

Estilos de desarrollo y cambio climático

Foro Europa – América Latina



UNITED NATIONS

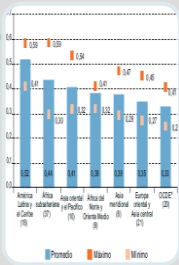
ECLAC



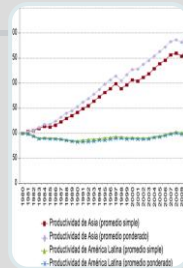
Joseluis Samaniego
Director
División de Desarrollo
Sostenible y Asentamientos
Humanos

CEPAL,
septiembre de 2015

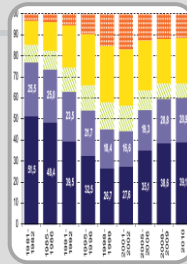
Es necesario un cambio estructural



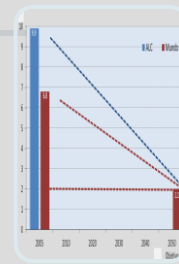
Desigualdad
Por primera vez en la historia reciente hubo avances en la lucha contra la desigualdad



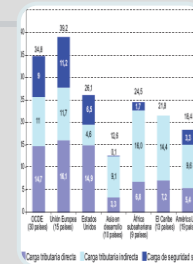
Productividad
Cerrar la brecha externa (con la frontera tecnológica) y la interna (entre sectores y agentes)



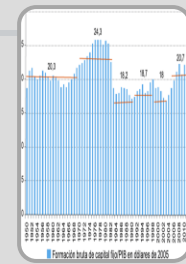
Inserción internacional
Riesgo de reprimarización de la estructura de exportaciones, con bajo VA e inversión en tecnología



Sostenibilidad ambiental
Avanzar hacia patrones de producción y consumo sostenibles



Fiscalidad
Sistemas tributarios regresivos; débil pilar no contributivo

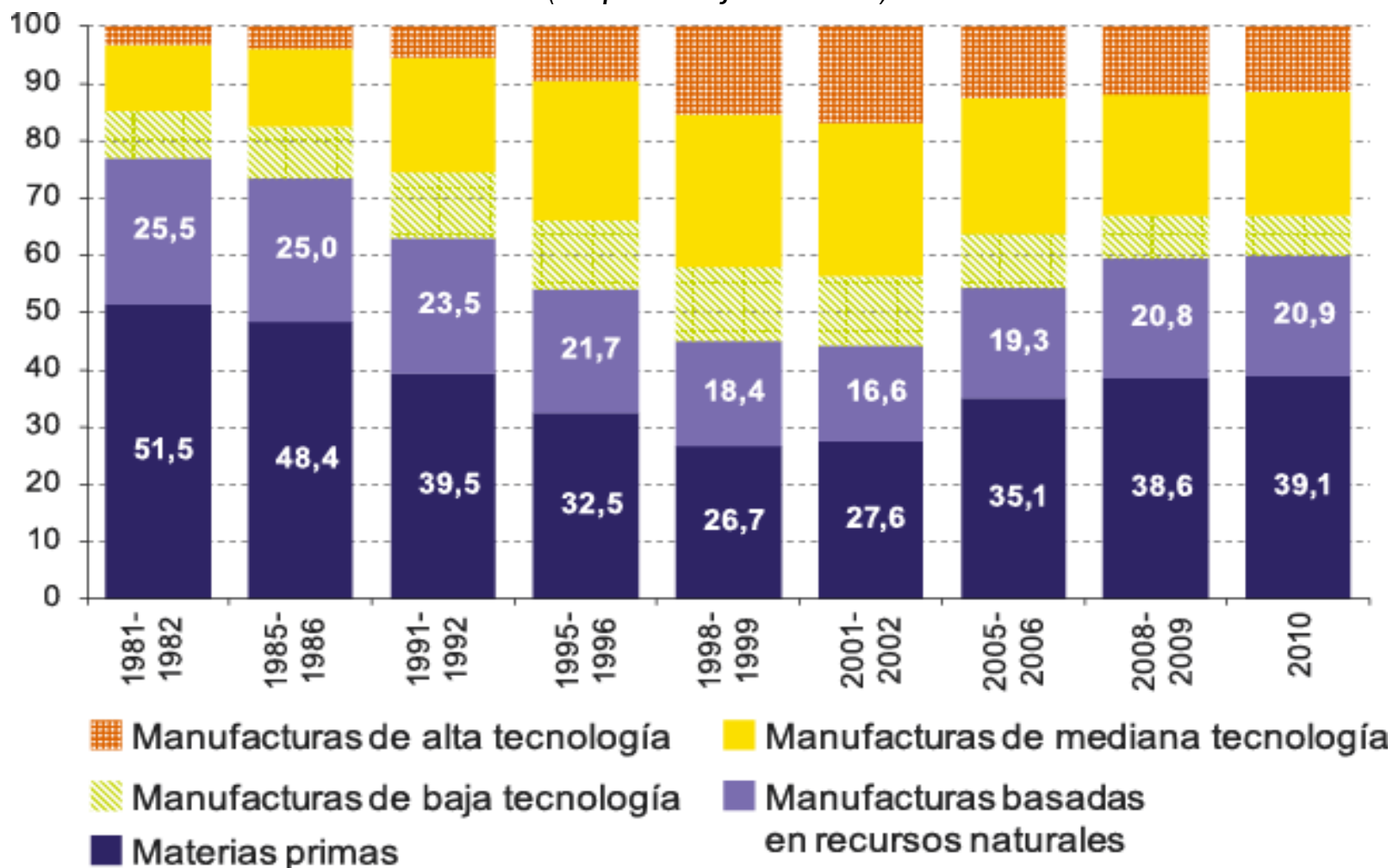


Inversión
La inversión, 22,9% del PIB, resulta insuficiente para el desarrollo

- Sacar a los países de ingreso bajo de su situación equivale a un 2,5% del PIB mundial. Solo que América Latina y el Caribe, de ingreso medio (10.000 dólares per cápita PPA), alcance el nivel de los países desarrollados (38.000 dólares) equivale al 19% del PIB mundial. Si fueran todos los países de ingreso medio alto la cifra equivale al 85% del PIB mundial.
- Obviando las inequidades que esconden los promedios, y sin contar los futuros costos de violencia, desnutrición, cambio climático, entre otros, el modelo de desarrollo actual no será capaz de generar ese aumento de ingreso sin afectar a la resiliencia y supervivencia del planeta.

Estructura productiva bloqueada en una trayectoria tecnológicamente menos dinámica

ALC : Estructura de las exportaciones por nivel de intensidad tecnológica, 1981-2010^a
(En porcentajes del total)



Una preocupación adicional: creciente número de conflictos socioambientales relacionados con la explotación de recursos naturales

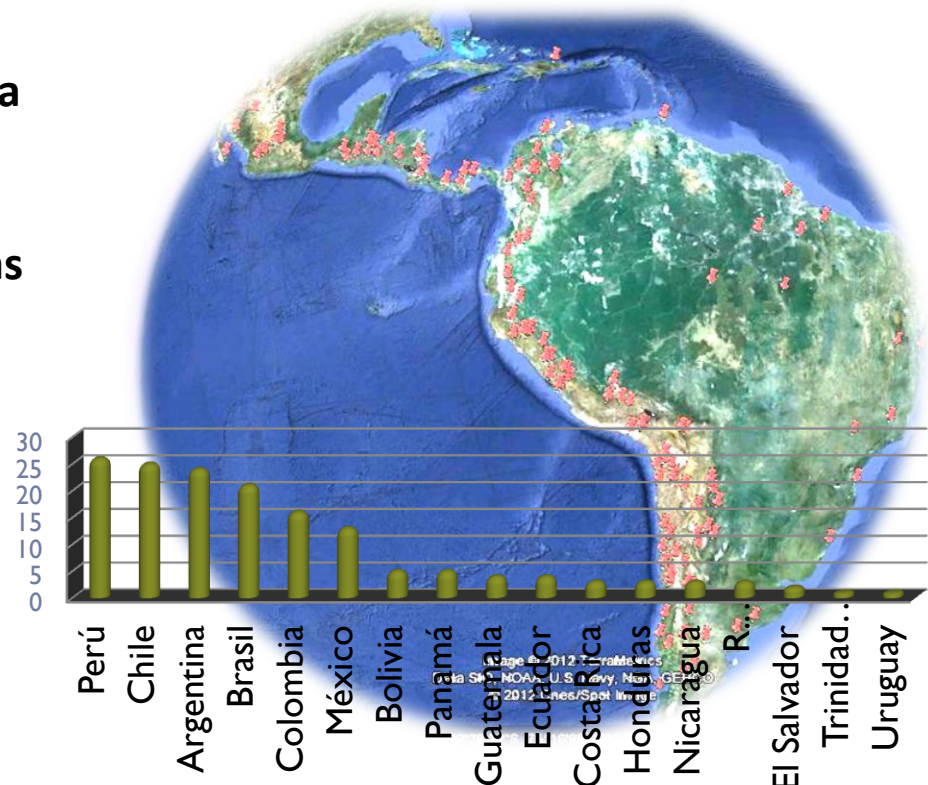
Causas de conflicto social

- Falta de oportunidad de exponer consecuencias no consideradas en la decisión inicial (externalidades)
- Falta de información oficial sobre las decisiones adoptadas

¿Porqué evitar conflictos?

- Cuestionan la legitimidad
- Ahorrar recursos destinados a resolverlos
- Evitan daños y pérdidas (“contar bien”)

