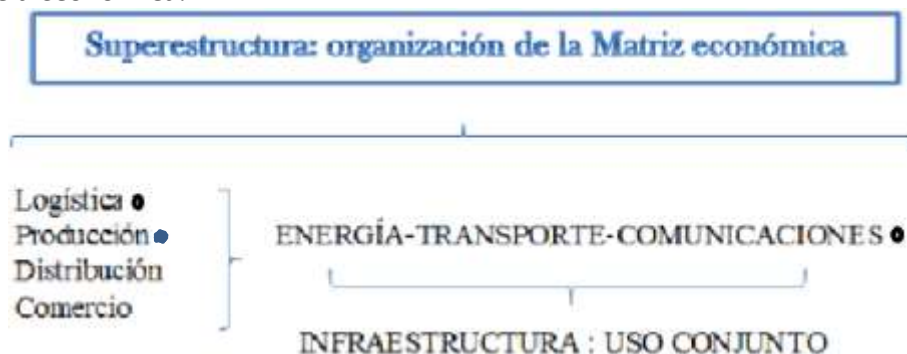
Para lograr eficiencia en la dinámica de la reproducción del capital, importa trabajar sobre la capacidad física de oferta global, por lo que, es necesario, partir de la capacidad productiva territorial, y definir estratégicamente las categorías económicas para la valorización del capital productivo, que en cierta forma determina la Oferta Física, según los Precios Relativos de los Servicios Logísticos.

9-En la teoría macroeconómica, la oferta agregada es la oferta total de bienes y servicios que el conjunto de las empresas planean y pueden poner a la venta en la economía nacional durante un período específico. La oferta agregada no es estática, ni es un término exacto, sólo es un estimativo de lo que se puede producir en lo inmediato, de acuerdo con las posibilidades de la producción y el capital mercantil en existencia (interno y/o externo), y en ese sentido las empresas tenderán a ajustarse a los costos logísticos, según su capacidad de planta y financiera para competir con los precios de la competencia o simplemente desaparecer

10-KEYNES había sostenido en 1929 que Inglaterra debía recurrir a la obra pública como medio de salir de la depresión económica en que se encontraba. La idea cayó como un baldazo de agua fría en la cara de establishment británico de aquella época, aferrado al *laissez-faire*, *laissez-Passer* de la escuela clásica reinante. No solamente la idea fue muy mal recibida, sino que también hubo sorna con motivo de ella. Ello sirvió de acicate para que la escuela keynesiana tratara de fundamentar mejor la idea. Fue así que el economista R. F. KAHN escribiera un artículo en 1931 en la revista “Economic Journal”, que dirigía el propio KEYNES, referente a la relación entre la inversión en casas y el empleo. Allí se expone por primera vez la teoría-del multiplicador que es, en el fondo, no más que una derivación de la teoría de la función de consumo. Como la economía de la época todavía no contaba con buenas estadísticas, Keynes tuvo que acudir a dos conjeturas y a la mera intuición para presentar su teoría.

Económicamente, importa definir la matriz de servicios según los parámetros económicos que exige la demanda interna y la competencia externa, con sus relaciones de sincronía y diacronía sistémica favorable a la minimización de costos, y la realización de servicios productivos con remuneraciones satisfactorias, buscando que aporten un excedente suficiente a la cadena de valor destinada a la reproducción de infraestructura.

Ahora bien, para definir la matriz productiva, y de esta forma, objetivar la cadena de valor en general, «partiremos de existencia de una planta, vía aporte de cierto capital invertido en bienes de producción (formación bruta de capital)». Globalmente, desde la óptica de la matriz del producto y función económica de los servicios productivos, necesitamos estructurar y clasificar básicamente las categorías de servicios, según su orden de importancia económica:



° **Bienes y Servicios de primer orden (no transables).** La infraestructura y logística, son **recursos estratégicos**, generalmente no son transables. Sin embargo, constituyen factores determinantes en la naturaleza transable o no transable de un producto. Y en ese sentido, para las regiones mediterráneas las ineficiencias logísticas y altos costos de transporte son impedimento para exportar o comercializar el bien, simplemente no es viable la producción.

● **Bienes Transables:** sujetos de intercambio comercial con otros países

Tratando de representar la cadena de valor, desde la óptica de la oferta, imaginando una hipotética planta, como fuente originaria del valor de la producción, localizada en cierto espacio geográfico, a partir de la cual, se aportan ciertos servicios que hacen a la reproducción física de la producción. La remuneración de los servicios son los valores agregados por la logística de planta, el trabajo y el capital productivo local.

Así, la matriz del proceso de producción, se representaría básicamente con los valores correspondientes a la remuneración de los servicios necesarios para la elaboración del producto, el cual sería:

$$V^{11} : C + V_t + L + I_o + T_L + R$$

El valor económico de eficiencia sería (V) equivalente (:) al valor agregado (remuneraciones) de los servicios necesarios para el producto.

11- La expresión "V" como matriz económica, no es una simple suma, significa que "cada valor debe ser estructurado económicamente". También implica equidad, pues ciertos sectores no pueden ganar a costa de que otros pierdan. Por eso el Producto global es equivalente no solo a una cantidad total, sino al agregado de remuneraciones de los distintos servicios intermedios, con la aportación progresiva de sus tributos. A su vez, se incluyen las contrapartidas en materia de inversión, ahorro, reproducción de infraestructura, etc. Hay un "ordenamiento matricial" en lo económico, cronológico, sincrónico, como funciones productivas, sociales, ecológicas, energéticas, etc., para los cuales debemos determinar los parámetros estructurantes de la dinámica que nos demanda la reproducción social.

C : valor pretendido por el inversor como remuneración del uso del capital de planta.

V_t : valor del trabajo de las personas intervinientes

L : valor de las remuneraciones de los servicios logísticos.

I_o : porción de los impuestos que aportan los servicios logísticos y la unidad productora como contrapartida en infraestructura local. Representa la reproducción de infraestructura.

R : resarcimiento de los costos externos o externalidades negativas del proceso.

T_L : Remuneración de los servicios de transporte.

“**V**” representa al «valor del producto local», que considera en equivalencia con el agregado de los valores de las necesidades físicas a satisfacer en el proceso de producción.

Teniendo en cuenta la **remuneración del capital dinero** o de los servicios financieros (**f**) a precio local, la expresión sería:

$$V: C + V_t + L + R + T_L + f + I$$

Si a la expresión anterior incorporamos el beneficio pretendido por el emprendedor, contemplando a su vez la correcta remuneración del trabajo y todos los servicios que hacen posible la producción eficiente en tiempo y forma, la «**expresión de valor del producto desde la oferta**», de acuerdo a las expectativas «**antes del comercio**»¹² sería:

$$(I) \quad V_L: C + V_t + L + R + T_L + f + I + B$$

B: beneficio esperado por el capitalista.

