

Economía

La economía de la Región Centro en la última década

Guido D'Angelo - Emilce Terré

Un panorama del agro de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Estancamientos, caídas y subas sectoriales en una década de recortes del producto per cápita de las tres provincias. La infraestructura necesaria para potenciar el necesario salto exportador.

La Región Centro de la Argentina es un espacio político subnacional donde se ven agrupadas las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Entre sus principales objetivos se encuentra promover el desarrollo económico y social, conformando un área de enorme potencial productivo para insertarse en el complejo y competitivo escenario de la economía internacional.

La [dinámica económica de la última década](#) está lejos de ser satisfactoria en la Argentina. Y los desequilibrios a nivel nacional y cuestiones propias de la coyuntura regional han tenido un fuerte impacto sobre la Región Centro. Sin embargo, el desempeño de las tres provincias ha sido mixto si miramos la región en detalle y por sectores.

Región Centro					
Principales indicadores económicos 2011 - 2022					
Provincia	Evolución producto bruto geográfico	Población (2022)	Evolución producto per cápita provincial (2011 - 2022)	Participación en la economía nacional (2022)	Desempeño económico de los principales sectores de actividad Variación general PBG 2011-2022
Santa Fe	-0,8%	3.544.908	-10,6%	7,8%	Comercio (-1%) Agricultura, ganadería, caza y servicios (-16%) Elaboración de prod. alimenticios (+8%) Propiedad de la vivienda (+18%) Transporte (-5%)
Córdoba	+3,5%	3.840.905	-10,9%	8,5%	Comercio (-1%) Agricultura, ganadería, caza y servicios (+16%) Elaboración de prod. alimenticios (+13%)
Entre Ríos	+7,3%	1.425.578	-7,0%	2,8%	Comercio (+13%) Agricultura, ganadería, caza y servicios (-5%) Elaboración de prod. alimenticios (+17%)

@BCRmercados en base a Ministerio de Economía y CEPAL



Si bien Santa Fe es la provincia que mostró una mayor caída nominal, cayendo casi 1% su economía de 2011 a 2022, por efecto poblacional, el producto per cápita de Córdoba es el que más se vio recortado en la última década. En este sentido, si bien el producto bruto geográfico de Córdoba se expandió un 3,5%, su producto per cápita mostró una baja de casi un 11%.

Por su parte, la provincia de Entre Ríos mostró un crecimiento de 7,3% del 2011 al 2022. Sin embargo, la suba poblacional también fue mayor a la tasa de crecimiento económico, lo que redundó en una caída del 7% en el producto por habitante de la provincia, una baja que es, no obstante, menor a la experimentada por Santa Fe y Córdoba.

Una diferencia sustancial en el desempeño económico de la última década se marca en la participación entre las provincias al interior de la propia Región Centro. Los datos del Ministerio de Economía y CEPAL muestran la Región representando el 19% de la economía argentina. Sin embargo, hace 20 años Santa Fe representaba el 8,5% del PIB nacional, equivalente al 45% de la economía de la Región Centro. En 2022 pasó a representar el 7,8% del producto nacional y el 41% de la economía de la Región. A la inversa, Córdoba en ese lapso pasó a representar del 7,8% al 8,5% del PIB argentino, mientras Entre Ríos pasó del 2,5% al 2,8%.

La base de datos del Ministerio de Economía y CEPAL, utilizada para estas mediciones, utiliza como año base al 2004. Por ello, es muy probable que el rol de la Región esté siendo subvalorado. Si aproximamos el crecimiento de la Región Centro con los indicadores de sus tres provincias integrantes, la Región Centro [pasa de representar del 19% a casi el 24% del PBI argentino.](#)

En estas tres provincias despunta un diverso entramado de actividades productivas de enorme importancia para la economía nacional. **El 42% de la agricultura y ganadería de la Argentina se desarrolla en la Región Centro.** No conforme con ello, el 28% de la producción argentina de alimentos y bebidas se localiza entre Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Asimismo, el 35% de las maquinarias y equipos industriales del país se produce en la Región Centro, así como el 34% de la producción de autos.