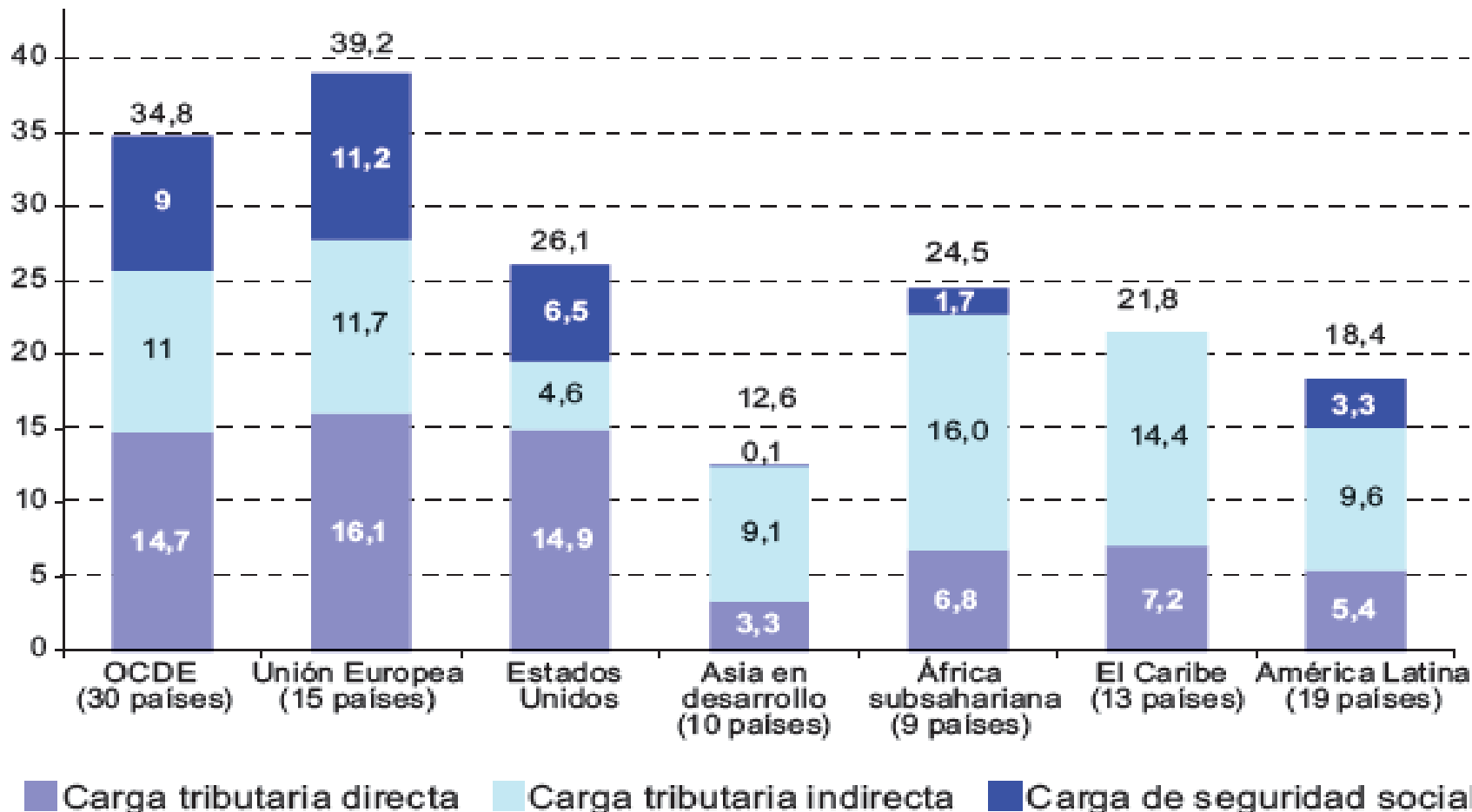
ALC: Conflictos socio-ambientales en torno a actividades mineras: 2004-2012



Fuente: Observatorio Latinoamericano de Conflicto Ambiental

Cerrar estas brechas requiere un pacto fiscal que eleve la recaudación, promueva la progresividad y genere incentivos hacia la sostenibilidad ambiental

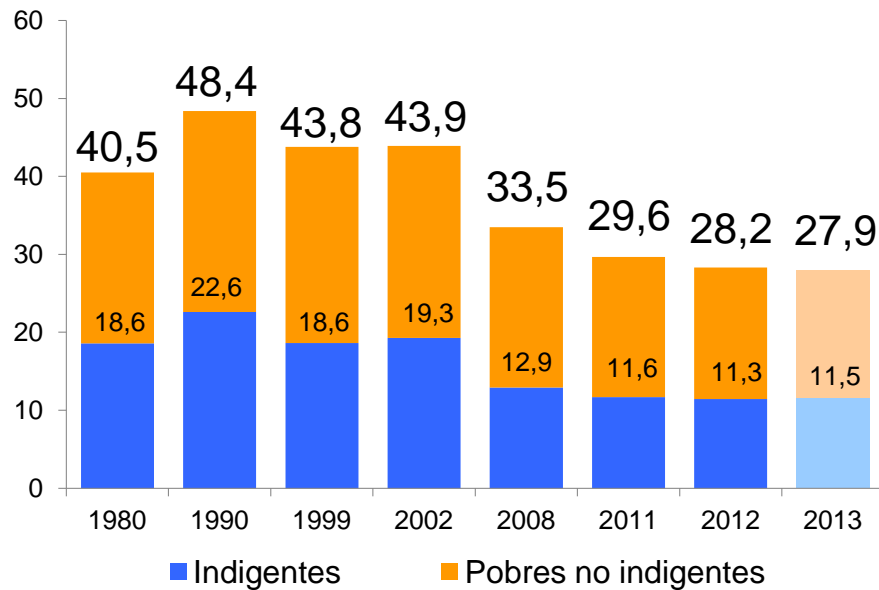
Comparación internacional del nivel y la estructura de la carga tributaria. Varios años entre 2002 y 2010 ^a
(En porcentajes del PIB)



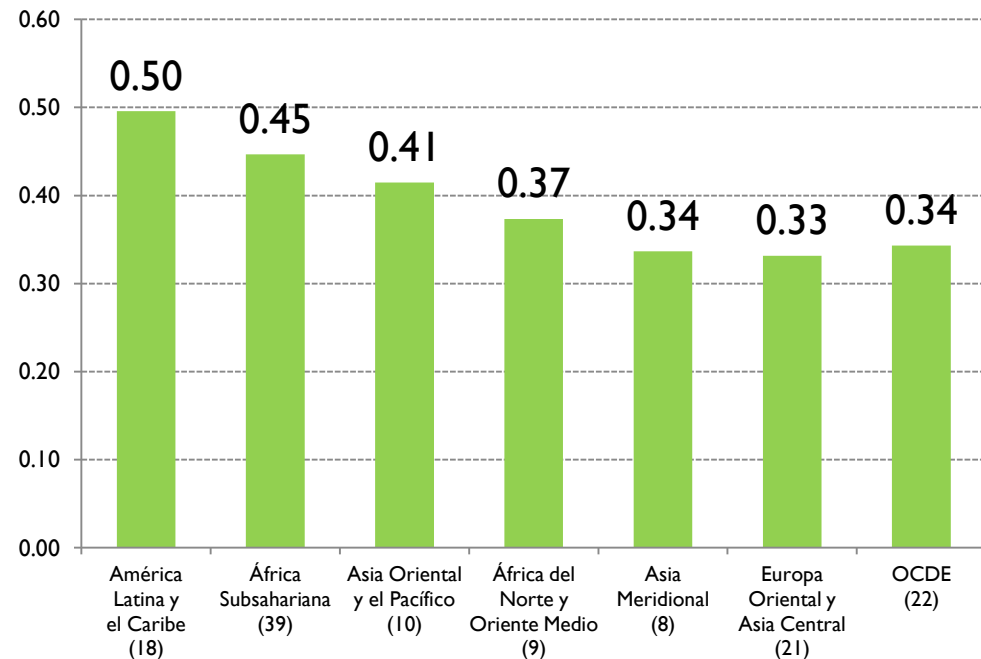
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y Fondo Monetario Internacional (FMI). ^a En el promedio de América Latina la cobertura corresponde al gobierno central, excepto en la Argentina, el Brasil, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile y Costa Rica, casos en que corresponde al gobierno general.

Importante reducción de la pobreza y altos niveles de desigualdad

AMÉRICA LATINA ^a: EVOLUCIÓN DE LA POBREZA ^b Y LA INDIGENCIA, 1980 - 2013 ^c
(En porcentajes)



AMÉRICA LATINA Y OTRAS REGIONES DEL MUNDO: COEFICIENTE DE CONCENTRACIÓN DE GINI, ALREDEDOR DE 2010



Fuente: CEPAL, sobre la base de tabulaciones especiales de las encuestas de hogares de los respectivos países.

^a Estimación correspondiente a 18 países de la región más Haití.

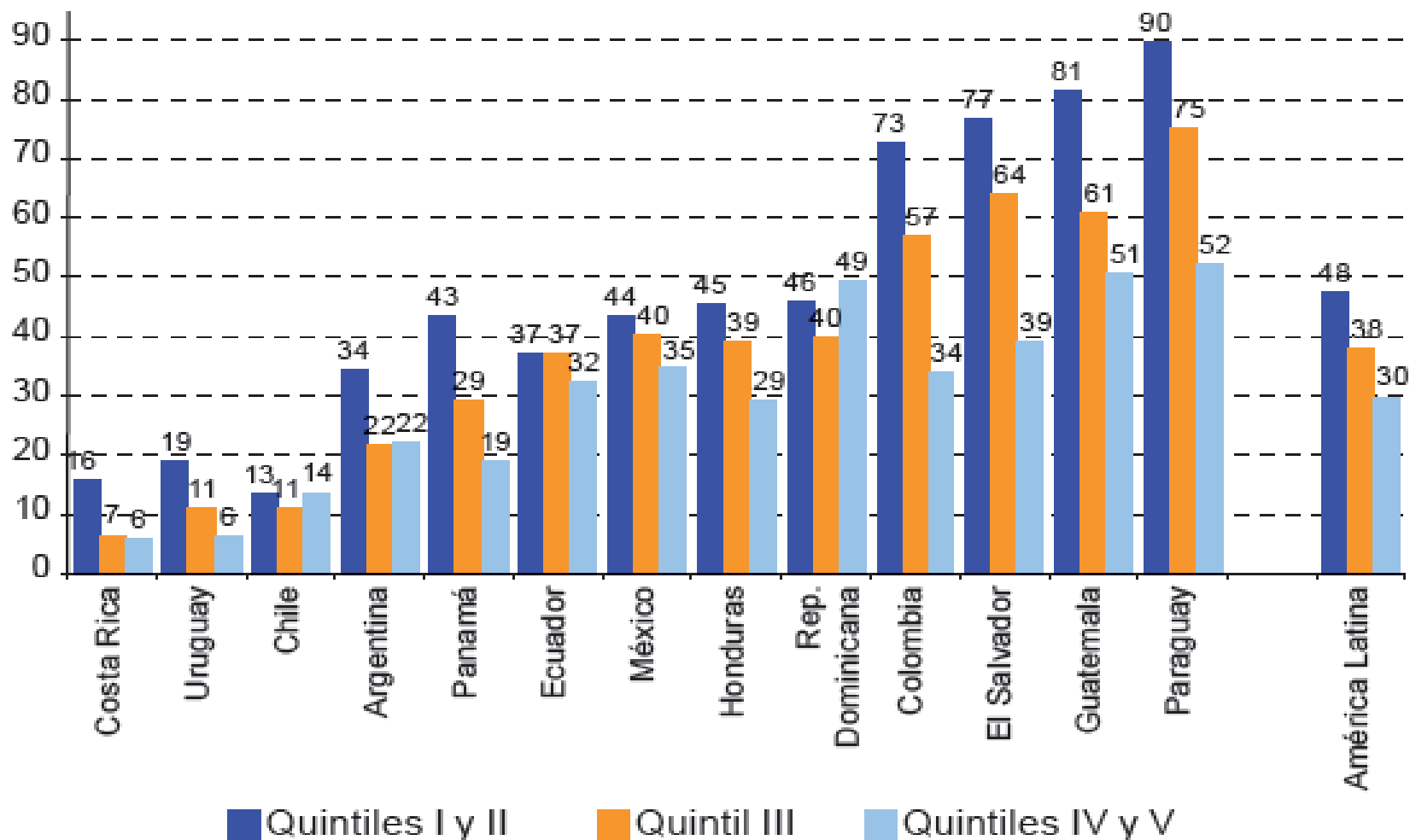
^b Corresponde a la suma de indigentes más pobres no indigentes.