Los valores : **L**, **V_t**, **R**, **T_A**, **f**¹³, y **I**, constituyen las remuneraciones de los servicios de reproducción de la producción local¹⁴, y en cierta forma, constituyen “los elementos de la matriz de cada sistema productivo”. A los fines del presente trabajo importan fundamentalmente, los elementos de la «matriz logística», los cuales responderán a cierta estructura económica (precios relativos, demanda, elasticidad ingreso, sustitutos, etc.), que en cierta forma determinan la matriz productiva y de consumo local. Pero como es sabido, la competitividad de la producción dependería de la eficiencia en materia de precios logísticos, los que hacen viable y competitiva la oferta, pues debemos bajar con competitividad logística los costos, para incentivar la localización de capitales privados.

Avituallar con bienes y servicios eficientes, propiciando costos competitivos la producción, además implica reproducción de una infraestructura en común, por lo tanto **hay una Matriz Logística de reproducción Global que determinar**, a su vez exponga confianza y una mayor garantía a la inversión, incluso confianza en el crédito del Estado.

Una logística global eficiente, implica lograr una matriz que mitigue riesgos y costos de los inversores, pero lo fundamental es lograr una dinámica productiva de bajos costos de operación. Ello implica generar un entorno que favorezca las operaciones económicas y el crecimiento sostenido de la productividad, con niveles de bienestar satisfactorios para la población.

12-Orden cronológico de realización. La logística y la inversión poseen un orden en la diacronía del mercado en relación a la competencia y los precios, pues el emprendedor invertirá, “antes del comercio” en referencia a la competencia, y otros factores, siempre y cuando estén dadas las condiciones en cuanto a los precios relativos de los servicios que hacen a sus costos directos e indirectos, “anteriores” a las etapas de distribución en el mercado.

13- Se trata la porción de inversión en capital de préstamo, el cual depende del costo del dinero. La tasa de interés que cobran las entidades financieras a los tomadores de préstamos. En realidad no responde a un flujo físico, ni económico, sino más bien a las reglas de juego que se presentan de acuerdo a la política monetaria del país. Un servicio financiero es de carácter logístico cuando su tasa es realmente favorable al capital productivo. De lo contrario es capital especulativo. En el contexto de la matriz productiva, es bastante conocido el efecto pernicioso que deviene de tasas de interés elevadas. En la actualidad las tasas de interés reflejan una política más favorable a la especulación financiera que una herramienta para fomentar la producción y el empleo. Cuando el capital financiero prevalece (financiarización), es decir “f” es alto, podríamos decir que “se desvirtúa la ecuación del valor económico”.

14- la denominación “local” implica cierta “ubicación de la planta productiva” en el espacio geográfico con características propias, en relación a los mercados de consumo.

Trabajar en «el complejo logístico es clave para salir del círculo vicioso de valorización extravertida de nuestras ventajas comparativas», pues necesitamos «una matriz que promueva ventajas competitivas», optimizando el agregado de costos de todas las actividades de la cadena de suministro.

Pero, una logística eficiente no es independiente de un Estado que fortalezca sus activos físicos y financieros con medidas impulsoras del funcionamiento económico global, y así, la eficiencia marginal del capital productivo local. Lo que requiere de la complementación económica de los sectores públicos y privados, en la medida que éstos respondan con eficiencia y precios competitivos a la formación de los factores logísticos.

Ahora bien, contemplando de la matriz productiva, hay que valorar en términos de impuestos la reproducción de infraestructura. En ese sentido, teniendo en cuenta que la inversión en carreteras resulta muy costosa y no transable económicamente, generalmente el enfoque valorativo de su reproducción en el hecho imponible, como fuente de financiamiento, lo consideramos incorrecto en sentido de «el que usa paga», pues al «cargar al usuario», especialmente al propietario del camión, no se tiene en cuenta la importancia económica que implica «un servicio de transporte», pues el “usuario” y el “servicio de traslado del producto” son objetos económicos de diferentes categorías valorativas. De manera que, a nuestro juicio, se debería revisar la visión simplista de gravar o «tarifar el uso privado de la vía», como objeto de financiamiento. Más allá del usuario, el transporte tiene una función vital en la economía y la actividad social, y especialmente, con la visión anterior, si gravamos el transporte, sin mejorar la infraestructura de insumos para la industria, afectamos la competitividad. En ese sentido, es como si obstruyéramos las arterias que llevan el torrente sanguíneo, pues las redes de transporte hacen a la circulación económica de los bienes, los trabajadores, vendedores, comerciantes, etc.

El multiplicador de la inversión indica que en general, la comunidad toda se beneficia con eficientes redes de carreteras y accesos urbanos, cuando en forma organizada a través de la correcta regulación y determinación de un gravamen, aplicado progresivamente al excedente¹⁵ económico de la actividad económica, se invierte correctamente en la reproducción de infraestructura. Pero el método del impuesto o la carga al medio de transporte en sí, no solo que no releja capacidad financiera del usuario en relación a la cuantía de beneficiarios, sino que resulta altamente ineficaz e insuficiente en cuanto al monto de recaudación, en relación a la demanda inversiones que requiere la reproducción de infraestructura carretera, relativa al flujo de físico de bienes y personas.

Es de estacar que «el beneficio del uso conjunto de la infraestructura se extiende mucho más del usuario», por lo que su financiamiento podría replantearse, y en ese sentido consideramos conveniente destinar una porción del Impuesto al Valor Agregado (Indirecto), así podríamos potenciar la difusión del excedente económico, disminuyendo los costos de circulación interna. Si bajamos los costos logísticos, contaríamos con excedentes para establecer una estrategia adecuada de provisión de infraestructura y de ciertos servicios de carácter de uso común; donde el Estado debe intervenir con recursos financieros suficientes y una eficiente provisión de los mismos, teniendo en cuenta además el principio de no exclusión. En ese sentido, aunque algunos bienes y servicios logísticos no son transables, pero sí estratégicamente tienen efecto logístico multiplicador, debería intervenir el Estado, tanto en materia provisión, como de previsión económica, buscando Precios Políticos, sustentados en Planes anuales y plurianuales. Lo que requiere un enfoque sistémico de la provisión de bienes y servicios, con asignaciones de recursos de manera que objetiven la matriz productiva y el consumo, relacionado con la ejecución de proyectos y su

15- en la expresión del valor, la suma de los términos $R + f + I + B$

inclusión en los Presupuestos, buscando que sean objetivamente mejorativos en relación a los ejercicios anteriores. Paralelamente, a la capacidad financiera del Estado se debería complementarla con medidas regulatorias que propicien « precios de eficiencia en los servicios ». Y es importante equilibrar la cadena de valor, programando adecuadamente la inversión corriente del Estado, generando una cadena de precios de los servicios eficiente, para favorecer la eficiencia marginal capital productivo, como fuente generadora de superávits fiscales.