Región Centro

Participación en la economía argentina.

Año 2022 en pesos constantes de 2004. Sectores seleccionados

	Córdoba	Entre Ríos	Santa Fe	Región Centro
Agricultura, ganadería, caza y servicios conexos	21%	6%	15%	42%
Comercio mayorista, minorista y reparaciones	11%	4%	8%	23%
Construcción	8%	2%	7%	17%
Elaboración de productos alimenticios y bebidas	10%	4%	13%	28%
Fabricación de equipo de transporte	9%	0%	17%	26%
Fabricación de instrumentos médicos y de precisión	9%	1%	10%	20%
Fabricación de maquinaria y equipo	14%	1%	20%	35%
Fabricación de vehículos automotores	23%	1%	10%	34%
Servicios de seguros	5%	2%	12%	19%
Transporte	8%	2%	9%	19%
Total general	8,5%	2,8%	7,8%	19,1%

@BCRmercados en base a INDEC, CEPAL y MECON

Con el foco en el agro, la agricultura y la ganadería de Santa Fe fueron sectores que mostraron una relevante merma de actividad en la última década. Parte del recorte se da por la marcada presencia de eventos Niña sobre el país y especialmente sobre el núcleo productivo santafesino en 5 de las últimas 10 campañas. Otro factor relevante tiene que ver con el apoyo negativo a la producción agroindustrial argentina, explicado fundamentalmente por la imposición de derechos y cuotas a la exportación, entre otras medidas distorsivas para los mercados.

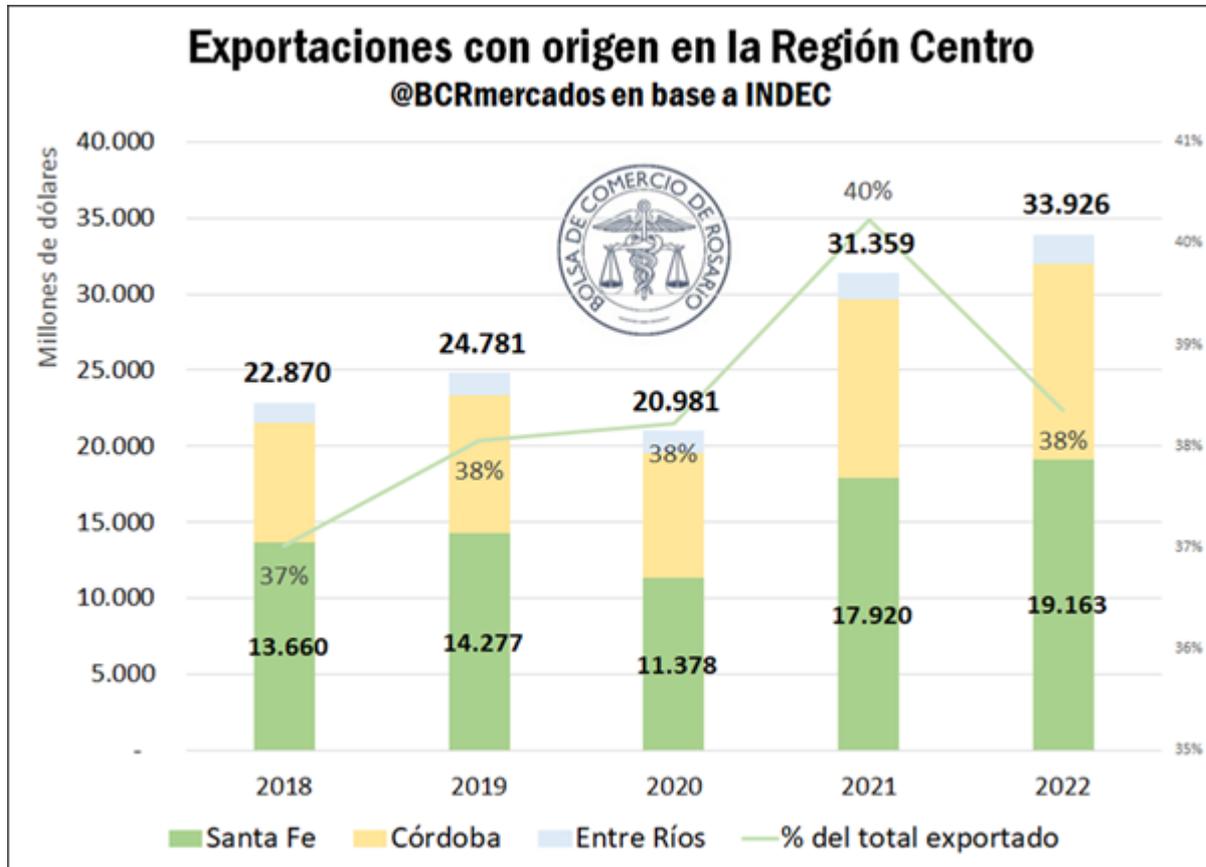
Si comparamos la producción de granos de la Región Centro promediando los años 2010-2012 vs. 2020-2022, nos encontraremos que Córdoba creció un 37% en sus cosechas, mientras que Santa Fe mostró una suba del 15%. Mientras tanto, la producción de granos de Entre Ríos cayó un 12%. Sin embargo, la faena bovina de la provincia mesopotámica creció un 37%, si comparamos los mismos promedios. Por su parte, la faena bovina en Córdoba cayó un 19% comparando dichas medias, mientras en Santa Fe se muestra un 18% arriba.