^c Las cifras de 2013 corresponden a una proyección.

Urgencia en el cierre de brechas en los sistemas de protección social

América Latina (14 países): población de hogares que no cuentan con seguridad social y no reciben pensiones ni transferencias públicas asistenciales, por quintiles de ingreso, 2009

(Porcentajes)

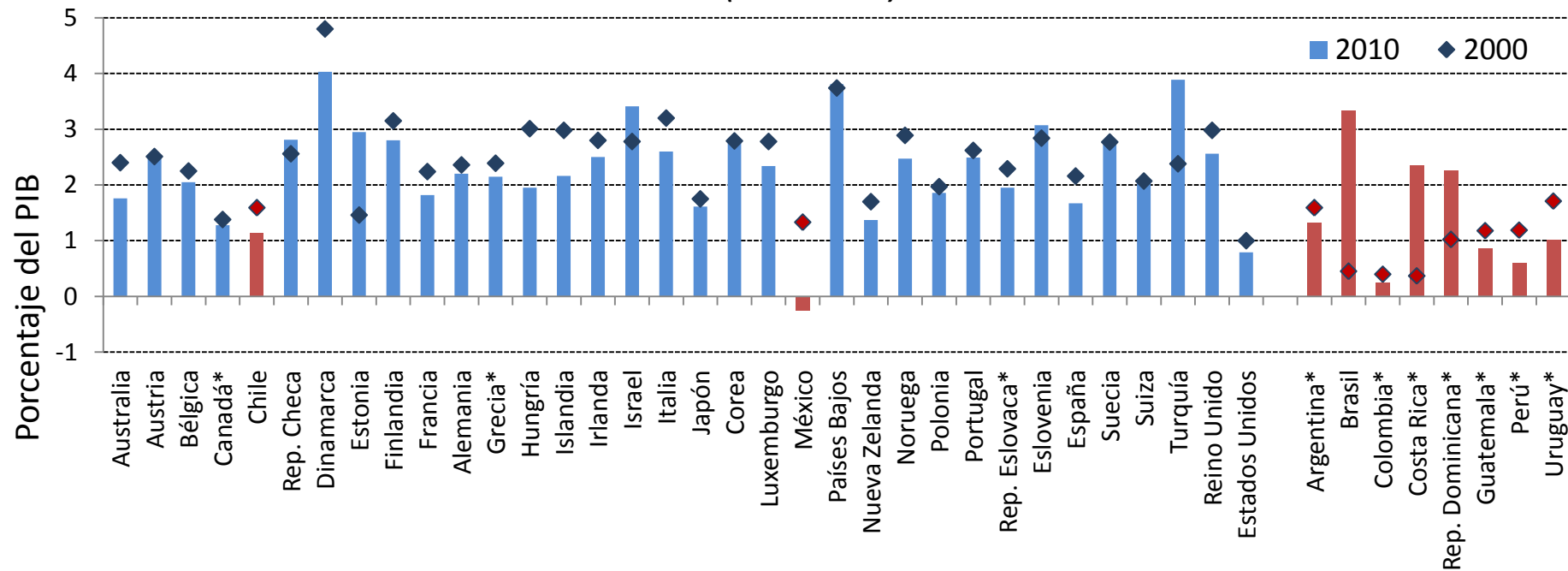


Impuestos ambientales

Recaudación de impuestos relacionados con el medio ambiente en países de la OCDE y de

ALC

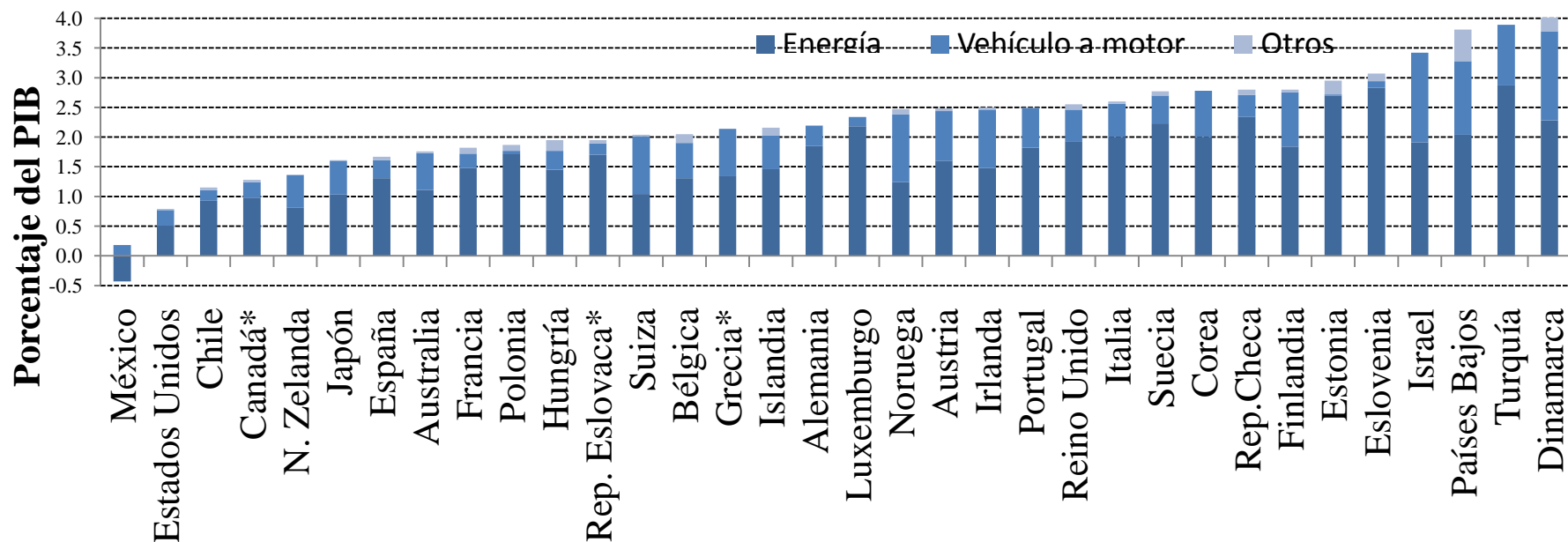
(% del PIB)



Fuente: OECD/EEA (European Environment Agency).. **Nota:** * Indica que los datos de estos países corresponden al año 2009

Impuestos ambientales

Composición de los impuestos relacionados con el medio ambiente en países de la OCDE, 2010
(% del PIB)

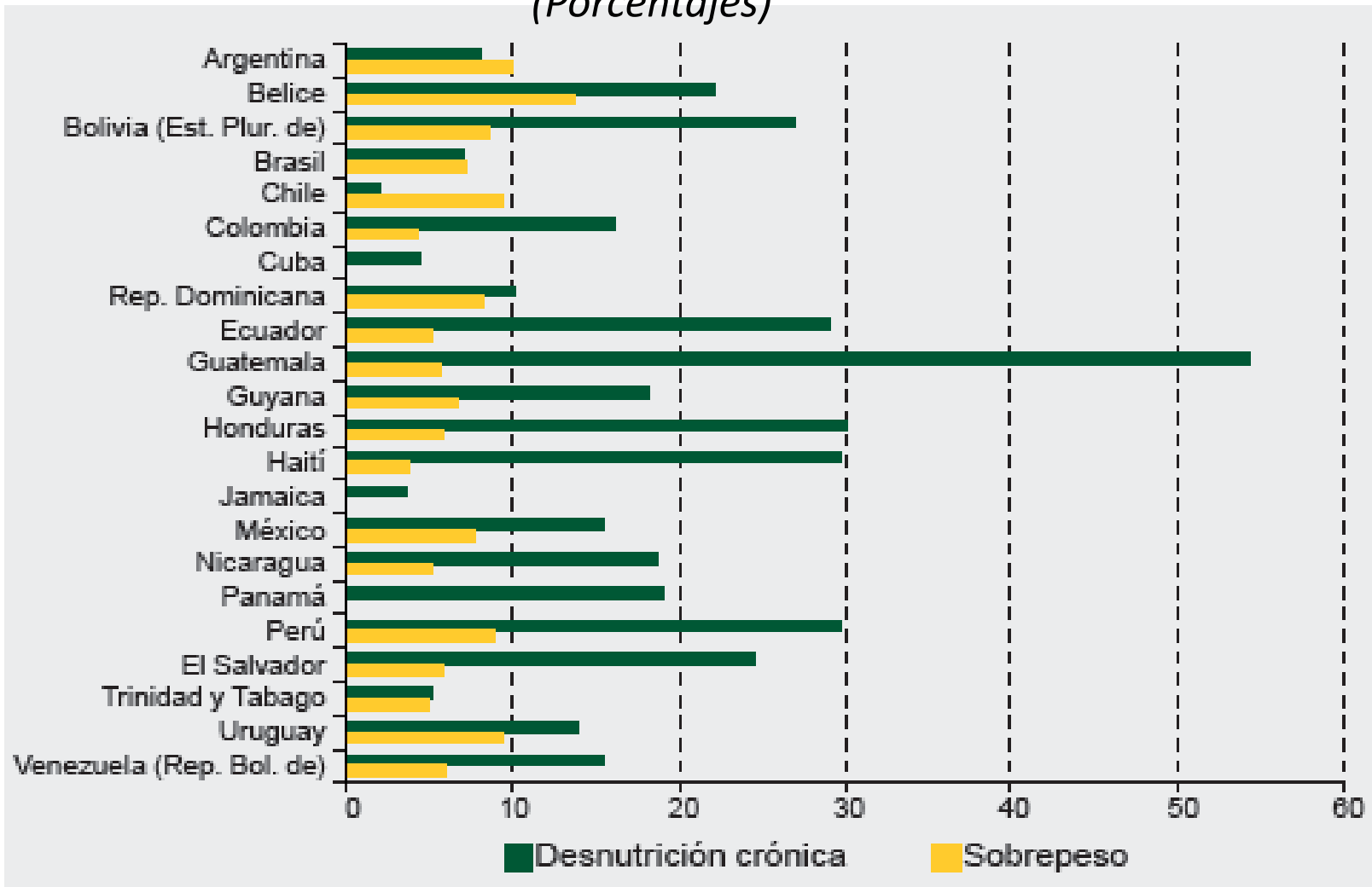


Fuente: OECD/EEA (European Environment Agency).. Nota: * Indica que los datos de estos países corresponden al año 2009

Se combinan enfermedades de la pobreza y de la riqueza: desnutrición y sobrepeso en los niños