6. EL VALOR DEL PRODUCTO EXPUESTO AL MERCADO

Hipotéticamente, el capitalista se ajustaría a los valores del mercado, según la expresión siguiente, la que puede no responder con la expectativa del productor:

(II) $V \neq V^M : C + V_t + L + R + T_L + f + b + I_I + I_D + D + T_M$
b : beneficio posible de acuerdo al precio del producto en el mercado local.

I_I : impuestos que gravan la producción

I_D : impuestos que gravan la circulación mercantil

T_M: transporte en la etapa de distribución y comercialización.

Consideramos “costos agregados de la función producción-consumo”

La expresión de valor de mercado V^M (II) nos indica que el beneficio del emprendedor (incluso la realización del producto) estará condicionado por el precio del producto en el mercado ($V \neq V^M$).

«El transporte como medio logístico (T_L)», caracterizado por su elasticidad cruzada logística-oferta, como por la sensibilidad precio-demanda, consideramos que debe diferenciarse valorativamente del T_M , pues el primero es factor logístico, y tiene que ver con la realización del producto local. Es de orden anterior al «medio de distribución» y como hecho imponible posee otra esencia económica, distinta a la del transporte de productos finales. También podríamos tratar diferenciadamente la distribución física regional, asociada a la circulación capitalista de mercancías, que podríamos representarla con la siguiente expresión:

D^{16} : Σ servicios de distribución física + Σ servicios de comercialización + Σ Costos de oportunidad por fricción espacial.

En la realidad, la matriz de oferta productiva debe enfrentarse a la matriz demandante, para lo cual, el valor de lo producido «oferta», contrastará con las posibilidades de comercialización, la competencia y la propensión al consumo de la demanda, lo que en definitiva define la estructura del mercado. **Así, el producto vale y circula como mercancía, y de acuerdo a las reglas del mercado, funciona como capital mercantil.** Espacialmente, para llegar al consumidor a través de servicios que responden a la «circulación capitalista de mercancías» y, según su competitividad se dará su «distribución espacial» en relación a la disponibilidad de medios de transporte, y la ubicación los consumidores.

16. Se trata de conjunto de actividades relativas al movimiento de productos, desde la planta, hasta el consumidor final. En cada dirección y en cada tramo de ésta, las condiciones marginales de los servicios de traslado serán distintas por la heterogeneidad que presenta la geografía en todos sus aspectos (impuestos, costos de frontera, las barreras comerciales, etc.). En esta etapa, es importante que el capital mercantil no crezca en detrimento del capital productivo. Hoy, Latinoamérica sufre una hipertrofia del capital mercantil y financiero.

En ese sentido, **ante la necesidad de ampliar el mercado**, diremos que: «**cuando más extensa y mejor infraestructura dispongamos, mayor será el mercado accesible para el productor, asociado a los proveedores de servicios de distribución**». Podríamos decir grosso modo que «**el transporte en la logística requiere una visión de recurso estratégico**» en materia de desarrollo local, pues una variación del precio de la oferta repercutirá en gran medida en la economía interna, dada la sensibilidad de la demanda, y de la oferta misma, ante la variación del precio como insumo logístico. Especialmente para los productos primarios, éstos son muy sensibles a los incrementos del flete, por su desventaja en la relación de precio del flete/peso-volumen, al contrario de los productos más pequeños de mayor valor, con escasa incidencia del flete.

En cuanto a la fricción interna podemos destacar los impuestos a los combustibles, pues su efecto es económicamente recesivo y físicamente restrictivo para la provisión de insumos logísticos. Distinta es la sensibilidad ante una variación de la distribución, en la cual el valor del flete no tiene la misma incidencia según la relación precio/tamaño o peso del producto. Por ejemplo, el flete para transportar 30 tn de cereal a u\$s 200/tn, no tiene el mismo efecto que un contenedor con 500 aparatos electrónicos de u\$s 200 c/u. Es nuestro problema de todos los días. Teniendo en cuenta que aproximadamente el 50% del precio del combustible es impuesto, vemos de esta manera, cómo solo de impuestos a los combustibles «gravamos desproporcionadamente un factor logístico de nuestra producción», especialmente la primaria. Paralelamente, dado el escaso control, se favorece a la enorme proporción de la economía sumergida, y a la producción foránea (contrabando). Teniendo en cuenta la enorme economía que no tributa, en lugar de gravar nuestro combustible, sería razonable reemplazarlo, progresivamente, por un pequeño tributo a la circulación y comercialización de las mercancías, y así aumentaría enormemente la fuente de financiamiento de la red carretera, y los transportes en general.

La experiencia internacional indica que la elasticidad de la demanda de transporte es más alta en los países menos desarrollados, y en general en aquellos que deben transportar commodities, en los que la proporción del costo del servicio de transporte en el precio final es muy alta, y que además –como es el caso de Argentina– son tomadores de precios internacionales. En consecuencia, toda reducción en los precios del transporte de cargas tiene un efecto potenciador en la expansión de la producción de los bienes que comercia hacia el mundo. En ese contexto, en el marco de los acuerdos de integración, es importante tratar el valor real de las mercancías, para así deducir la incidencia del transporte en la formación del precio final de los productos, incluso en la distribución, se debería valorar correctamente la circulación mercantil. Lo que nos lleva a decir **«que el capital mercantil debe ser regulado, de manera tal que su reproducción no sea a costa de nuestros productos desvalorizados»**. No es bueno que el capital mercantil crezca en detrimento del capital productivo local. Por lo tanto, es importante **«disgregar el valor del producto según su función y valuando correctamente la etapa “anterior a la distribución”», para estudiar, clasificar y «ordenar matricialmente cada actividad interviniente» en su contexto económico-geográfico, de esta manera analizar la viabilidad económica del proceso de producción y distribución**.

