



Circunscripciones Económicas para la Definición de Salarios Mínimos con Base en la Política Nacional de Competitividad

Inventario de Información Estadística Disponible
a Nivel Territorial





Ciudades Intermedias Priorizadas por la Política Nacional de Competitividad 2018-2032 como base para la Definición de Salarios Mínimos por Circunscripciones Económicas

El Plan Nacional de Desarrollo K'atun 2032 menciona el territorio urbano y rural, en alusión a la presencia de identidad cultural de conglomerados sociales específicos, a la interacción de estos con el medio, a su modificación e intervención en el espacio para la búsqueda del bienestar social y a la existencia de mecanismos y dinámicas de interacción política. Identifica, como una oportunidad, la concentración poblacional en el ámbito urbano, para acceder a servicios e infraestructura, atracción de actividades de los sectores secundarios y terciarios de la economía, prestación de servicios de mayor valor agregado, del gobierno, educación, salud, económicos, financieros, culturales y de ocio.

En ese contexto, la Política Nacional de Competitividad (2018-2032) establece, como tercer eje, el trabajo en los territorios que, en coherencia con el PND K'atun 2032, en el Eje Guatemala urbana y rural, establece las prioridades estratégicas asociadas al logro del desarrollo territorial y promoción de políticas públicas para mejorar las condiciones de vida de la población y la eficiencia de las ciudades. La Política Nacional de Competitividad propone, para su implementación, tres escalas territoriales, las cuales son coherentes con el Sistema Nacional de Planificación: Nacional, regional y municipal. Y, de forma diferenciada, se requieren acciones de política pública para lograr la competitividad.

A nivel nacional hay acciones que se definen con un alcance de aplicación general, es decir para todo el país. **A escala regional se propone el enfoque en la consolidación del Sistema Urbano Nacional, que propone una red de Ciudades Intermedias, que acerque las oportunidades de desarrollo económico y fuentes de empleos formales y productivos. Esta escala hace alusión a una lógica de agrupación de centros urbanos de varios municipios, que tienen alto potencial de desarrollo económico, en los cuales hay concentración poblacional.**

A nivel municipal el crecimiento económico y el acceso al empleo se ha concentrado principalmente en las zonas urbanas y es, particularmente, lo que empuja a la transformación de un país rural a urbano. Por lo tanto, se refuerza la necesidad de establecer un sistema que lleve el crecimiento económico y las fuentes de empleo a otros territorios del país.





Según el PNUD, la migración rural-urbana ya no es exclusiva hacia el Área Metropolitana de Guatemala, sino, con más frecuencia hacia centros urbanos intermedios. Por ello, la Política Nacional de Competitividad, enfoca acciones en la escala territorial regional, hacia las denominadas Ciudades Intermedias y a su articulación con las zonas rurales. El proceso de urbanización genera nuevos y mejores mercados, cercanos a las áreas de producción agrícola, pecuaria y forestal. El reto, es crear la infraestructura que facilite el traslado de esos productos a los mercados y proveer de mejores herramientas financieras, tecnológicas e innovación a los productores. La Política Nacional de Competitividad propone mejorar las capacidad y habilidades de la población que actualmente se ubica en el área rural (0 a 15 años), para ubicarlos en situación de aprovechar oportunidades.

La tendencia al crecimiento de la población urbana en Guatemala se ha consolidado desde inicios del siglo XXI. Según estimaciones (INE-CELADE, 2000), para el año 2012, la población urbana era del 54% y se espera que, para el año 2032, sea de un 79% aproximadamente, esto supone un inminente cambio de las áreas urbanas, que debe ser planificado y gestionado de forma organizada, para lograr territorios ordenados, sostenibles, resilientes, incluyentes y competitivos. **Para ello, es necesario consolidar Ciudades-Región, que articulen lo urbano y lo rural; en donde se prevea la infraestructura e inversión pública y privada necesarias, además de las inversiones en capital humano, considerando que el mayor porcentaje de la población urbana serán jóvenes que demandarán educación y empleo.**

La Política Nacional de Competitividad a partir del concepto desarrollado por el Plan Nacional de Desarrollo K'atun 2032, hace referencia a las Ciudades Intermedias como: "Centros o núcleos con cierto grado de especialización de servicios y con áreas de influencia más reducidas con respecto a las de un área metropolitana. Son ciudades que están vinculadas mediante redes de infraestructura, con facilidad para conectar a otros puntos a nivel local, regional e, incluso, nacional.

Por su escala, regularmente son más homogéneas en cuanto a la diversidad étnica o cultural, la población tiene una mayor identidad y vínculo con su historia y evolución, esto permite la construcción y consolidación del tejido social, lo que a su vez hace viables mayores niveles de gobernabilidad, dado que la organización de la población permite una mejor gestión del desarrollo. Las ciudades intermedias no tienen los problemas medioambientales que presenta el área metropolitana y ello les da el potencial de ser modelos de ciudades ordenadas, resilientes, incluyentes, sostenibles y competitivas".