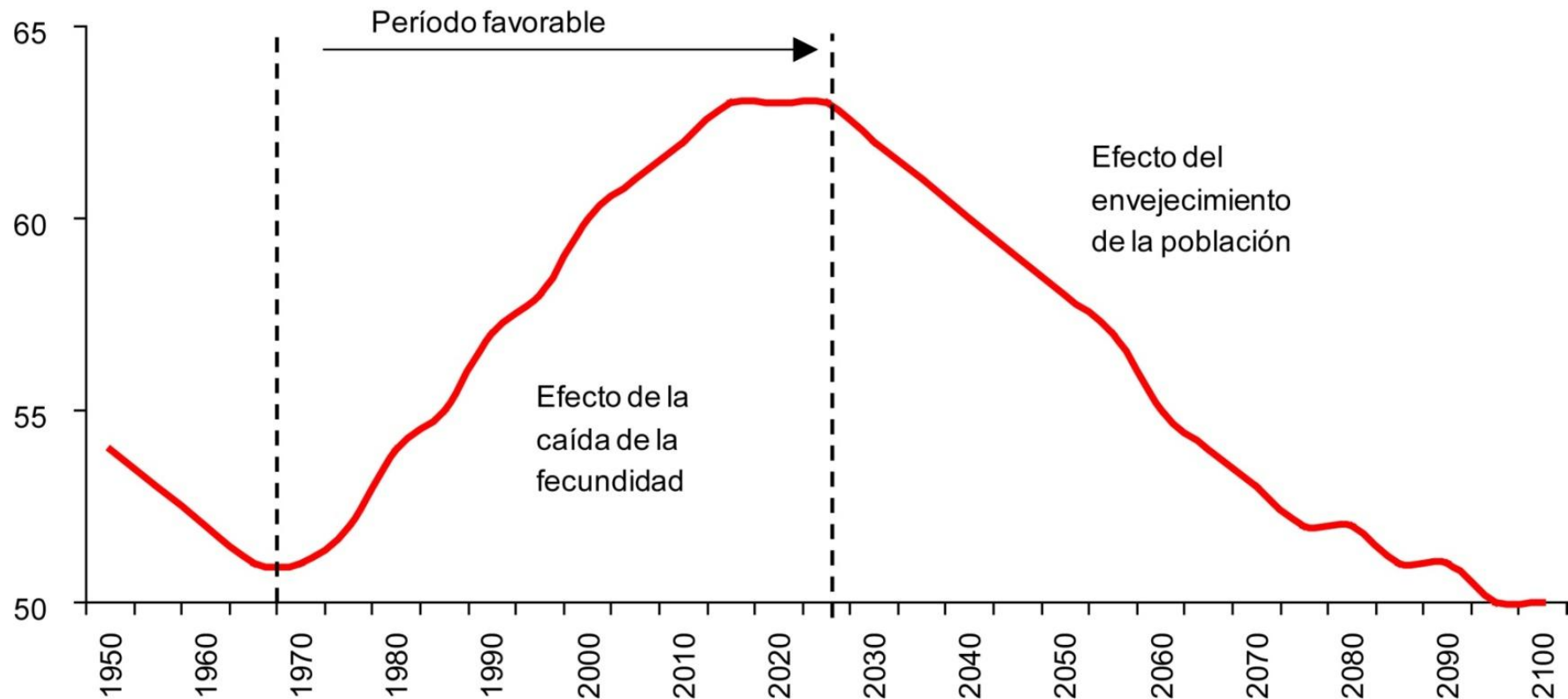
Desnutrición y sobrepeso en niños menores de 5 años, 2000-2009

(Porcentajes)

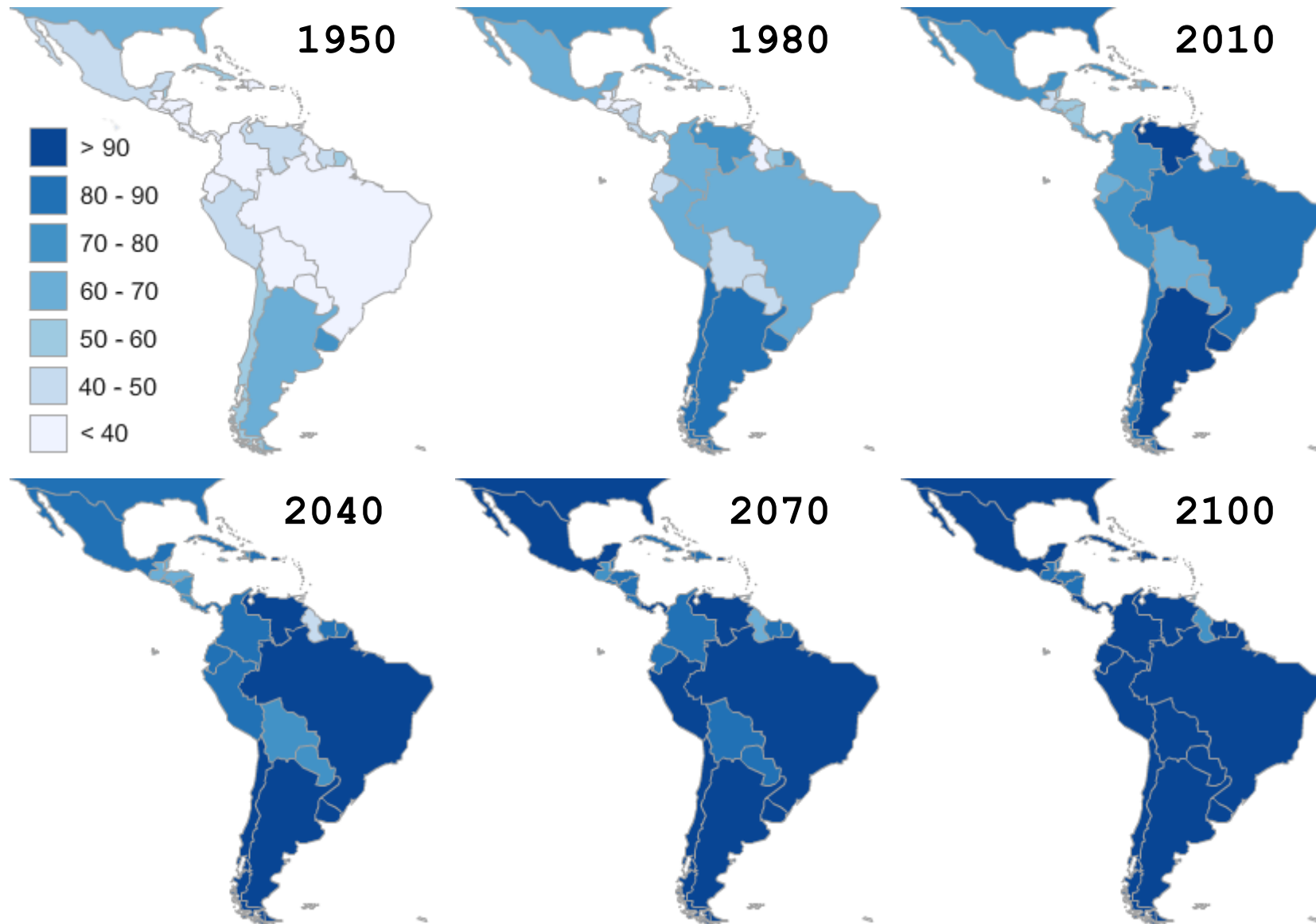


Con la reducción de la fecundidad se genera un período favorable al desarrollo en la medida que aumenta la proporción de personas en edad productiva

Proporción de la población de 15 a 59 años, América Latina, 1950-2011
(En porcentajes)

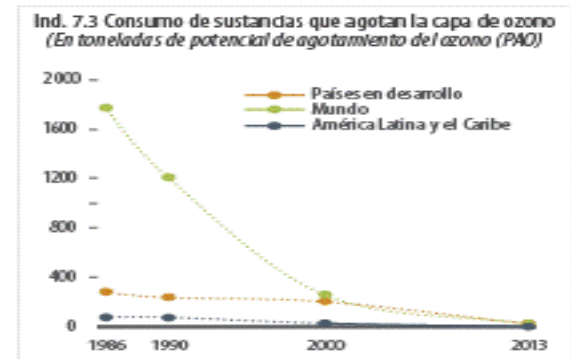
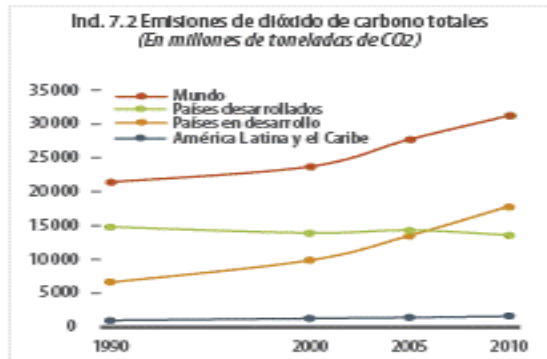
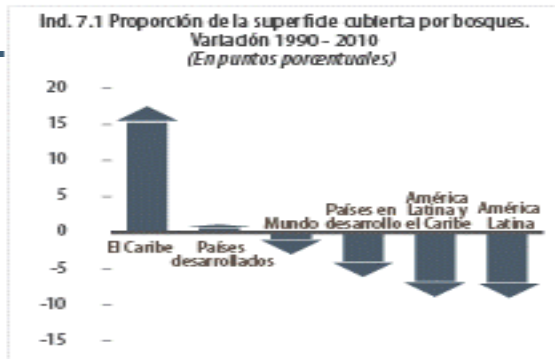


% de población urbana en países de ALC

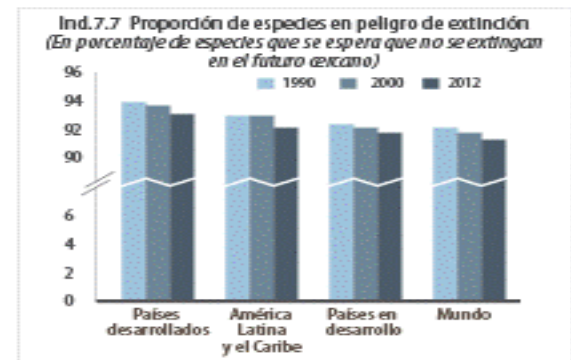
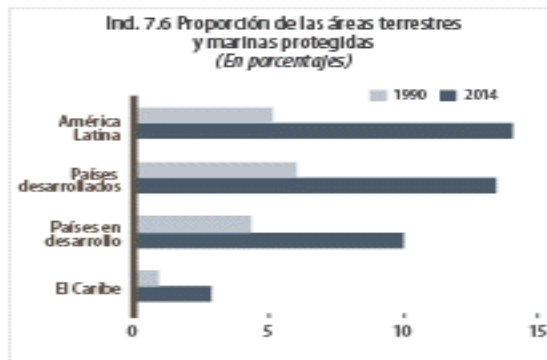
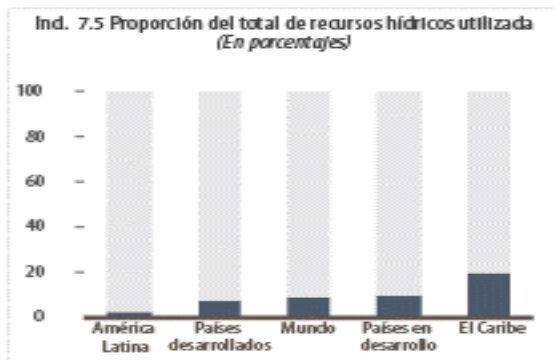


