

0/0.332
T 26

44603

PROVINCIA DE TUCUMÁN

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

TÍTULO DEL ESTUDIO:

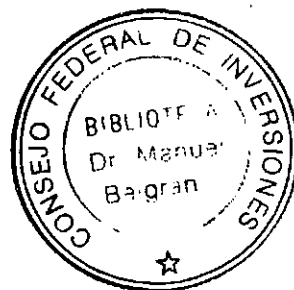
LOGÍSTICA, TRANSPORTE, ZONA FRANCA Y
FINANCIAMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE LA
PROVINCIA DE TUCUMÁN

INFORME FINAL

JUNIO DE 2003

AUTORES

LICENCIADO PABLO DAVID TONELLI
DOCTORA CLARA NATALIA MAURICIO VIDAL



INDICE

ZONAS FRANCAS	3
1- INTRODUCCIÓN	3
2- DEFINICION	4
3- CARACTERISTICAS DEL REGIMEN ARGENTINO	5
4- OBJETIVO DE LA ZONA FRANCA	6
5- ZONAS FRANCAS EN EL MUNDO	6
6- TIPOS DE ZONAS FRANCAS	8
7- LEGISLACIÓN ADUANERA	9
8- BENEFICIOS IMPOSITIVOS Y ADUANEROS	11
9- BASES DE EXENCIONES ADUANERAS E IMPOSITIVAS PARA LOS PRODUCTOS EXTRAÍDOS DE ZONA FRANCA	13
10- BASES DE EXENCIONES ADUANERAS E IMPOSITIVAS PARA EL INGRESO A LA ZONA FRANCA	14
11- LA ZONA FRANCA DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN	14
12- CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA FRANCA TUCUMAN	15
13- INFRAESTRUCTURA	16
14- VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA ZONA FRANCA TUCUMAN	17
15- PROYECTO DE UNA ZONA DE PROCESAMIENTO DE EXPORTACIONES	18
16- OBJETIVOS DEL PROYECTO	19
LA DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICA INTERNACIONAL	20
IDENTIFICACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE VINCULADOS A LA OPTIMIZACIÓN LOGÍSTICA	32
FINANCIAMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR	40
CONCLUSIONES	50
ANEXOS	52
1- NÓMINA DE ESTUDIOS EVALUADOS	53
2- MAPA FERROVIARIO DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN	57
3- MAPA VIAL DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN	58
4- LISTADO DE COSTOS DE TRANSPORTE	59

ZONAS FRANCAS

1. INTRODUCCIÓN

La gran transformación del escenario económico mundial obligó a los gobiernos a buscar una herramienta eficaz de política económica que tuviera un gran impacto sobre el desarrollo regional, que permitiera incrementar el flujo de inversores, desarrollar nuevas actividades y generar empleo sobre su área de influencia. Es así como se concibieron las Zonas Francas.

La Argentina fue el primer país latinoamericano en contar con este tipo de leyes, Ley número 84 (1856) y luego la Ley 5142 (1907); sin embargo fue el último de la región en implementarlas efectivamente.

Recién en la década del 90, Argentina incorporó el régimen a través de la ley 24.331; el Honorable Congreso de la Nación, para su confección tuvo en cuenta las siguientes consideraciones: "...En nuestro país la política económica en vigencia había apuntado a corregir distorsiones históricas en la asignación de los recursos y durante años han provocaron crisis y estancamiento, han pretendido y pretenden restituir su rol a los mercados buscando simultáneamente insertar a nuestro país en el mundo...".

"...Las políticas macroeconómicas generales, la política cambiaria y arancelaria, y otros mecanismos tales como admisión temporaria, draw back, reintegros, financiamiento, políticas de información comercial, normas de calidad y acciones negociadoras, diplomáticas internacionales como el establecimiento de áreas o zonas francas, son las principales acciones que puede desarrollar el Estado en la política comercial externa y de apertura..."

"...Este instrumento es coherente con el proceso de integración regional, en particular el MERCOSUR del que participa Argentina..."

A pesar de la intención de la ley, el MERCOSUR que ya estaba en marcha limitó en forma considerable el funcionamiento de las Zonas Francas Argentinas, ya que no permiten la desgravación de impuestos de importación a productos elaborados en dicha área de lugares que no sean los pre existentes al acuerdo. Las únicas zonas que gozan de ese beneficio son Manaos (Brasil), Colonia y Nueva Palmira (Uruguay) y Tierra del Fuego (en nuestro país). Esto quiere decir que los productos fabricados en las Zonas Francas Argentina no gozan de desgravaciones en Brasil, Paraguay y Uruguay.

