

➔ Pinceladas de la realidad nacional

Desempleo golpea más a mujeres jóvenes



Roxana Morales Ramos

roxana.morales.ramos@una.ac.cr

La situación de pandemia que se vive desde inicios de 2020, provocada por la covid-19, ha afectado fuertemente la actividad económica del país y, por ende, al mercado laboral. Según la Encuesta Continua de Empleo, realizada trimestralmente por el INEC, la tasa de desempleo abierto juvenil (15-24 años) alcanzó el 48% en el segundo trimestre de 2020, la más alta desde que se realiza esta encuesta (III trimestre de 2010). En los últimos trimestres se ha venido reduciendo, pero aún se encuentra muy elevada (43,8% en I trimestre 2021). Este es el grupo de población, según rango de edad, con mayores problemas para encontrar trabajo.

Ahora bien, al desagregar la información según sexo, se observa que la tasa de desempleo entre las mujeres jóvenes se ubica actualmente en 58,8%, mientras que la de los hombres jóvenes es del 33,3%, lo cual evidencia la mayor afectación que está teniendo esta crisis sobre ellas.

Al analizar los datos por región de planificación, es en la Central donde se presenta la más alta tasa de desempleo juvenil (47,9%), seguida por la Brunca (42,9%), Chorotega (35,5%), Pacífico Central (34,4%), Huetar Norte (33%) y Huetar Caribe (32,1%). En todas las regiones el desempleo entre las mujeres jóvenes supera con creces el de los

hombres jóvenes y, en la Región Central, 6 de cada 10 mujeres jóvenes que buscan trabajo no lo encuentran; este es un dato alarmante.

Otro problema que se presentan en la población joven y que podría tener repercusiones a largo plazo, es el crecimiento en la cantidad de jóvenes que no estudian ni trabajan. En el primer trimestre de 2021 había 204 mil jóvenes en esta condición (una cuarta parte del total de jóvenes en el país), y un año atrás eran 139 mil.

Por su parte, solo el 55% de los jóvenes estudia actualmente, mientras que hace un año lo hacía más del 60%. La salida de jóvenes del sistema educativo, sin duda, afecta las posibilidades de desarrollo del país, por lo que los esfuerzos de la política pública deberán encaminarse a revertir esta situación y a brindar a estas personas herramientas que les permita insertarse de mejor manera al mercado laboral.

Para concluir, Costa Rica deberá realizar grandes esfuerzos para revertir los graves efectos que está teniendo esta crisis sobre la economía y el mercado laboral y, deberá prestar particular atención a la población joven si desea propiciar un mayor crecimiento y desarrollo del país en los próximos años.

➔ Entrelíneas

Compañeros de 4 patas



Roberta Hernández Quesada

rherna@una.cr

La actual pandemia por covid-19 ha detonado problemas que teníamos bajo la alfombra: depresión, sobrepeso, ansiedad, estrés. Convivíamos con ellos y de alguna manera los ignorábamos, pero el aislamiento nos hizo enfrentarnos a ellos cara a cara y, tarde o temprano, había que darles solución para recuperar la calidad de vida perdida.

Las recomendaciones de los especialistas incluyen el ejercicio, la buena alimentación, la búsqueda de un pasatiempo y el uso de la tecnología para reestablecer los lazos de amistad o familiares perdidos por el distanciamiento. Muchos han encontrado una solución a estos problemas en cuatro patas.

“Cada vez se adoptan más mascotas y las personas recurren a ellas para que el aislamiento no sea tan angustiante”, expresó Emily McCobb, profesora asociada clínica de la Facultad de Medicina Veterinaria Cummings de la Universidad de Tufts, en Massachusetts, Estados Unidos.

Según *PetPoint*, agencia que recopila datos de adopción de mascotas en el mundo, las adopciones, especialmente de perros, incrementó en 8% en Estados Unidos, de marzo a setiembre del 2020. Esto porque muchos conocen los beneficios para la salud física y mental de tener un compañero cuadrúpedo. Evitar el sentimiento de soledad, aliviar la depresión o aumentar la sensación de felicidad son algunos de ellos.