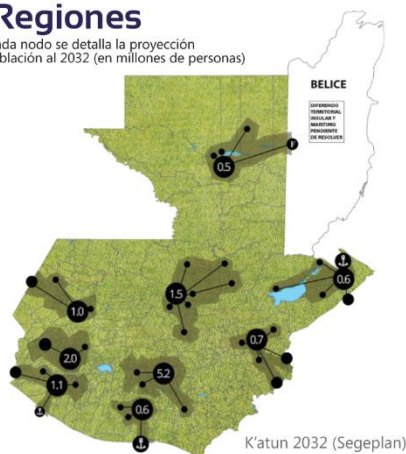


El Plan Nacional de Desarrollo K'atun 2032, considera como Ciudades Intermedias a las ciudades que van desde 10,000 hasta 100,000 habitantes, inclusive regiones metropolitanas que superarán el millón de personas en los próximos 20 años. De acuerdo con la Agenda Urbana (AU) -2016-, las Ciudades Intermedias son conglomerados que funcionan como articulaciones del territorio y, dependiendo de su emplazamiento, tienen la función de intermediar entre otras ciudades y áreas rurales y, hacia lo interno, entre las diferentes dinámicas y actividades que en ellas se desarrollan.

Este Plan y la Agenda Urbana priorizan nueve Ciudades Intermedias. La Política Nacional de Competitividad, por su parte, retoma los territorios propuestos por estos instrumentos y adiciona el potencial productivo vinculado a los clústers priorizados en la misma. Las nueve Ciudades Intermedias están integradas como a continuación se presenta:

9 Regiones

*En cada nodo se detalla la proyección de población al 2032 (en millones de personas)



ÁREA METROPOLITANA (9)

Guatemala, Sta. Catarina Pinula, Chiantla, Mixco, Fraijanes, Amatitlán, Villa Nueva, Villa Canales, Petapa

CIUDAD DE LOS ALTOS (9)

Quetzaltenango, Salcá, Olinitepeque, San Juan Ostuncalco, San Mateo, Almolonga, Cantel, La Esperanza, San Cristobal Tonicapán

CIUDAD LAS VERAPACES (5)

Cobán, Santa Cruz Verapaz, San Cristobal Verapaz, San Pedro Carchá, San Juan Chamelco

CIUDAD DE GUATEMÁGICA (9)

Coatepeque, Mazatenango, Retalhuleu, San Sebastián, S. C. Muluá, S. Martín Z., San Felipe, Champerico, El Asintal

CIUDAD DE ORIENTE (5)

Zacapa, Estanzuela, Río Hondo, Teculután, Chiquimula

CIUDAD DE NOR-OCCIDENTE (2)

Huehuetenango, Chiantla

CIUDAD PORTUARIA DE PUERTO BARRIOS (3)

Puerto Barrios, Livingston, Morales

CIUDAD PORTUARIA DE SAN JOSÉ (6)

Escuintla, Santa Lucía Cotzumalguapa, Masagua, La Gomera, San José, Iztapa

CIUDAD TURÍSTICA DE PANCHOY (9)

Antigua, Jocotenango, Pastores, S.M. de Jesús, S.M. Dueñas, Alotenango, S.A. Aguascalientes, S.C. Barahona

CIUDAD TURÍSTICA DE PETÉN (2)

Flores, San Benito

Ciudad

Retos

Oportunidades

Los Altos

Relaciones socio culturales disfuncionales

Ordenamiento y equipamientos urbanos

Sistema de gobernanza participativo e

Referente regional en comercio / productividad

Centro cultural de occidente



| <i>Ciudad</i> | <i>Retos</i> | <i>Oportunidades</i> |
|----------------------|---|---|
| <i>Las Verapaces</i> | involucramiento del sector productivo | <p>Escala de comercio y economía</p> <p>Organización de cámaras empresariales</p> |
| | Rezago transición rural-urbana de la población | Referente regional en Verapaces y norte del país |
| | Discrepancias entre estructuras de gobernanza local | Identidad y amalgama sociocultural |
| | Acuerdos para gestión pública-privada | Biodiversidad y destino turístico |
| <i>Guatemática</i> | Integración macroeconómica regional | Guatemática como marca turística |
| | Inversión en infraestructura vial | Involucramiento de estructuras participativas |
| | Seguridad ciudadana | Eje productivo del suroccidente del país |
| <i>Oriente</i> | Seguridad ciudadana | Capacidad de asociación cooperativa |
| | Estructuras de gobernanza local | Tradición agrícola y agropecuaria |
| | Corredor seco / seguridad alimentaria | Cultura de emprendimiento |
| <i>Noroccidente</i> | Migración como fenómeno en auge | Escala de negocios / emprendimientos en torno al café |
| | Narcotráfico y sus problemas asociados | Exportación de café diferenciado |
| | Disgregación étnica | |