Al categorizar económicamente, implicaría establecer en cierto orden dinámico a los cuatro sectores el proceso de reproducción del capital productivo y comercial. Así permitiría abordarlos y valorarlos objetivamente, clasificados en categorías económicas de una manera más clara y sistemática, es decir, «como matriz económica del producto». Por ejemplo, podremos objetivar la logística de la producción, pensando en la ecuación de valor local, estudiar el rol de los tributos, estimar la demanda de inversiones por sector basado en

un panorama más clarificado, dado que podríamos determinar ecuaciones que deduzcan los beneficios posibles, o dimensionar la estructura del mercado desde el punto de vista del nivel de ingreso, y “la infraestructura de la que depende la distribución económica de lo producido”, tanto en el contexto local como regional.

En lo que hace a las políticas de integración económica esta forma de categorizar, nos permitiría definiciones más ajustadas a la realidad económica, estableciendo parámetros y variables de ajuste relativo en común. Ello implica contar con «un sistema armonizado ampliado» a las categorías extracción de recursos naturales, logística, producción, trabajo, distribución física y comercial, en los aspectos económicos “microeconómicos” y “macroeconómicos”, ligados a la localización y escalas geográficas (urbanas, zonales, estaduales, regionales, etc.), funcionales (portuarias, zonas francas, corredores de transporte, etc). Podríamos, a su vez, «magnificar las disparidades», etc.

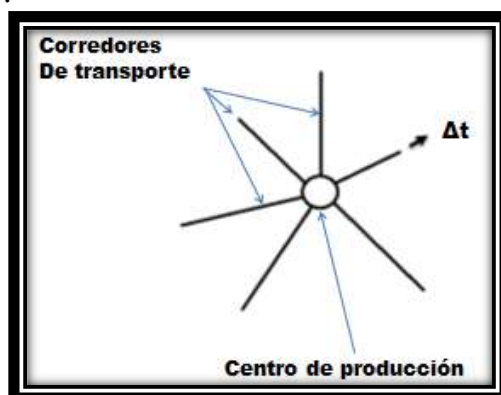
7. DISTRIBUCIÓN MERCANTIL E INTEGRACIÓN ECONÓMICA

Consideramos que el sistema armonizado de clasificación de mercancías, generalmente adolece de una conceptualización híbrida en cuanto al enfoque del valor. Lo que desvirtúa “la clasificación de origen”, pues no alcanza para determinar correctamente el valor económico, dado que, técnicamente no es lo mismo «producto» que «mercancía». De manera que la matriz económica es contradictoria a la matriz de mercado ($V \neq V^M$), dado que: «producto económico no es mercancía», pues el valor mercantil no valoriza correctamente las dos categorías anteriores (logística y producción en origen). A su vez, el producto y su infraestructura de distribución se relacionan con «los términos de intercambio regional», para lo cual se deberían respetar los valores de origen de las mercancías. De manera que si pretendemos producir y comerciar económicamente entre países, necesitamos una política de integración económica entre vecinos, y especialmente, corregir, como bloque integrado, el acuciante problema relativo a «el intercambio no equivalente entre los países industrialmente desarrollados y los agrarios». A su vez, toda política integración debería servir como instrumento de complementación económica, vía integración vertical y horizontal, con énfasis en la valorización económica de la cadena logística-producción, estableciendo una «matriz de precios relativos» en relación al valor real de cada producto, contemplando el agregado de valor de la cadena de distribución y comercialización para el consumo. Lo importante, y como objeto fundamental de la integración económica, es que el precio logístico relativo no sea desvalorizado en la circulación mercantil, pues la prosperidad de la producción capitalista, en cada espacio productivo dependerá en gran medida de la economía y eficiencia de la «matriz logística», como la escala productiva local.

El mercado integrado, implica una «matriz económica de servicios de distribución», que enfrenta un complejo de condicionantes, al que debemos dar soluciones a los efectos de «no distorsionar los precios relativos a la producción de cada espacio», y en ese sentido la distribución económica debería ser el epicentro de la «la matriz integración económica de los espacios geográficos», factor altamente influyente en la inversión en capital productivo local.

Tratando de representar lo expuesto, esquemáticamente y de manera simplificada, si consideramos la planta situada en un nodo de una hipotética red de corredores de transporte, el que posibilitaría **«una red de distribución radial»**, así, **«para cada incremento marginal de producción»**, tendríamos un **«incremento marginal de traslado» Δt** , con el consiguiente incremento de los costos asociados en distintas vías y

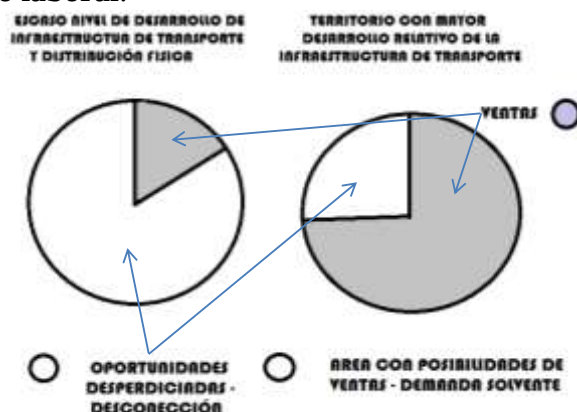
medios. Hipotéticamente trataremos el caso de «un centro que distribuye su producción hacia el espacio abierto».



Considerando los distintos obstáculos, físicos y económicos, cuando se da la distribución física y comercial de productos intermedios, nos referimos a la etapa de logística. En cuanto a productos finales se refiere, los productos reciben el nombre de mercancías, y nos referimos a la etapa de distribución, propiamente dicha.

La distribución de mercancías implica «costos marginales» para el productor (indirectos), que incluyen «costos de traslado», como la remuneración de los diversos servicios relativos a la distribución comercial, que completan la cadena de comercialización hasta el consumidor. En el contexto internacional, sería conveniente establecer una identificación y estandarización de los distintos términos y categorías de los factores, indicadores, etc., que en cierta medida conforman los aspectos relativos a los «costos marginales de producción y distribución de mercancías», desde su origen a destino.

El volumen potencial de producto comerciable (local), que debido a la fricción espacial, no puede acceder al mercado (disperso), es **mercado no accesible**, situación que genera **costos de oportunidad y paro laboral**.



En el espacio de distribución, cuanto más desarrollada y efectiva sea la red, y los servicios de transporte, mayor será la cuantía de la demanda efectiva (dispersa), según el nivel de ingreso (V_t) de cada centro productivo disperso. A su vez, si respetamos cada producción local, haremos que la integración económica impulse la valorización del trabajo en todo el espacio integrado, mejorando aún más la capacidad del mercado comprador, correlacionado con la creación de demanda solvente en el espacio regional. Lo que nos lleva a deducir que existe una necesidad de acuerdos interfronterizos de «**integración en materia logística y nivelación de ingresos**», es decir: los mercados deben establecer

precios que respeten el «valor local», lo cual implica el concepto **de creación de un mercado en el contexto de la «integración logística»**.