Emmanuel Herrera González, académico de Escuela de Ciencias del Movimiento Humano y Calidad de Vida (Ciemhcavi-UNA) y coordinador del programa Psicomotricidad y estilos de vida activos, aconsejó que un primer paso para controlar la obesidad y el sobrepeso es iniciar con caminatas de 10-15 minutos con la mascota del hogar. Así se realiza actividad física y la persona se siente acompañada y motivada. Poco a poco, el tiempo de duración de la caminata se puede ir incrementando, aumentando así los beneficios para la salud mental y física. De esta manera, las mascotas se vuelven un elemento fundamental en la práctica de ejercicios de los miembros de una familia.

Jon Bowen, especialista en comportamiento del *Royal Veterinary College* de Londres, indagó a 1.297 dueños de perros y gatos en España, en abril del 2020 y la mayoría de ellos afirmaron que sus mascotas habían sido un “apoyo fundamental” durante la pandemia.

Aún así, la adopción de una mascota implica nuevas responsabilidades, rutinas y demandas tanto económicas como de tiempo, de ahí que se debe pensar dos veces antes de tomar esta decisión.

En nuestro caso particular, la pandemia nos dejó un cuadrúpedo que nos tiene la casa de cabeza, pero llena de risas, alegrías y ternura. Es una excelente compañera para la rutina de ejercicios diaria y maravillosa niñera para las tardes de teletrabajo.

Urgente transformación del transporte hacia fuentes de energía renovables y de bajo costo

Marco Otoyá Chavarría (*)

marco.otoya.chavarría@una.ac.cr

Durante el presente año el precio de los hidrocarburos en el país ha experimentado una serie de incrementos, con importantes efectos en los sectores económicos y sociales. La gasolina súper aumentó un 31%, la gasolina plus 91 un 33% y el diésel un 29%, con respecto a su precio, en diciembre de 2020. Los incrementos están asociados con elementos principalmente exógenos; es decir, se deben a situaciones que afectan el precio internacional del crudo y sus derivados.

Es probable que esta tendencia continúe en los próximos meses, mientras las expectativas de reactivación de la economía mundial se mantengan. El alto precio de los hidrocarburos encarece la producción, el transporte de bienes y personas, reduce la capacidad adquisitiva de los hogares

e incide en la inflación. Pero también el sector transporte es el responsable de aproximadamente el 75% de las emisiones contaminantes al aire, con costos y efectos directos e indirectos sobre la salud de las personas y el ambiente.

Desde el punto de vista regulatorio, la metodología para fijar los precios en planteles de distribución lo que hace es trasladar el precio importación, el margen de operación de RECOPE, y el impuesto único a los combustibles al precio final, entre otros rubros menores. A lo anterior se añaden los márgenes de transporte y el de comercialización en estaciones de servicio. Si bien es cierto estos instrumentos regulatorios son susceptibles de mejoras, para trasladar de manera transparente y adecuada los costos al precio y garantizar la eficiencia productiva de los operadores, es difícil observar disminuciones significativas en precio mediante cambios

en estos instrumentos. Estas mejoras son importantes y, en algunos casos, urgentes para mejorar los procesos de fijación tarifaria.

Las opciones para reducir el precio de los hidrocarburos son pocas, por lo que se requieren cambios estructurales. Es urgente plantear una transformación acelerada de la matriz energética en donde predomine el uso de fuentes renovables de energía como soporte fundamental no solo al sector eléctrico sino también del transporte. Lo anterior puede contribuir a una reducción en el costo de movilización y a la descarbonización de la economía, y también en las externalidades asociadas con el sistema de transporte actual.

A la fecha el país cuenta con 3106 vehículos eléctricos, 0,20% del parque vehicular, y para 2023 se proyecta una cantidad que no equivale al 2%. Es necesario impulsar las políticas y

proyectos que incentivan el uso de transporte público eléctrico y generar las condiciones tecnológicas, de infraestructura y recurso humano en el país a muy corto plazo, las que, además, contribuirá a la reactivación de la economía.

La tarea incluye garantizar el acceso a recursos financieros con tasas marcadamente diferenciadas para el sector empresarial y los hogares que estimulen la adquisición de vehículos eléctricos con respecto a los vehículos tradicionales. Además, amplía la vigencia de las exoneraciones incluidas en la Ley de incentivos y promoción del transporte eléctrico y las barreras que limitan la importación eficaz y eficiente de este tipo de vehículos.

(*) Director del programa docente del CINPE-UNA.