| <i>Ciudad</i> | <i>Retos</i> | <i>Oportunidades</i> |
|------------------------------------|--|---|
| <i>Portuaria de Puerto Barrios</i> | <p>Ordenamiento territorial y equipamientos urbanos</p> <p>Sostenibilidad corporativa por débil gestión ambiental y social</p> <p>Integrar dinámicas y gobernanza municipal</p> | <p>Posición fronteriza – intercambio comercial</p> <p>Ciudad portuaria – logística y transporte</p> <p>Inversión en bienes raíces</p> <p>Relación con Honduras y Belice</p> |
| <i>Portuaria de San José</i> | <p>Criminalidad asociada a la delincuencia común</p> <p>Certeza jurídica / desconfianza para la inversión y fortalecimiento de la productividad</p> <p>Generar un clima de transparencia que permita confiabilidad</p> | <p>Productividad agroindustrial / alto desempeño del suelo agrícola</p> <p>Ciudad portuaria y desarrollo de productos en servicios de logística</p> <p>Desarrollo de los potenciales turísticos: sol, valle y volcanes</p> |
| <i>Turística de Panchoy</i> | <p>Degradación ambiental</p> <p>Oferta alterna de ecoturismo</p> <p>Conservación del patrimonio</p> <p>Gobernanza / generación de oportunidades de participación e inclusión en la toma de decisiones</p> | <p>Turismos sostenible y amigable con el ambiente</p> <p>Destino turístico número uno</p> <p>Inversión pública-privada para diversificación de la prestación de servicios empresariales</p> <p>Cultura cafetalera con turismo temático / cadena</p> |

| <i>Ciudad</i> | <i>Retos</i> | <i>Oportunidades</i> |
|---------------------------|---|---|
| <i>Turística de Petén</i> | | de producción y exportación del café |
| | Degradación ambiental | Destino turístico de referencia |
| | Débil presencia del Estado | |
| | Infraestructura y vinculación con mercados nacionales e internacionales | Involucramiento y participación ciudadana |
| | Unidad de la gobernanza relación gobierno – privado | Desarrollo de industrias petrolera y forestal |

El principal objetivo de las estrategias de competitividad es impulsar la productividad y competitividad en las Ciudades Intermedias, como un medio para avanzar en la descentralización, acercar las oportunidades de desarrollo a más territorios del país y que esto impacte en una mejor calidad de vida de los guatemaltecos, tanto en esas ciudades como en sus áreas de influencia, llegando hasta las comunidades más pequeñas. Para lograrlo, hay muchos esfuerzos sectoriales que desarrollar, como coordinar políticas públicas vigentes que coadyuven con el mismo objetivo. De especial relevancia, es la articulación con la Política Económica (2016-2021) y la Política Nacional de Empleo Digno (2017-2032); además de otros esfuerzos de sectores privados, academia y sociedad civil, que las Estrategias Territoriales de competitividad deben retomar y articular.

Objetivos de la Política Nacional de Competitividad para el Eje Territorial

General

Alcanzar la consolidación urbana de las 9 Ciudades Intermedias, además del Área Metropolitana de Guatemala, con sus respectivas condiciones de competitividad para el año 2032.

Específicos

- Desarrollar el Sistema de Enlaces Funcionales de la Red de Ciudades Intermedias.
- **Implementar las acciones que promueven la actividad económica, en los territorios identificados como aptos para el desarrollo**, teniendo amplias redes de distribución de servicios en sus áreas de influencia, con una cobertura del 60% del territorio y el 90% de la población.
- Implementar la Red Multimodal de Infraestructura compuesta por carreteras, caminos, trenes, puertos y aeropuertos; que permitan la movilización de las personas y mercancías bajo una lógica de actividad productiva.
- Elaborar las Estrategias Territoriales de Competitividad para las 9 Ciudades Intermedias.
- Contar con un sistema de movilidad de bienes y servicios, de acuerdo con los Planes de Movilidad, para asegurar un balance entre la necesidad de desplazar personas y bienes y la oferta de transporte e infraestructura; mejorando, además, la seguridad vial y reduciendo el impacto sobre el ambiente para las Ciudades Intermedias.

En esta lógica de priorización de territorios que propone la Política Nacional de Competitividad considerando la geografía económica y el nivel de cumplimiento de los salarios mínimos vigentes es importante hacer una revisión de las potencialidades de estas Ciudades Intermedias con el fin identificar salarios mínimos que incrementen la competitividad de los territorios. Con este objetivo se elaboraron nueve fichas técnicas, una por cada Ciudad Intermedia, a fin de recopilar toda la información estadística de tipo socioeconómico disponible para presentar una radiografía de la realidad y orientar a la toma de decisiones de los actores de la Comisión Nacional del Salario para conformar Comisiones Paritarias que respondan a la dinámica laboral y salarial actual.