El decreto N° 906/94 que promulga la mencionada Ley Nacional, expresa que "la iniciativa del Poder Ejecutivo Nacional esta dirigida a que las economías regionales, particularmente aquellas que involucren a provincias económicamente menos favorecidas, puedan establecer zonas francas alejadas de uno de los principales centros de consumo y aprovisionamiento del país..." también

manifiesta que "...debe tenerse en cuenta que las zonas francas, si bien serán importantes, no constituyen el instrumento exclusivo para resolver los problemas de provincias o regiones, en cambio, sí serán herramientas útiles en el marco de un plan de transformación y desarrollo que identifique las potencialidades de cada región y las coloque en función de una visión de mediano y largo plazo..."

Finalmente, en el mensaje del proyecto de ley se dijo que "...para obtener los beneficios del instrumento en una política de apertura, es conveniente que el diseño de la zona franca apunte a contemplar la minimización del costo fiscal y/ o disminución de ingresos, evitar la relocalización de empresas y actividades propendiendo en cambio el aumento de las mismas, minimizar la generación de inequidades y asimetrías notables respecto a otras áreas del país, maximizar el impacto sobre variables que incidan en la eficiencia y considerar adecuadamente la existencia de competencia de otras zonas francas de países vecinos..."

La realidad de las Zonas Francas Argentinas es que tienen un perfil exportador mínimo debido a que la legislación limita la incorporación de valor a las mercaderías temporalmente asignadas al área, transformándolas en meros depósitos fiscales enclavados en espacios francos del país.

Es necesario concluir diciendo que es preciso concientizar acerca de la importancia de estimular el crecimiento de las Zonas Francas, ya que son un punto decisivo en el desarrollo intrarregional, para lo cual se deberá trabajar con propuestas muy claras orientadas hacia áreas de inversión, subsidios, normas de origen, acceso a mercados, procedimientos aduaneros y pequeñas economías.

2. DEFINICION

La ley 24.331 define a la Zona Franca haciendo referencia al artículo 590 del Código Aduanero (C.A.), el cual reza de la siguiente manera: *"Ámbito dentro del cual la mercadería no está sometida al control habitual del servicio aduanero y su introducción y extracción no están gravadas con el pago de tributos, salvo las tasas retributivas de servicios que pudieren establecerse, ni alcanzadas por prohibiciones de carácter económico"*.

El Área Franca se caracteriza por ser un ámbito que no constituye Territorio Aduanero General ni especial, con lo cual no rige arancel alguno. Por eso, hay quienes dicen que las Áreas Francas gozan de una especie de extraterritorialidad a los efectos aduaneros.

La doctrina enseña que la mercadería que entra o sale del Área Franca no está exenta del pago de los tributos aduaneros, sino que se trata de un supuesto de no imposición, debido a que en el régimen del Código el hecho de la introducción o la extracción con respecto a la misma no configura un hecho generador de tributos aduaneros; por consiguiente, tampoco nace una obligación tributaria de la cual haya que eximir.

Siguiendo con las definiciones, la Convención de Kyoto, en su Anexo F.I. se refiere a las Zonas Francas como *“una parte del territorio de un Estado en la que las mercaderías que en ella se introduzcan se consideran generalmente como si no estuvieran en el Territorio Aduanero con respecto a los derechos e impuestos y no están sometidas al control habitual de la Aduana”*. Por otra parte, el proyecto de Código Aduanero MERCOSUR menciona en su artículo 132 que *“las Zonas Francas son parte del Territorio de los Estados partes, especialmente delimitado, en los que el ingreso y salida de las mercaderías no comunitarias estarán exentas de gravámenes y de la aplicación de restricciones económicas, mientras no sean utilizadas o consumidas en condiciones distintas de las establecidas en las normas de aplicación”*.

3. CARACTERISTICAS DEL REGIMEN ARGENTINO

EL Doctor Jorge Luis Tosi, Asesor letrado y apoderado judicial de la Aduana de Clorinda (Formosa) en su libro “Las Zonas Francas y los Mercados Internacionales” enuncia las características generales de las Zonas Francas de la siguiente manera:

- 1) La mercadería que ingresa a la Zona Franca no se somete a control aduanero, por lo que, si bien se registra de acuerdo con la declaración efectuada por su titular, no se procede a su verificación, clasificación y valoración por el servicio aduanero.
- 2) Su ingreso o egreso no está gravado por derechos de importación o exportación, por lo que no es necesaria la clasificación en la nomenclatura que corresponda ni la valoración a los fines del cálculo de aquellos; en consecuencia, la adquisición de la mercadería dentro de ellas, en principio, es de menor valor que en el Territorio Aduanero, sea general o especial.
- 3) Respecto de las tasas retributivas de servicios, éstas van a gravar el ingreso o egreso de mercadería en esta área; en la misma forma que en cualquier otro tipo de destinación u operación aduanera, siempre que efectivamente se hubieran realizado y en relación al beneficio que hubieran producido a la mercadería.
- 4) Dicha mercadería está alcanzada por prohibiciones de defensa nacional, seguridad pública, moral y buenas costumbres, salud pública, animal o vegetal y protección del patrimonio nacional, dado que éstas rigen para todo tipo de movimiento internacional de mercadería. No rigen las prohibiciones de carácter económico.
- 5) En este espacio geográfico no se aplica el régimen tributario general.