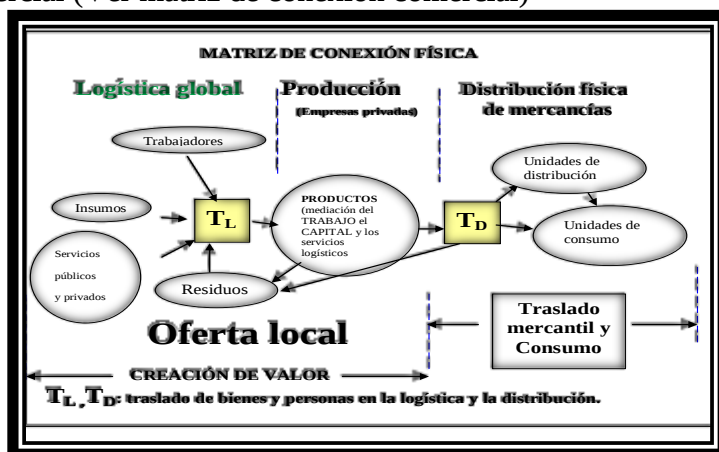
8. PRECIOS DE EFICIENCIA EN EL CONTEXTO DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA

En el marco de la complementación económica, partiendo de que los servicios logísticos tengan un nivel de precios adecuado a la eficiencia del capital productivo, como al trabajo ligado a éste, y asociado a un mercado con capacidad de consumo, es importante que cada Estado administre y regule los precios de eficiencia en relación a su sistema logístico. Por lo que debe establecer una relación coherente entre los precios de oferta de servicios logísticos y los precios de los bienes finales, haciendo competitiva la producción. A la que deberemos agregar la remuneración de los servicios de distribución, de manera que el capital productivo tenga los incentivos impulsores en términos de intercambio regional. Por otro lado, la integración económica, así entendida, nos permitiría coordinar estrategias en común para la reproducción de infraestructura, especialmente las de corredores de transporte y puertos, que son las de «mayor uso conjunto», lo que nos posibilitaría una difusión del esfuerzo para la realización de obras públicas, con una adecuada «matriz financiera» por parte de los Estados económicamente integrados.

Hay que tener en cuenta que los bienes y servicios se producen en base a **precios**. A su vez los precios contienen un cierto **componente tributario**. Lo ideal sería que los tributos sean consecuentes con la valoración de los componentes agregados en la contraprestación de todo bien o servicio recibido. De manera que la política de integración económica debe armonizar el componente tributario de la cadena de valor, lo cual es fundamental. Esto a su vez requiere de la regulación de las actividades relativas a transacciones mercantiles y financieras, también debe tratar los contextos favorables a las conexiones, buscando salvar los contrastes geográficos con infraestructura, vía inversiones en común, salvando los problemas de distribución, consecuente con un espacio homogéneo ampliado para la localización productiva en toda Latinoamérica. A su vez, requieren un tratamiento inclusivo las políticas de complementación económica y energética, como de especialidades productivas.

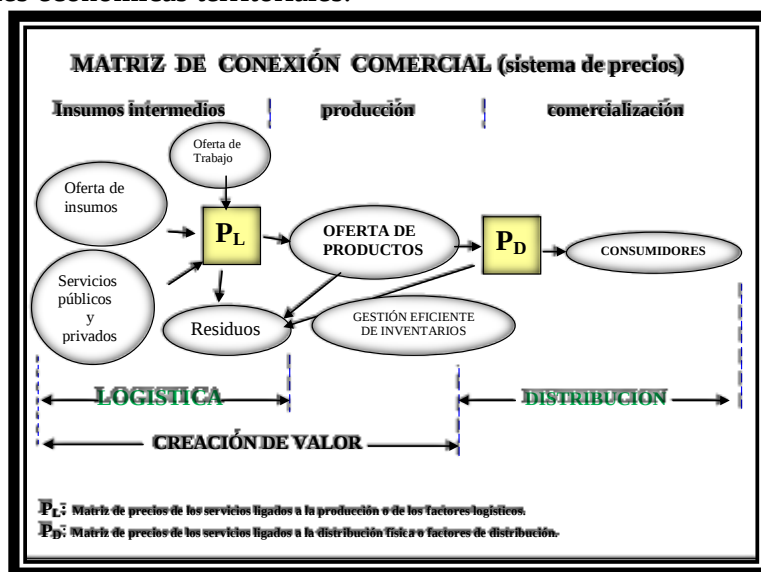
Los productores necesitarán vender lo más posible, para ello se requiere tratar dos sistemas operativos:

- 1.-conexión física (Ver matriz de conexión física)
- 2.-conexión comercial (Ver matriz de conexión comercial)



La cohesión interna en vista a la conformación de un mercado único, necesita conformar un sistema de financiamiento de infraestructura que acompañe la dinámica de intercambio económico. Globalmente, se debe objetivar un sistema de transporte que posibilite el desplazamiento simultáneo de bienes y personas con la mayor economía y velocidad posibles. Debemos potenciar de manera económicamente integrada la capacidad física de desplazamiento, pero «en condiciones ecológicas de mediación ambiental». La ansiada integración económica debería converger no solo en la faz monetaria, sino en términos de un mecanismo económico de sincronía física de eficiencia y maximización de la capacidad de soporte de los flujos físicos, como base fundamental para la cohesión interna y regional. Entendemos que en materia de integración, existen términos de intercambio favorables cuando se allanan los caminos para «la conexión económica productor-consumidor», la cual responde a cierta lógica, emergente de una eficiente y eficaz articulación dinámica de los factores logísticos, como de complementación de las especialidades productivas. Atendiendo especialmente a los recursos energéticos, como así también las actividades agropecuarias con variaciones estacionales, con posibilidades de intercambio en los distintos espacios geográficos de producción y consumo. Obviamente, esa articulación requiere de un acuerdo regional que determine un sistema de precios relativos de servicios y mercancías.

Hay que tener en cuenta, que dada la capacidad física no se logrará eficiencia económica si los precios relativos de los servicios logísticos son altos; tampoco habrá incentivos para la inversión en capital productivo y fuentes de trabajo digno con costos marginales de distribución altos. Por lo tanto es importante en materia de integración económica trabajar sobre «matriz de precios relativos», como también en la cuestión de la armonización fiscal y las disparidades económicas territoriales.



La conexión comercial requiere de una visión extendida a los contextos monetarios nacionales e internacionales, como de **transparencia fiscal**¹⁷.