El ODM 7

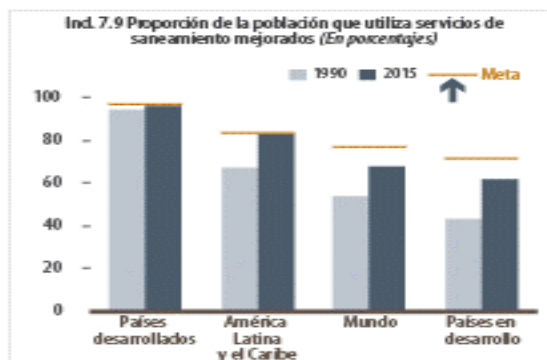
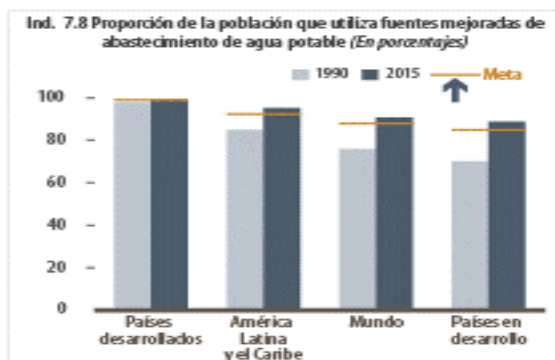
Meta 7A: Incorporar los principios del desarrollo sostenible en las políticas y los programas nacionales e invertir la pérdida de recursos del medio ambiente



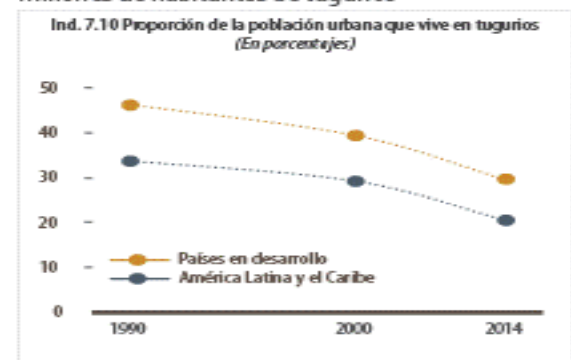
Meta 7B: Reducir la pérdida de biodiversidad, alcanzando, para el año 2010, una reducción significativa de la tasa de pérdida



Meta 7C: Reducir a la mitad, para el año 2015, el porcentaje de personas sin acceso sostenible al agua potable y a servicios básicos de saneamiento

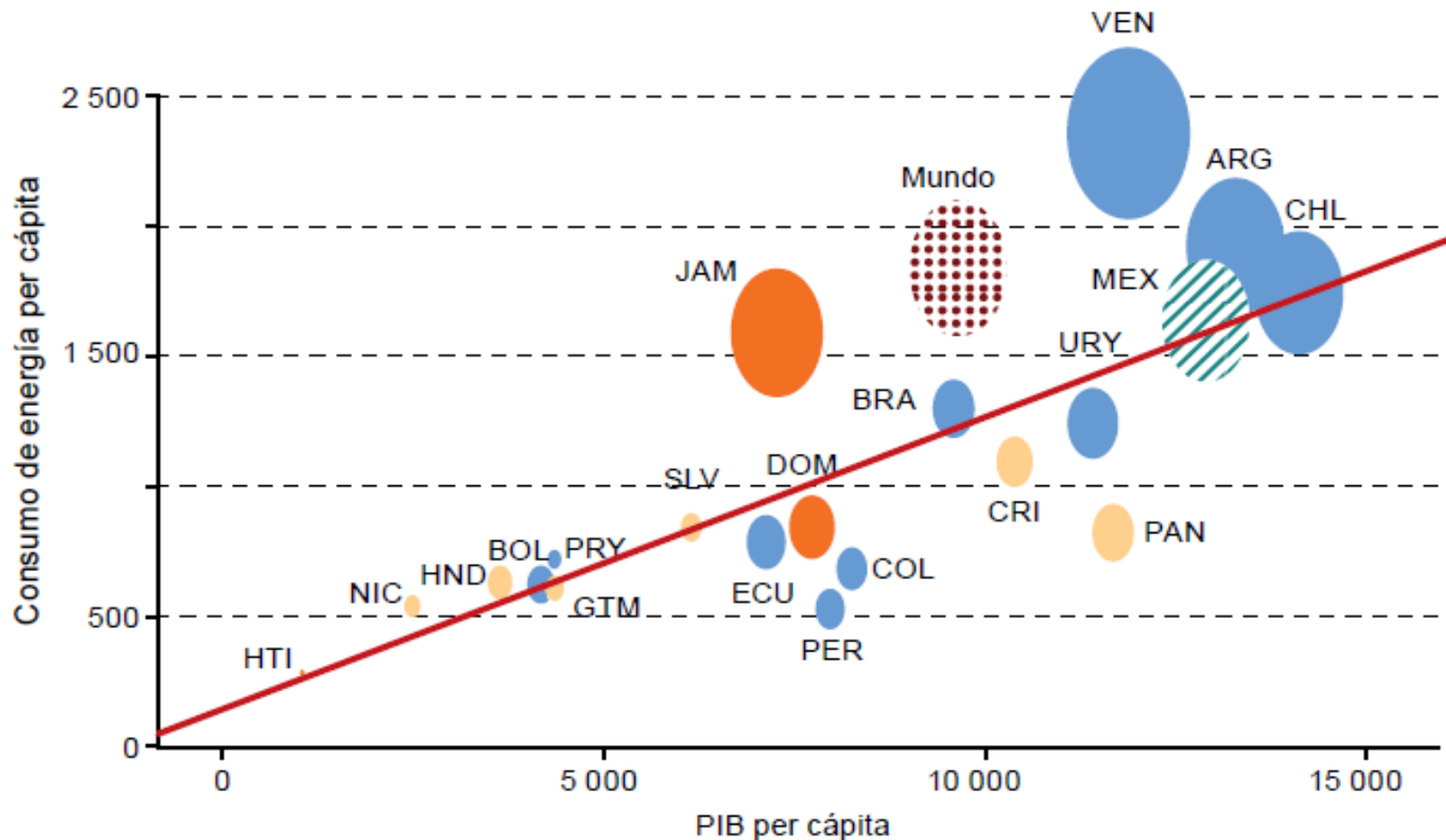


Meta 7D: Haber mejorado considerablemente, para el año 2020, la vida de por lo menos 100 millones de habitantes de tugurios



El estilo de desarrollo vigente tiene fuerte correlación entre crecimiento, consumo de energía y emisiones contaminantes

AMÉRICA LATINA: PIB PER CÁPITA Y CONSUMO DE ENERGÍA PER CÁPITA, 2008^a
(En kilogramos equivalentes de petróleo y dólares de 2005 en paridad del poder adquisitivo)



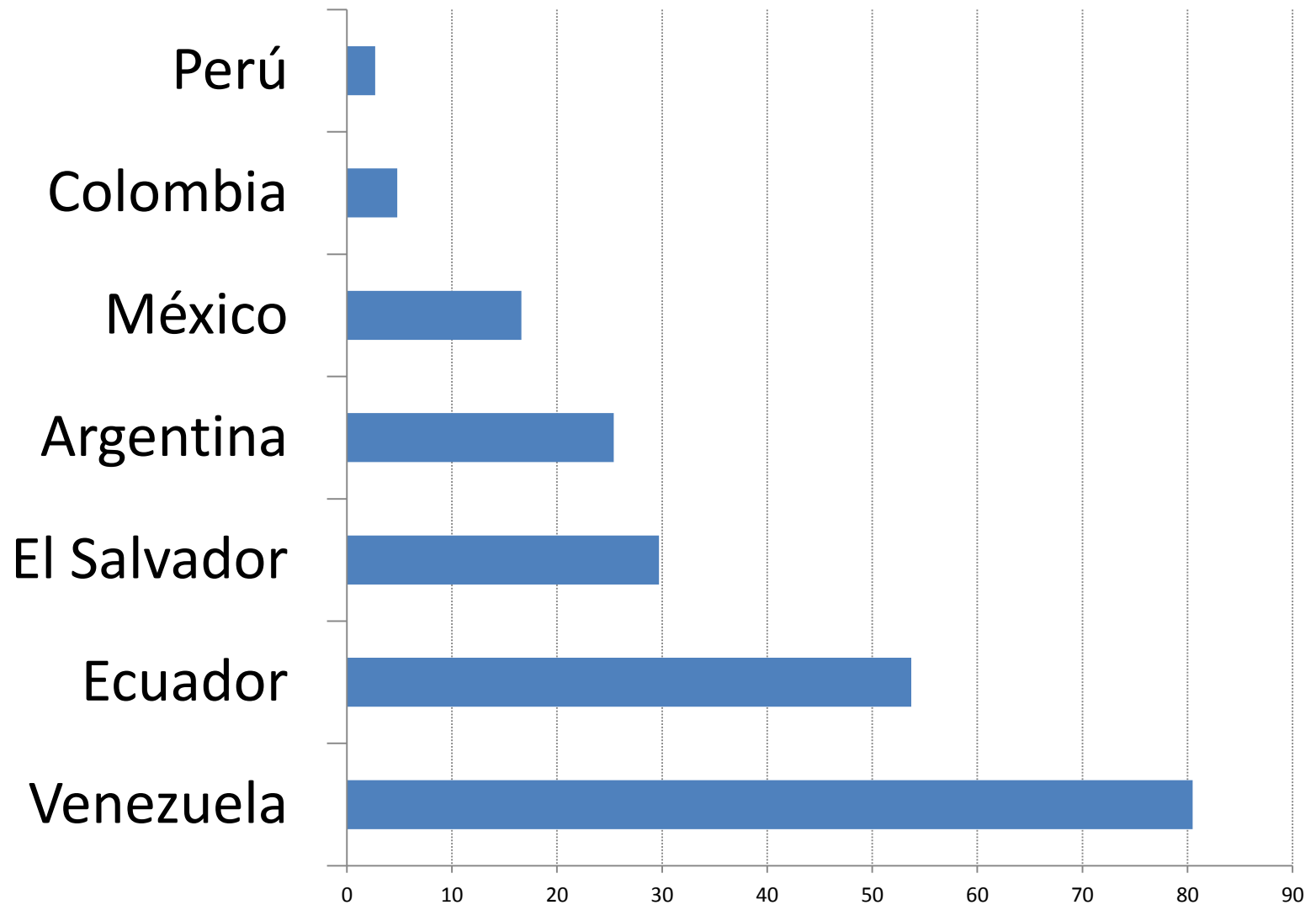
Determinantes de las emisiones

Identidad de Kaya:

$$CO_{2t} = POB_t \left(\frac{PIB}{POB} \right)_t \left(\frac{Energía}{PIB} \right)_t \left(\frac{CO_2}{Energía} \right)_t$$

$$\Delta CO_{2t} = \Delta POB_t + \Delta \left(\frac{PIB}{POB} \right)_t + \Delta \left(\frac{Energía}{PIB} \right)_t + \Delta \left(\frac{CO_2}{Energía} \right)_t$$