4. OBJETIVO DE LA ZONA FRANCA

El artículo 4 de la Ley 24.331 fija como objetivo de dicha zona el de impulsar el comercio y la actividad industrial exportadora, facilitando que el aumento de la eficiencia y la disminución de los costos asociados a las actividades que se desarrollan en ellas se extiendan a la inversión y al empleo.

El funcionamiento de las Zonas Francas serán convergente con la política nacional, debiendo contribuir al crecimiento y a la competitividad de la economía e incorporarse en el proceso de integración regional.

En otras palabras la Zona Franca es un espacio económico competitivo que *permite*, a través de la deducción de los costos y de la agilización y simplificación de los procedimientos administrativos, atraer inversores que faciliten desarrollar nuevas actividades, ofreciendo incentivos fiscales y mejores servicios; lo cual tiene gran impacto sobre el crecimiento regional, ya que tiende a incentivar el avance tecnológico, incidiendo principalmente en el transporte y las telecomunicaciones, además de acelerar los tiempos de las actividades económicas internacionales.

5. ZONAS FRANCAS EN EL MUNDO

A) MODELO ASIATICO:

1. HONG KONG: Es uno de los puertos más importantes del mundo en cuanto a superficie y al movimiento de mercadería; posee un sistema informático que clasifica las operaciones con sus respectivos orígenes y destinos, simplificando todo el manejo de la documentación aduanera de una manera rápida y eficiente.
2. SHEZEN, CHINA: Esta zona económica especial intenta mejorar la industria, conquistar nuevos mercados y servir como modelo para otras áreas de china. Cuenta con una importante afluencia de inversores extranjeros como así también con altos niveles de tecnología y su objetivo es convertirse en el centro financiero, comercial de transporte y turístico de la región.

B) LA UNION EUROPEA:

1. SHANON, IRLANDA: Fue la primera en utilizar el concepto de procesamiento y manufactura de productos importados, fue creada en 1959 con el objetivo de reactivar un gran aeropuerto internacional. Actualmente es sede de más de 120 empresas industriales y comerciales de índole internacional.
Además de poseer una excelente infraestructura, la Zona Franca incluye entre sus incentivos una tasa baja sobre el impuesto a las ganancias corporativas (10 % hasta el 2005), tratados de doble ción con países

desarrollados y un amplio paquete de incentivos financieros para actividades de investigación y desarrollo para la adquisición de bienes de capital, para la generación de nuevos puestos de trabajo y para el entrenamiento de personal

C) AMERICA:

1. MIAMI, ESTADOS UNIDOS: Utiliza el modelo de comercio exterior, lo cual implica que el 70 % de los productos que pasan por esta Zona Franca tiene como destino el mercado interno.

Además del diferimiento en el pago de aranceles, consolida mercaderías nacionales y extranjeras, procesa rápidamente las ordenes gracias a un sistema eficaz de aduana y logística administrativa, disminuye costos de almacenamiento y distribución dentro de los mercados de América Latina y el Caribe, y evita hacer inversiones de capital, permitiendo aumentar o disminuir el espacio utilizado y los servicios de acuerdo con las necesidades del mercado.

2. MEXICO: Dicho modelo permite la radicación de empresas con 100% de capital

Extranjero, las cuales pueden repatriar sus beneficios y dividendos. No tiene restricciones para la importación de materias primas, maquinarias, equipamientos, piezas y otros componentes, siempre y cuando se utilicen para exportar. Los incentivos que se otorguen pueden depender del interés que represente la industria o el monto del capital a invertir.

6. TIPOS DE ZONAS FRANCAS

TIPO	CARACTERÍSTICAS	MODELO
COMERCIAL	Creada para el manejo de carga general y por contenedores, para el comercio de importación y exportación, como así también para el almacenamiento, empaque y reempaque, para depósito y distribución de mercaderías	Hong Kong Argentina (Tucumán)
SERVICIOS	Diseñada para realizar actividades financieras, procurando la radicación de bancos, compañías de seguros, reaseguros y demás servicios	Hong Kong
COMERCIO EXTERIOR	La mayoría de los productos tienen como destino el mercado interno	Estados Unidos
MAQUILADORA	Permite la radicación de empresas con 100 % de capital extranjero, las que pueden repatriar sus beneficios y dividendos	México
PROCESAMIENTO DE EXPORTACIONES O INDUSTRIAL	Transforma materia prima y el producto terminado se exporta o introduce al Territorio Aduanero General	Irlanda Argentina (La Pampa)

En nuestro ordenamiento jurídico debemos conjugar el Art. 594 del C.A. y el Art. 6 de la Ley 24.331, la primera de las normas ordena: *“En el Área Franca la mercadería puede ser objeto de almacenamiento, comercialización, utilización, y consumo, así como también de transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación o cualquier otro perfeccionamiento o beneficio”*.