17- Desde el punto de vista de la integración económica la existencia de monopolios y oligopolios aleja cada vez más a la economía de la situación de óptimo. Y cuando efectúa alguna referencia a la armonización fiscal en los mercados comunes, normalmente se pone énfasis en la referida a la imposición indirecta, pues porque ésta última, facilita la valoración híbrida, y tiene marcada influencia en la conformación de los precios relativos, siempre favorables a la maniobras de las grandes corporaciones y por sus facilidades de acceso al mercado en condiciones competitivas de los bienes producidos en zonas donde "tercerizan y desvalorizan la cadena de valor" para beneficiarse, introduciendo luego dentro de un país, o una supuesta zona de integración económica. Pero este valor híbrido, a través del proceso de traslación, afecta económicamente al productor primario y al consumidor final de los mismos (que son "tomadores de precios reales"). Por lo tanto es importante armonizar internacionalmente las cuestiones que hacen a la carga impositiva de la producción y el consumo. Transparencia implicaría combatir la opacidad que brinda el modo de determinación del valor, pues los monopolios y oligopolios a través maniobras con los precios de transferencia, generan distorsiones, incluso consiguen ciertas "concesiones en materia de incentivos fiscales" y otras medidas impositivas, como también del sistema de seguridad social, etc. Esto atenta de manera profunda en las economías regionales, provocando erosión de la base fiscal y fuerte distorsión de la cadena de valor a su favor. Se va dibujando así un escenario de fragmentación y exclusión, que está transformando la gobernanza del comercio internacional. En ese contexto, las multinacionales logran verdaderas "cadenas de valor y no valor" MAXIMIZANDO BENEFICIOS.

A su vez, desde la óptica de la creación de demanda en cada espacio, debería primar una política en común que contemple el nivel de ingresos suficiente y equitativo de los trabajadores (V_t), como «consumidores dispersos en el espacio territorial». Pero a los fines del presente trabajo **importa el hipotético «valor económico de venta», en el sentido de que, partiendo de la cadena de valor local, podríamos establecer una matriz tributaria en común, de la cual se desprenda el financiamiento de la reproducción de la infraestructura de transporte, «como producto extraído de nuestro valor agregado regional», sustentado en el incremento de «la capacidad económica de distribución, potenciadora del consumo regional, basado en un intercambio mercantil en común».**

9. CURVA DE OFERTA TERRITORIAL

Territorialmente, «la fricción espacial» afecta tanto al servicio de distribución, como a la logística, por los costos incrementales de traslado de insumos para la producción y distribución. Obviamente, al mejorar la infraestructura de traslado de bienes y personas, disminuye la fricción espacial y «amplia el espacio físico del mercado», así la distribución física puede alcanzar el mayor espacio posible, multiplicando las conexiones entre productores y consumidores. Es lo que explica en cierta forma el efecto multiplicador del PIB.

En la figura siguiente se trata de ilustrar el costo marginal de producción-consumo de los bienes, con relación al precio de mercado. De acuerdo a la curva de costos marginales agregados (área delimitada por el trazo grueso), en la cantidad C_m se maximizan los beneficios del productor. Por lo tanto a mayores cantidades relacionadas con mayores distancias, los productos dejarían de ser comerciables.



➡ Las políticas de integración deben contribuir a que se desplace la curva hacia abajo

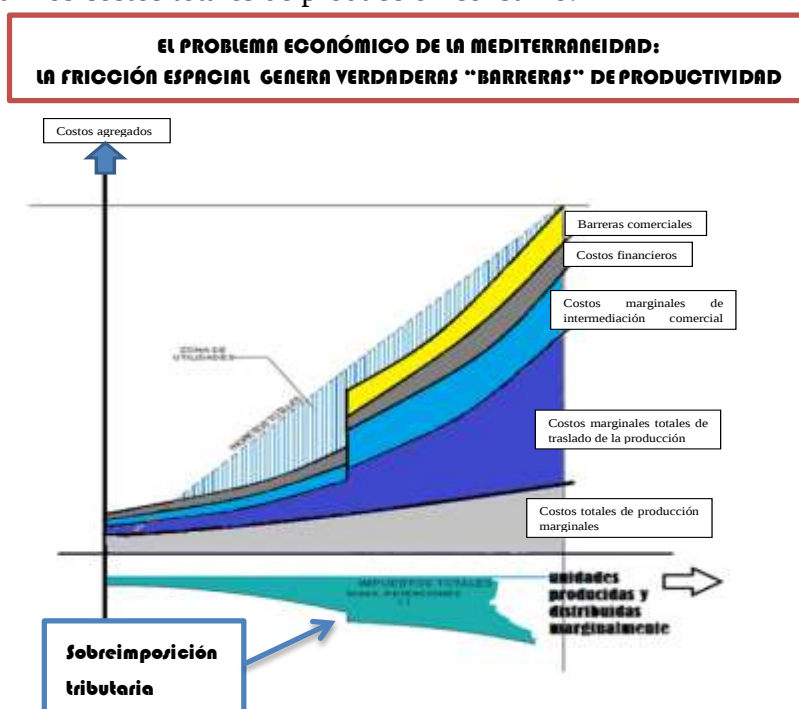
En general, a medida que las cantidades producidas y distribuidas aumentan marginalmente, las necesidades de transporte también aumentarán marginalmente junto a los costos de intermediación (costos indirectos). Por lo tanto el productor podrá producir y distribuir con rentabilidad hasta que los factores de distribución lo permitan (punto C_m).

Al referimos a los «costos: producción-consumo» se hace referencia a un objetivo macroeconómico que se pretende alcanzar, corrigiendo las ineficiencias micro. En nuestro caso **«nos interesa la matriz de conexión económica: producción – consumo», «complementada con una política de integración y de desarrollo de una infraestructura de traslado que maximice el mercado».** Una región física y económicamente integrada, con políticas orientadas hacia la mejor utilización de los recursos, que pongan a disposición una superestructura e infraestructura para transformar y distribuir los productos, sin distorsiones de precios relativos.

Se hace notar la importancia de la clasificación en categorías económicas a los aspectos micro-funcionales, diferenciados entre «logísticos» y de «distribución», por su correlato con el producto global, y la «matriz de precios de eficiencia» en relación a la realización económica del producto (Valor Económico). Esto a su vez debe vincularse con cada mercado, y su costo localizado de compra (Precio de Consumo), puesto que los precios de eficiencia tienen implicancias en realización competitiva del producto, y los de consumo, con el mercado.

Así, si se respetaran los precios de eficiencia de cada espacio regional, en el marco de la integración económica, y una porción de los excedentes se destina al financiamiento de la infraestructura de transporte, lograríamos el deseado efecto multiplicador, haciendo hincapié en la logística y facilitando su distribución en términos de costos y tiempos de traslado.