Tasa de subsidio promedio (% con respecto al costo de producción)



Fuente: Elaboración propia con base IEA(2012), World Energy Outlook

Patrones de consumo no sostenibles en el contexto del cambio climático I

América Latina y el Caribe ha presentado un gran **DINAMISMO ECONÓMICO** durante la última década



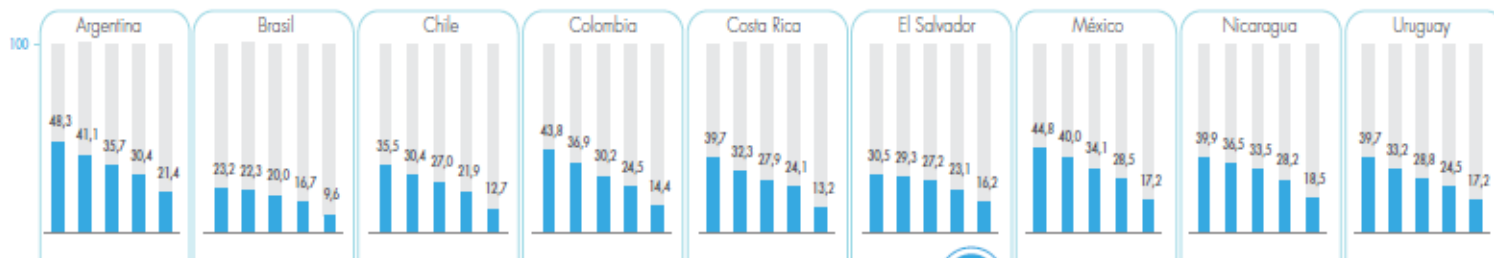
Patrones de consumo insostenibles

Externalidades negativas

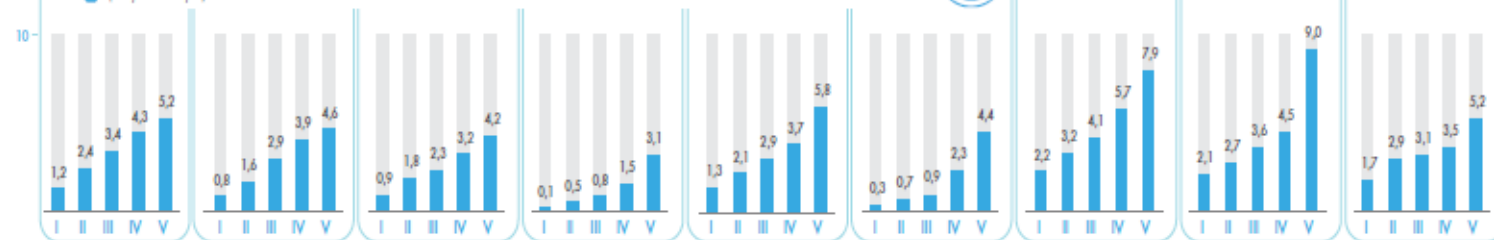
- Emisiones de gases de efecto invernadero
- Explotación insostenible de recursos naturales renovables y no renovables
- Tráfico vehicular y accidentes viales
- Contaminación del aire
- Generación de desechos
- Deterioro ambiental

La proporción del **GASTO EN ALIMENTOS** con respecto al gasto total de los hogares **DISMINUYE CONFORME AUMENTA EL NIVEL DE INGRESO**. En cambio, la proporción del **GASTO EN GASOLINAS AUMENTA CONFORME AUMENTA EL NIVEL DE INGRESO**

Proporción del gasto de los hogares en alimentos y bebidas con respecto al total de su gasto, por quintil de ingresos^e (En porcentajes)



Proporción del gasto de los hogares en gasolinas con respecto al total de su gasto, por quintil de ingresos^e (En porcentajes)



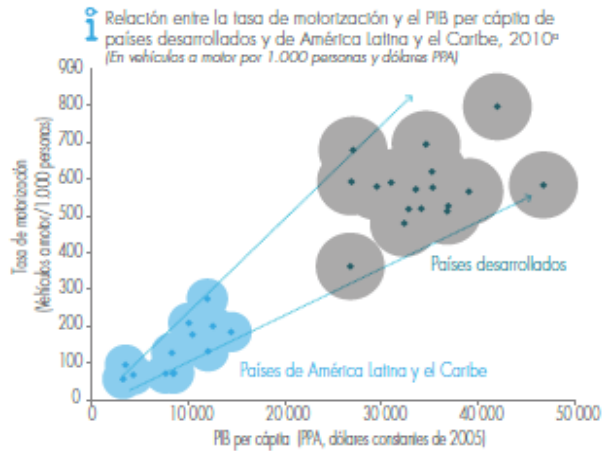
Los patrones de estos nuevos espacios de consumo serán decisivos para definir las opciones de un consumo sostenible



a CEPAL, CEPALSTAT. † Producto interno bruto (PIB) total anual a precios constantes en dólares. América Latina y el Caribe (Millones de US\$). **b** CEPAL, CEPALSTAT. † Exportaciones totales de bienes primarios y bienes manufacturados. América Latina y el Caribe (Millones de US\$). **c** CEPAL, CEPALSTAT. † Población en situación de indigencia y pobreza. América Latina (En porcentajes). **d** CEPAL, CEPALSTAT. † Tasa de desempleo abierto. América Latina y el Caribe (Tasa anual media). **e** CEPAL, sobre la base de encuestas de hogares de los países de la región: Argentina: 2004-2005; Brasil: 2008-2009; Chile: 2007; Colombia: 2006-2007; Costa Rica: 2004; El Salvador: 2005-2006; México: 2012; Nicaragua: 2009; Uruguay: 2005-2006. Algunos elementos gráficos incluidos en la lámina han sido diseñados por Freepik.com.

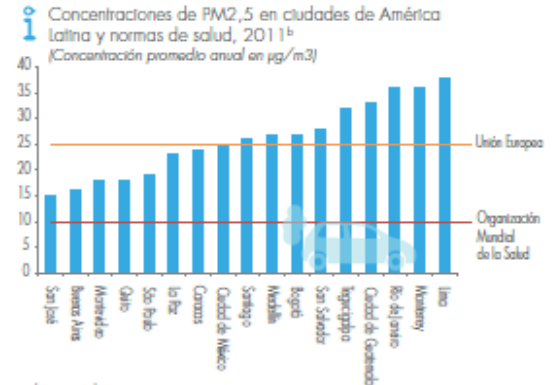
Patrones de consumo no sostenibles en el contexto del cambio climático II

América Latina y el Caribe presenta un gran dinamismo económico acompañado de un aumento de las tasas de motorización, un mayor consumo de combustibles y una mayor contaminación atmosférica en las ciudades



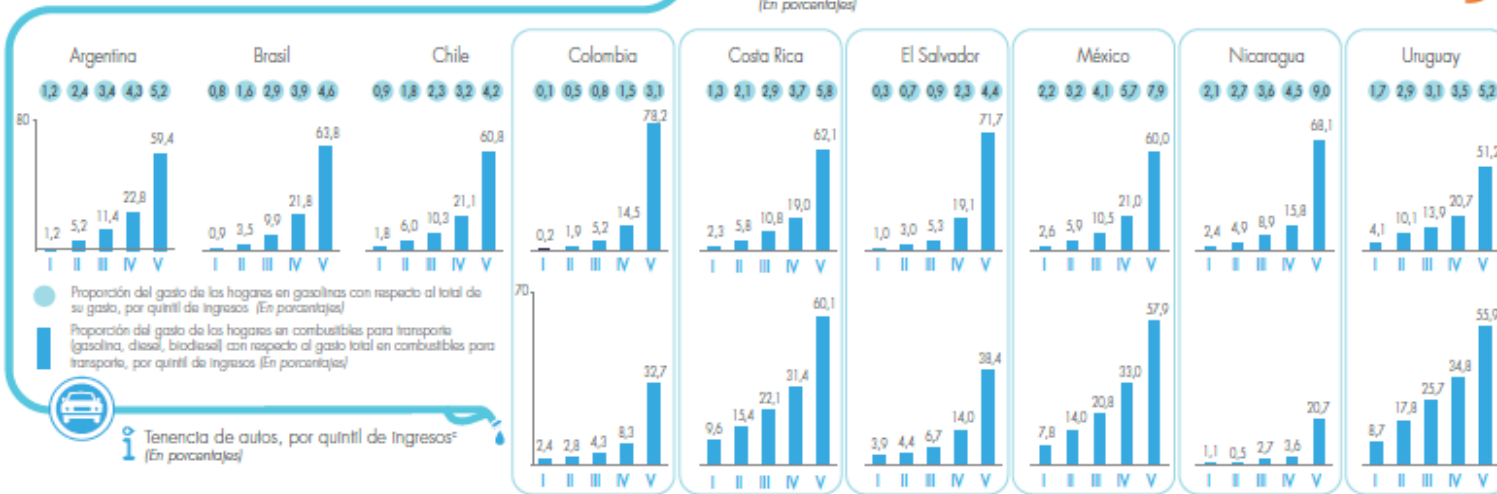
Externalidades negativas

- Tráfico vehicular y accidentes viales
- Saturación de la infraestructura urbana
- Mayor consumo de combustible
- Contaminación del aire