Sin embargo, al comparar puntualmente los años 2011 y 2022, nos encontramos que el nivel de actividad del sector agricultura y ganadería en Santa Fe en 2022 se ubicaba un por debajo de los niveles del 2011, tanto de acuerdo con INDEC como con el IPEC. Recortes de sectores como servicios agropecuarios, además de mermas productivas en soja, sorgo, algodón y arroz, explican parte de la caída de actividad.

La relevancia exportadora de la Región

En la Región Centro se originaron exportaciones por casi US\$ 34.000 millones en 2022, lo que representa el 38% de los envíos argentinos al exterior. En la Región se produce la mitad del maíz que se exporta en la Argentina y el 100% de la harina y el aceite de soja que tienen por destino el comercio exterior, en un país que es el primer exportador mundial de ambos productos. Asimismo, la totalidad del biodiesel que se exporta en la Argentina se origina en la Región. Para este

conjunto de productos del Complejo Soja, el polo de crush que conforma el Up River es esencial, siendo el generador de estos embarques, además de ser el epicentro productivo y exportador de la Argentina.



No conforme con ello, la mitad de la carne bovina y del poroto de soja, aparte de una de cada cuatro toneladas de aceite de girasol que se exporta se produce en la Región Centro. Con el foco en la cuenca lechera en el centro de la Región Centro, el 82% de las exportaciones de leches preparadas y el 93% de los quesos que se exportan se originan entre estas tres provincias.

Con una gran centralidad de Córdoba, el 87% del maní que se exporta en Argentina, primer exportador mundial de maní, se origina en la Región Centro. Y haciendo epicentro en la provincia de Entre Ríos, cerca del 75% de las exportaciones argentinas de carne aviar se originan en la Región. No obstante, la importancia clave no está sólo en la agroindustria: en la Región Centro se originan el 80% de las partes y piezas de tractores que se exportan, además de todos los motores de combustión interna destinados al comercio exterior.

En el marco de su importancia fundamental para el comercio de granos, subproductos y aceites, en el Gran Rosario o Up River, un polo clave de la Región Centro y la Argentina, ingresan entre 2 y 2,5 millones de camiones en un año promedio de cosecha. Esto nos da un número cercano a 12.000 camiones diarios. Como dato curioso, si a este ingreso diario de



camiones lo pusiéramos en fila con una distancia de 2 metros entre camión y camión, la fila diaria de camiones desde Rosario llegaría hasta la ciudad de Buenos Aires.

¿Qué proyectos se consideran estratégicos para mejorar la situación logística en el Up River?