A su vez, para mejorar las condiciones de intercambio es evitar la sobreimposición (ver figura siguiente), y analizar cada uno de los factores que inciden en la curva de oferta territorial, según los costos totales de producción consumo.



A simple vista, para lograr que la curva de costos totales descienda debemos buscar una infraestructura y su superestructura que propicie el menor costo de distribución marginal posible, por lo que sería importante establecer acuerdos en el marco jurídico institucional para la integración económica y física, dado por la magnitud con que contribuye a la creación de un espacio económico ampliado y fortalecido, a través de la expansión y

diversificación del intercambio comercial, como del espacio institucional que posibilitaría trabajar en materia de inversiones recíprocas al interior de la región.

En cada espacio es importante dimensionar el factor logístico espacial, como así también la capacidad de producción en cuanto a su «valor agregado interno», como fuente de trabajo y de reproducción de la infraestructura socioeconómica. En términos de superestructura, los impuestos, como parte del valor agregado que los gobiernos sustraen del producto local deberían estar en armonía con la política de integración entre Estados miembros, buscando que el excedente económico obtenido por las empresas, sea regulado correctamente como suma de los valores agregados, de manera que el crecimiento del capital no sea distorsivo, ni factor de disparidades territoriales, lo cual resulta contradictorio con los regímenes de zonas francas y maquiladoras.

Pero sin dudas, la convergencia económica regional implica un todo orgánico¹⁸, concentrada en el desarrollo de los transportes, nos posibilitaría aumentar la movilidad de la producción, disminuyendo costes totales de traslado, lo que generaría un mayor excedente económico, y por consiguiente, la capacidad de financiamiento de infraestructura.

18.Un espacio económicamente integrado implica «un todo orgánico», una organización que dé lugar a una matriz de procesos, como un mecanismo económico impulsor del desarrollo económico, basado en el «uso estratégicamente orientado de los recursos físicos», como también de «reparto justo de beneficios». Paralelamente, una «agregación de valor» de todo sistema productivo requiere de redes y medios eficientes de circulación física, como una infraestructura que facilite la circulación de bienes y personas en determinados lugares en tiempo y cantidad.

«La satisfacción de las demandas cronológicas» es clave para la eficiencia de la producción, la creación de empleo y la comercialización, en condiciones equilibradas de rentabilidad social. En ese sentido, el sistema de transporte, hace la función de un «activo macroeconómico de las inversiones productivas», pues posibilita los flujos físicos y de conectividad logística, económica y comercial. Constituye un factor dinámico para la eficiencia marginal del capital productivo y mercantil, no solo local, sino de todo el espacio económicamente integrado

11. CONSIDERACIONES FINALES

El precario estado de la red carretera, prácticamente desfinanciada, y con un enfoque convencional de financiamiento que tampoco es el adecuado, nos muestra que estamos lejos de las metas de desarrollo aceptables. Pero más preocupa, que el motivo del desfinanciamiento carretero es solo parte del problema estructural de nuestra economía, consecuente con el persistente déficit fiscal, y la escasa capacidad de transacción del producto interno.

A nuestro juicio, el caso concreto de las carreteras se desprende de un problema más profundo. Nace en la matriz productiva y fiscal, y exige reorientar las finanzas públicas, como el enfoque político hacia los denominados “recursos estratégicos”, pues el país ha perdido su capacidad logística y energética. Faltan políticas de Estado que fomenten precios de eficiencia, para **«alcanzar una producción con valor agregado suficiente para invertir en la reproducción de infraestructura»**.

Con escasos bienes transables que ofrecer y una base imponible cada vez más erosionada, implica que debemos repensar nuestro régimen tributario, pues con dar libertad a la “actividad que no tributa”, en realidad castigamos a las actividades productivas “registradas”, o más bien “subsidiarnos las economías sumergidas”¹⁹. En ese contexto, a nuestro juicio, teniendo en cuenta que el impuesto a las ventas (IVA) es el más gravitante, sería positivo reducirlo a valores aceptables (en el orden de 7 a 10 %), de manera tal de ampliar la recaudación vía aumento de aportantes, como así también, **«determinar una tasa de infraestructura de transporte a la circulación mercantil»**, o deducirla del IVA, y así contar con capacidad de gasto para orientarlo a las carreteras, ferrocarriles y puertos, en el orden que surja de un detallado estudio de las demandas insatisfechas. Criterio muy diferente del actual: “el que usa paga”.

La experiencia indica que el desarrollo económico resulta inviable sin una integración económica entre países vecinos, pero a la vez creemos en la necesidad de la complementación económica y una armonización fiscal con énfasis Logística, es decir, respetando la cadena de valor local, con estrategias en común para los precios relativos a la circulación mercantil entre los países vecinos.

La complejidad del financiamiento, no da lugar para explayarse en pocas líneas, pero sí, podríamos proponer como medida inicial **«el estudio de la posibilidad del financiamiento de la infraestructura de transporte con una tasa, ad valorem»**, en lugar del impuesto específico al usuario de la vía, pues a nuestro juicio se lograría una cuantía acorde con la matriz de desarrollo económico y su progresividad.

El criterio propuesto sería que, partiendo de la matriz económica, **gravar las mercancías en proporción razonable a su valor económico, como fuente de finamiento de su propia infraestructura, incluyendo el transporte, lo cual se vería reflejado en una mayor producción, distribución y comercialización en el espacio nacional, y regional.**

A su vez, «agregar valor a la producción local» implicaría alcanzar capacidad financiera en base a «matriz económica regional», y, paralelamente, **«en la etapa de distribución espacial, que las mercancías aporten una pequeña tasa de transporte»**. Con la mejora infraestructural lograríamos una mayor integración física de los espacios productivos, vía reducción de costos de distribución agregados (desplazamiento de la curva hacia abajo). Ello nos lleva la idea de alcanzar un mercado ampliado con los países vecinos, conformando un **«un espacio políticamente integrado»** y **«en armonía fiscal»**, del cual se podría acordar **«una tasa de integración»** con la cual se financie una red eficiente de corredores de transporte.

19- Vemos necesario combatir la alta elusión y evasión fiscal, pues no es posible que las economías registradas carguen la logística de las que no tributan. El escaso valor agregado a la cadena de valor en general, se debe en gran medida a la ausencia de un Estado, consecuente con una decadente recaudación fiscal.