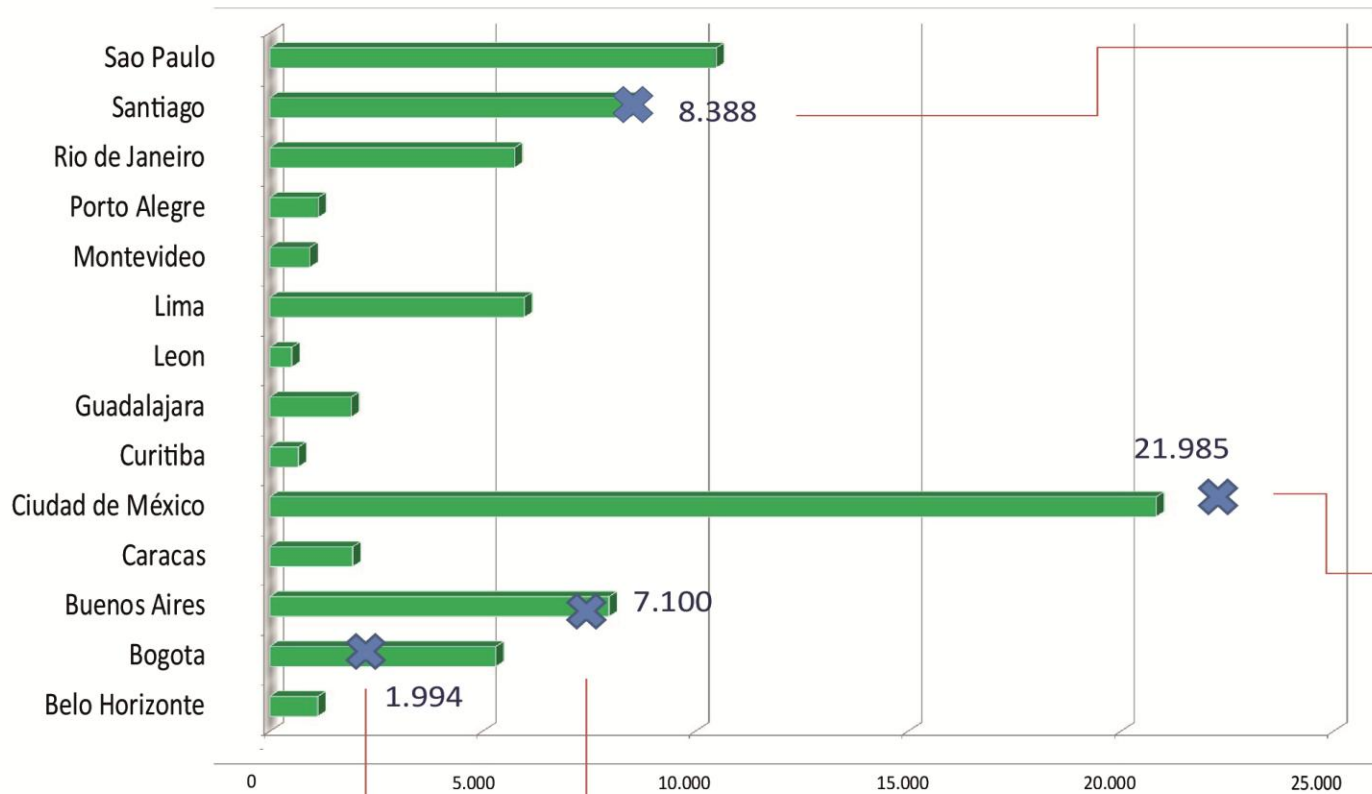
i Proporción del gasto de los hogares en combustibles para transporte (gasolina, diésel, biodiésel) con respecto al gasto total en combustibles para transporte y proporción que representa dicho gasto en el total de su gasto, por quintil de ingresos^c (En porcentajes)

El consumo de gasolina se concentra en los quintiles más altos



a CEPAL, sobre la base de Banco Mundial, World Development Indicators. Las líneas punteadas no indican proyecciones, sino posibles trayectorias de acuerdo a los estilos de crecimiento que adopte la región. Los puntos corresponden a los valores y los círculos solo se utilizan para indicar las nubes de puntos. **b** CEPAL, sobre la base de Ambient Air Pollution Database, Organización Mundial de la Salud, mayo 2014. Los datos de las concentraciones de La Paz, Medellín y Río de Janeiro corresponden a 2010; los de San Salvador, Santiago de Chile, Lima, Ciudad de México, Monterrey, San José y Caracas, a 2011; los de Ciudad de Guatemala, Bogotá, Buenos Aires, São Paulo, Montevideo y Quito, a 2012; y los de Tegucigalpa, a 2013. **c** CEPAL, sobre la base de encuestas de hogares de los países de la región: Argentina: 2004-2005; Brasil: 2008-2009; Chile: 2007; Colombia: 2006-2007; Costa Rica: 2004; El Salvador: 2005-2006; México: 2012; Nicaragua: 2009; Uruguay: 2005-2006. Algunos elementos gráficos incluidos en la lámina han sido diseñados por Freepik.com.

Fuga de riqueza anual de ciudades seleccionadas por el tiempo pasado en el transporte público, 2007 (en millones de dólares)



8 años de inversión pública del gobierno chileno en la Región Metropolitana de Santiago (entre 2006 y 2013)



9 meses de masa salarial de todo el sector manufacturero mexicano (entre abril y diciembre de 2014)



Costo total de la fase 1 y 2 del Transmilenio



Beneficios netos de Ford en el mundo en 2013

Estilos de desarrollo y cambio climático

Foro Europa – América Latina



UNITED NATIONS

ECLAC

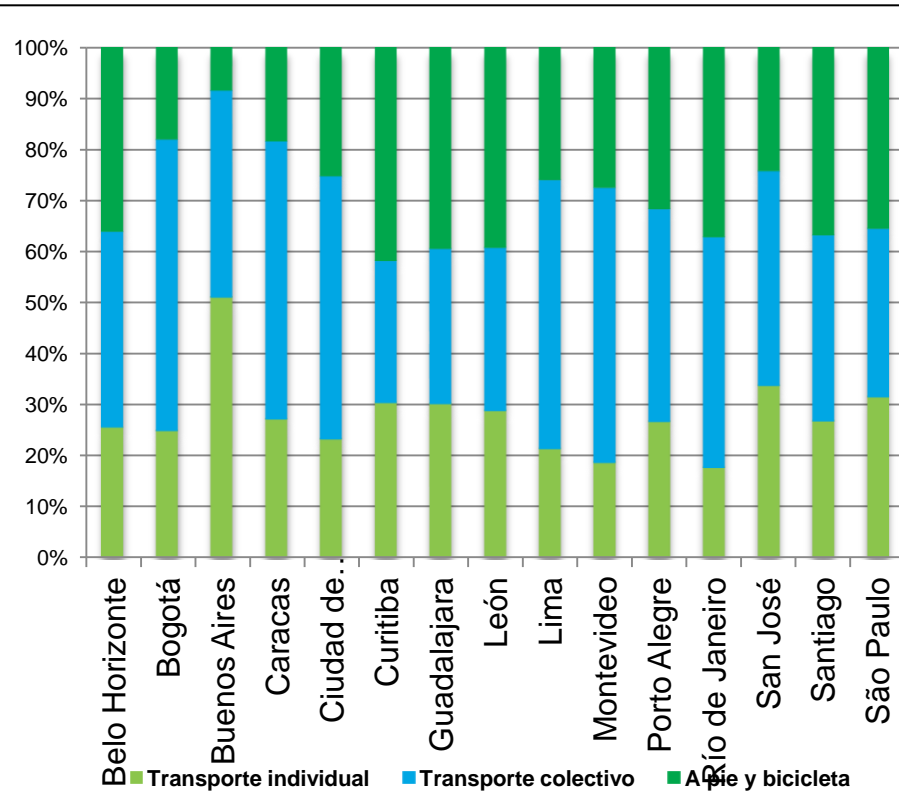


Joseluis Samaniego
Director
División de Desarrollo
Sostenible y Asentamientos
Humanos

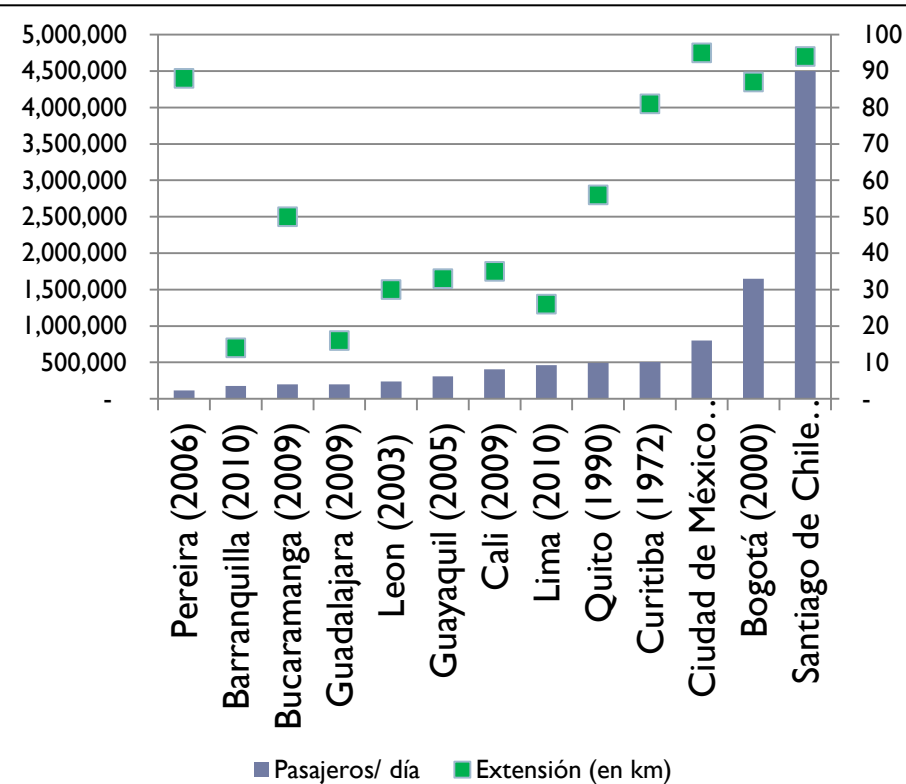
CEPAL,
septiembre de 2015

→ Sin embargo, el transporte privado es minoritario, a pesar del fuerte aumento de las tasas de motorización y se han desarrollado políticas, medidas e infraestructura con el fin de mejorar el transporte público

Reparto modal en varias ciudades de América del Sur y México (en porcentaje, en 2007)

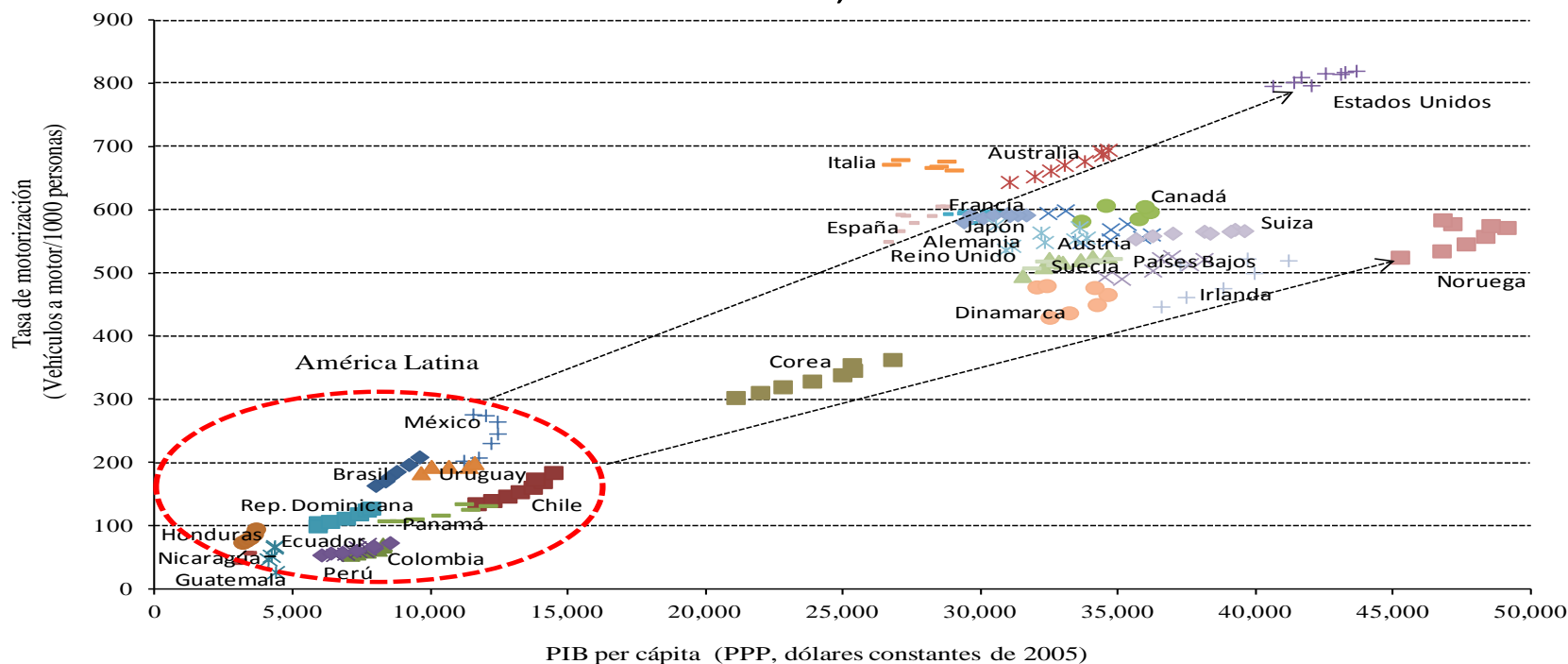


Extensión del sistema de BRT en algunas ciudades de la región (en pasajeros por día y en km; entre paréntesis el año de inicio del BRT)