Más allá de la formidable infraestructura portuaria del Up River, aún hay obras y proyectos pendientes de concreción que podrían reducir múltiples inconvenientes logísticos y potenciar la competitividad de la región. Con la importancia logística del Gran Rosario y de la relevancia exportadora de la Región Centro, estas obras serían esenciales para potenciar la competitividad del comercio exterior argentino.

Como primer punto, encontramos la ampliación de la red de autovías o autopistas como asunto fundamental. Aquí destacamos las principales obras que resultan necesarias para potenciar la logística de la región:

Ruta Nacional N° 11: considerada la columna vertebral del flujo vial en el eje norte-sur sobre el este de la provincia. Sirve en gran medida al transporte desde las provincias del NEA y parte del NOA; siendo una conectividad fundamental para con el Paraguay. De importancia es considerar el estudio de una variante en su traza comenzando desde la ruta A012 en la intersección con Camino de la Cremería hasta el empalme con RP 91 próxima a Villa La Ribera que ya fuera estudiado y aprobado por DNV y actualmente está siendo actualizado a nivel de Anteproyecto por la Universidad Nacional de Rosario.

Ruta Nacional N° 33, N° 34 y A012, se necesita la conversión de estas en autopistas, con la posibilidad de sumar un tercer carril en tramos de las autopistas Buenos Aires – Rosario, Rosario – Córdoba; que contribuyan a mejorar el flujo de camiones hacia el complejo portuario del Gran Rosario.

Ruta Provincial 16: Consiste en la duplicación de la calzada de la Ruta Provincial 16 en el tramo AU Ruta Nacional 9 y la Ruta Provincial 21. Incluye la construcción de un puente sobre vías dobles del ferrocarril de trocha ancha, un nuevo distribuidor en la intersección con la Ruta Provincial 21 y nuevo puente sobre arroyo Frías.

En segundo orden, aquellos accesos de jurisdicción provincial, que mejorarían la calidad de vida de los habitantes de las regiones cercanas a los puertos:

Variante de la Ruta Provincial 91: Consiste en la construcción del enlace de la proyectada Variante de la RP N°91 con la Autopista 01. La traza comprende la vinculación de la RP N°91 con la calle Cacique Mangoré superando la Au 01, la RN N°11 y las líneas ferroviarias por pasos en distinto nivel. El proyecto debe considerar incorporar la construcción de un distribuidor en la intersección de dicha traza con la Autopista 01. También vale señalar que habría que modificar lo previsto en la licitación en marcha para la construcción de esta obra, ya que originalmente se había acordado con las terminales portuarias que la intersección con Cacique Mangoré sea en la calle Eva Duarte y no en Siripo Rey tal como se prevé en los pliegos al momento de la licitación.

Ingreso a General Lagos-Arroyo Seco: Se trata de un nuevo camino común proyectado en zona rural (Camino del Mozo – Límite departamental, desde Autopista Rosario – Buenos Aires a RP N°21), que permitirá canalizar el flujo de camiones que se dirigen a las terminales portuarias de LDC (General Lagos) y ADM (Arroyo Seco), retirando el tránsito pesado del ejido urbano de Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco y Fighiera.

Como hitos ya cumplidos en la región norte del Gran Rosario, es importante destacar:





La ejecución del proyecto del ramal F25 en la zona de Timbúes, ramal secundario de la Línea Belgrano, que consta de 11 kilómetros de vía que permiten el acceso ferroviario de trocha angosta a las 5 terminales ubicadas en dicha localidad. Actualmente, ante la inauguración del nuevo acceso a la terminal portuaria de Renova, sumado a los dos que estaban operativos hasta ahora, dedicados a las plantas de Aceitera General Deheza (AGD), COFCO y ACA, con la salvedad de que COFCO aún no habilitó la descarga. Quedan realizados 3 de los 4 accesos, siendo el cuarto y último desvío, el de la terminal de Dreyfus, que aún espera su materialización.

Consideramos que estas obras resultan estratégicas en vista de la importancia del Up River para la logística nacional. No caben dudas que el análisis y concreción de estos proyectos serían de enorme importancia para seguir potenciando la competitividad de las exportaciones argentinas.