El problema no es solo de origen local, desde el orden internacional se plantean cada vez **nuevos problemas y conflictos en materia fiscal y nuevas figuras de evasión**, como la **utilización de paraísos fiscales, la práctica de los precios de transferencia**, los fenómenos de capitalización exigua, los nuevos instrumentos financieros (derivados), el comercio electrónico y otros. Debemos agregar además, la planificación fiscal agresiva de las grandes corporaciones, como un problema global que afecta las recetas fiscales en los países en desarrollo...”las implicaciones que las prácticas de erosión de las bases imponibles que afectan a los países de la región de América Latina y el Caribe, así como los desafíos particulares a que éstos se enfrentan para hacer frente a los problemas del traslado de beneficios y los retos de sus Administraciones Fiscales a la hora de implementar los nuevos estándares. Hay ausencia de una reforma tributaria integral que dé perspectivas al ingreso de los recursos estatales en el futuro.

REFERENCIAS

- INTEGRACIÓN LOGÍSTICA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE Ponencia del Ing. Hernando E. Arias. X° CONGRESO MUNDIAL DE LA INGENIERÍA – Bs As Argentina – 2010
- PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PRIMER CORREDOR LATINOAMERICANO DE INTEGRACIÓN Ponencia del Ing. Hernando E. Arias. X° CONGRESO MUNDIAL DE LA INGENIERÍA – Bs As Argentina – 2010
- H. L. ARIAS GAROLLO - IDEANDO UN MARCO PARA LA CONVERGENCIA III FORO DE ESTUDIANTES POR LA INTEGRACIÓN – AUALCPI– 2° PREMIO
- JORNADAS TRIBUTARIAS DEL NEA – UNNE – PROPUESTAS Y CONCLUSIONES VARIAS

<http://losalierisdejarach.com.ar/tag/teoria-economica/>

<http://www.oecd.org/ctp/resumen-LAC-consulta-regional-BEPS.pdf>

http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612000007900003&script=sci_arttext

<http://www.fiel.org/publicaciones/Documentos/DOC TRAB 1440549015218.pdf>

H. N. Miñana - FINANZAS PÚBLICAS

AAC - RED VIAL Y TRANSPORTE – SITUACIÓN ARGENTINA –PROPUESTA Octubre 1992.

EDUARDO R. CONSEA – MACROECONOMÍA Y POLÍTICA MACROECONÓMICA

LO VUOLO, Rubén -Estrategia económica para la Argentina.Siglo XXI Editores – Ciepp 2003

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE PRESUPUESTO (ASAP) LOS SUBSIDIOS ENERGÉTICOS EN ARGENTINA

BASUALDO, EDUARDO M. El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas: revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias.

H Bertazza Evasión fiscal y Administración Tributaria.

E. Ferré Olive Tributos ambientales y desarrollo sostenible –2° Edición–.

L. O. Fernández Recaudar impuestos en un mundo globalizado.

V. Giarrizzo / S. Chelala - Economía de la evasión.

J.M. Keynes – Teoría General de la Ocupación, el Interés y el Dinero –.

J. C Vicchi La Armonización Fiscal en los Procesos de Integración Económica - Ed. La Ley

C. G. Asignelli-Modernización del Estado argentino - EDICON

Plan de Acción BEPS (Base Erosion and Profit Shifting) presentados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)

COSCIANI, Césare: Principios de la ciencia de la hacienda, Editorial de Derecho Financiero, Madrid, 1967, tercera parte, capítulo I

SEMINARIO: TRANSPORTE Y ORGANIZACIÓN TERRITORIAL-
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUCUMÁN
13 al 15 de octubre de 1993

Javier Martínez Peinado – José M. Vidal Villa -ECONOMÍA MUNDIAL– Mc Graw Hill - 1995

LOGÍSTICA - WIKIPEDIA – LA ENCICLOPEDIA LIBRE de la WEB

ALBERTO R. LEVY - LOGÍSTICA DE COMERCIALIZACIÓN– Ed. MACCHI – Bs As – 1977.-

JOSEP LADÓS INTEGRACIÓN EUROPEA Y EMPRESA– MARCOMBO BOIXAREU EDITORES- BARCELONA -1996

MIGUEL C. PEREZ -LAS ADUANAS Y EL COMERCIO INTERNACIONAL EDITORIAL ESIC –MADRID 2000

BARRY C. FIELD -ECONOMÍA AMBIENTAL - Una Introducción. Ed. Mc GRAW HILL 1997

HENRY J. BRUTON– PRINCIPIOS DE DESARROLLO ECONÓMICO Ed. tea Bs As -1968

JACQUES NEME – POLÍTICAS ECONÓMICAS COMPARADAS COLETTE NEME Ed. VICENS – VIVES – BARCELONA 1979

JUAN LUIS COLAIACOVO-CANALES DE COMERCIALIZACIÓN INTERNACIONAL Ed. MACCHI Bs As - 1996

RAFAEL PUYOL – JULIO VINUESA –LA UNIÓN EUROPEA Ed. SÍNTESIS – 1997.

JUAN C. A. PROPATTO –EL SISTEMA DE CUENTAS NACIONALES Ed. MACCHI – Bs As – 1999.-MACROECONOMÍA

PAUL A SAMUELSON – WILLIAM D. NORDHAUS –Mc Graw Hill – 1996.-

MARIO BUNGE – EMERGENCIA Y CONVERGENCIA – Novedad cualitativa y unidad del conocimiento.-
Ed. GEDISA – Bs As – 2003.-

INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DEL INGRESO NACIONAL Editorial universitaria de Bs As Argentina.-

NORBERTO GONZÁLEZ Y ROBERTO TOMASINI- EUDEBA- Colección América Cuadernos. 1994.-

DICCIONARIO DE ECONOMÍA POLÍTICA de Borísov, Zhamin y Makárova
<http://www.eumed.net/cursecon/dic/bzm/>

EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON ALADI: Un mercado en continuo ascenso. CENTRO DE ESTUDIOS PARA LA PRODUCCIÓN – ARGENTINA - 2008

EL FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA – PROPUESTA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE UNA POLÍTICA SECTORIAL – CEPAL – ONU.

PATRICIO R. BALBONTÍN – JOSÉ L. BONIFAZ – GUSTAVO GERRA-GARCÍA TEORÍA ECONÓMICA Y REGIONES SUBDESARROLLADAS
GUNNAR MYRDAL.

ECONOMÍA DEL TRANSPORTE

DINÉS DE RUS/JAVIER CAMPOS/GUSTAVO NOMBELA Ed. Antony Bosch- Barcelona – 2003

EL ASPECTO LEGAL DEL DINERO

F. A. MANN –FONDO DE LA CULTURA ECONÓMICA – MÉXICO – 1986