Tasa de motorización

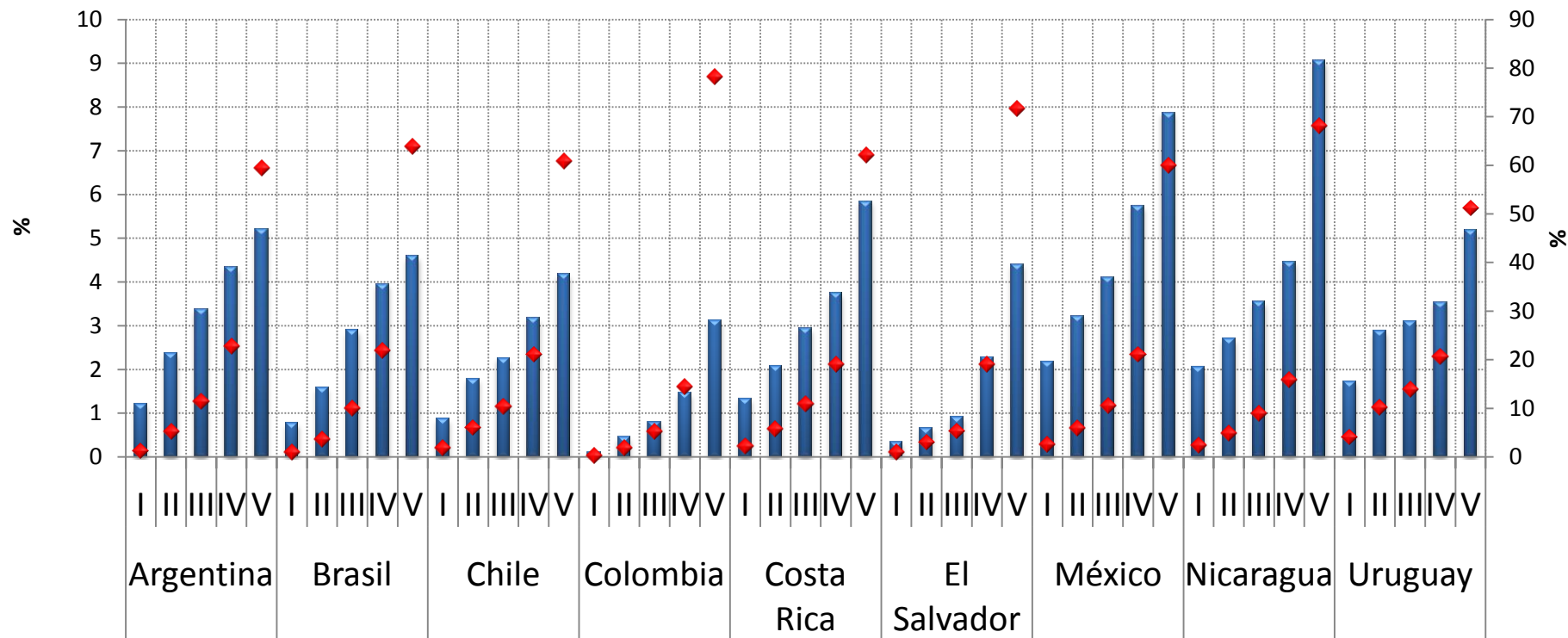
Tasa de motorización y PIB per cápita: ALC y países desarrollados, 2003-2010



Nota: El límite superior corresponde a países como Estados Unidos, Australia, España e Italia. El límite inferior corresponde a Noruega, Países Bajos, Dinamarca. Las líneas punteadas no indican proyección, sino potenciales sendas de acuerdo a los estilos de crecimiento que adopte la región.

Fuente: DDSAH, con base en datos del World Development Indicators.

Gasto en combustible para transporte: gasolina, diesel y biodiesel



■ Participación del gasto en energía para transporte en el gasto total (eje izquierdo)

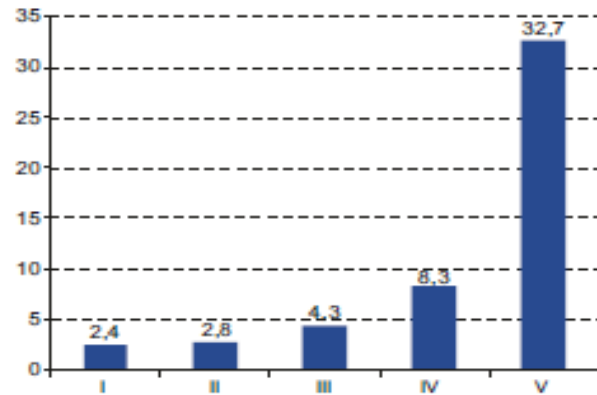
◆ Participación de cada quintil en el gasto total en energía para transporte (eje derecho)

Nota: La barra azul muestra para cada quintil, el porcentaje del gasto total destinado a energía, mientras que el punto rojo muestra la participación de cada quintil en el gasto total en energía.

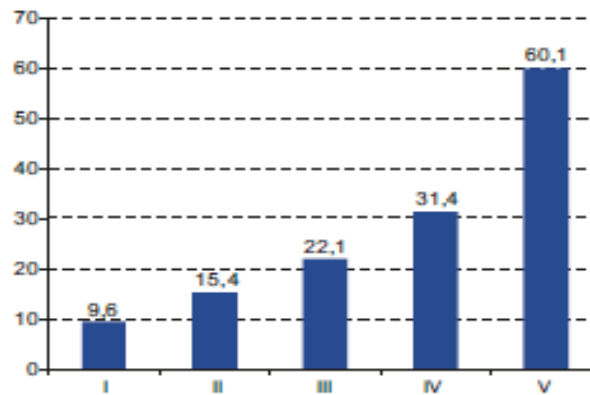
Patrones de consumo: la tenencia de autos en países de AL

América Latina (6 países): tenencia de automóviles, por quintiles de ingreso, 2006-2009
(En porcentajes)

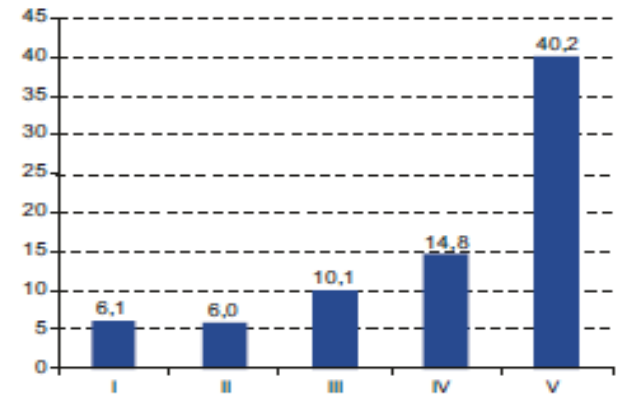
A. Colombia, 2007



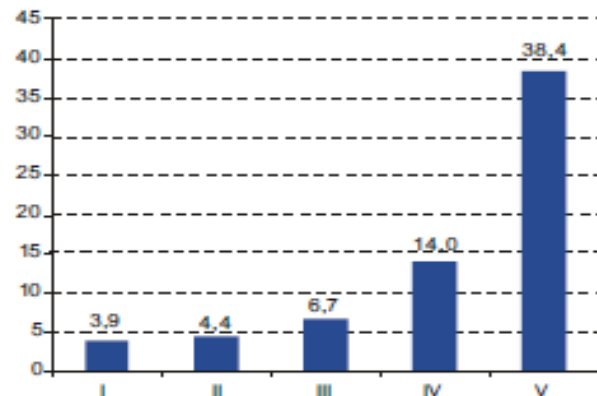
B. Costa Rica, 2004



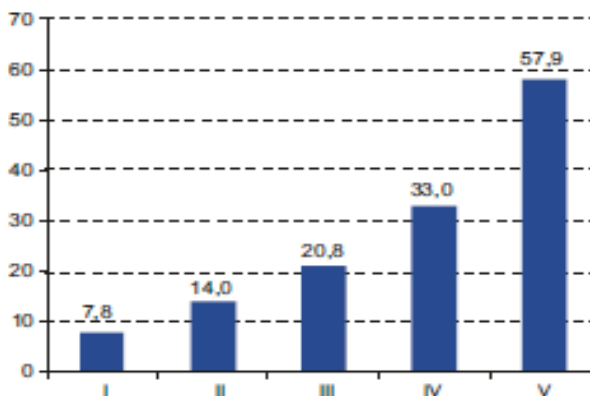
C. Ecuador, 2009



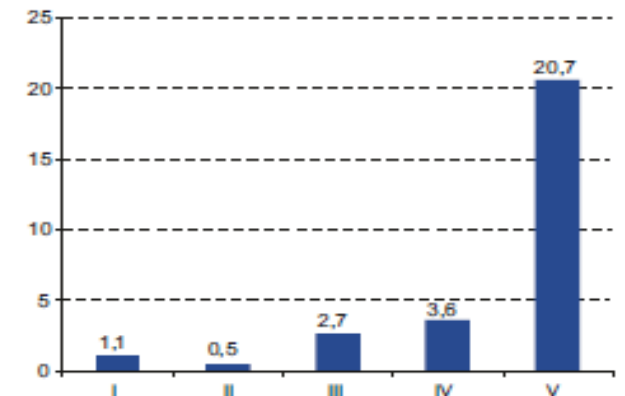
D. El Salvador, 2006



E. México, 2008



F. Nicaragua, 2006



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Banco Mundial/Centro de Estudios Distributivos Laborales y Sociales (CEDLAS), Base de Datos Socioeconómicos para América Latina y el Caribe (SEDLAC).