La segunda norma dispone: *“En las zonas Francas podrán desarrollarse actividades de almacenaje, comerciales, de servicios e industriales, éstas últimas con el único objeto de exportar la mercadería resultante a terceros países”*.

En consecuencia podemos clasificarlas en:

- A) Zona Franca de depósito o almacenamiento
- B) Zona Franca de comercialización o de servicios
- C) Zona Franca de industrialización

A) DE DEPOSITO O ALMACENAMIENTO

El art. 595 C.A. prescribe: *“ No obstante lo previsto en el art. 594 el Área Franca puede limitarse para fines de almacenamiento...”*

En esta clase de Zona Franca la mercadería solo es admitida en espera de un destino ulterior por lo que la misma solo puede ser objeto de las operaciones necesarias para asegurar su conservación y manipulación ordinaria con el fin de mejorar su presentación o su calidad comercial o acondicionarla para el transporte tales como división o reunión de bultos, formación de lotes, clasificación y cambio de embalaje (art.7 de la ley 24.331). Por último expresa que la mercadería puede ser objeto de transferencia, lo cual hay que interpretar no como una comercialización sino como “cesión”, es decir con la finalidad de que la mercadería permanezca en el área hasta que se le otorgue posteriormente otra destinación.

B) DE COMERCIALIZACION O DE SERVICIOS

Esta definida en el art. 597 del Código Aduanero: *“Se considera Área Franca comercial aquella en la cual, además de las operaciones y actos previstos en el art. 596, la mercadería puede ser comercializada, utilizada o consumida”*.

Como característica principal de este tipo de zona podemos decir que la mercadería durante su estadía en la misma no puede sufrir ninguna transformación, en consecuencia deberá ser extraída de dicho espacio, en el mismo estado que hubiera ingresado. Sobre la comercialización efectuada se iniciará el trámite de aduanización, es decir, que se le dará a la mercadería un destino, el que podrá ser de importación o exportación y a su vez definitiva (para consumo) o suspensiva (temporaria o de tránsito).

En principio, en dichas zonas, se introducen mercaderías de origen extranjero para su comercialización al por mayor.

C) DE INDUSTRIALIZACION

En dicho espacio se procede a efectuar en mayor o menor grado un proceso de industrialización de la mercadería ingresada para luego asignarle una destinación aduanera. El Art. 6 segundo párrafo de la Ley 24.331, condiciona exclusivamente la industrialización del producto a la exportación; en consecuencia se prohíbe su introducción al Territorio Aduanero General.

El anexo FI de la convención de Kyoto regula esta clase de zona franca de la siguiente manera: *“las operaciones de perfeccionamiento a las que se puede someter a las mercaderías admitidas en una zona franca industrial se fijaran por las autoridades competentes, bien en términos generales, bien en forma detallada e incluso combinando estas dos posibilidades en un reglamento aplicable a toda la extensión de la zona franca o en la autorización expedida a la empresa que efectúa esas operaciones”*.

“El derecho a efectuar operaciones de perfeccionamiento puede quedar subordinado a la condición de que las operaciones de perfeccionamiento contempladas se consideren por las autoridades competentes ventajosas para la economía nacional”.

7. LEGISLACIÓN ADUANERA

Es conveniente aclarar algunos conceptos sobre los cuales se basa el funcionamiento de la Zona Franca.

El concepto de Mercadería propiamente dicha, esta regulado en el Art. 10 del Código Aduanero, en cuyo primer apartado dice: *“A los fines de este Código es mercadería todo objeto que fuere susceptible de ser importado o exportado”*.

El Código Aduanero Argentino reglamenta las Destinaciones de Importación y Exportación, a saber:

DESTINACION DE IMPORTACIÓN:

- Destinación Definitiva de Importación a Consumo: Es aquella en virtud de la cual la mercadería declarada puede permanecer por tiempo indeterminado en el territorio aduanero, habiendo pagado los correspondientes derechos de importación más tributos internos. Esto le otorga a la mercadería calidad de nacional, por lo que debe ser tratada como tal.

DESTINACIONES SUSPENSIVAS:

- Destinación Suspensiva de Tránsito de Importación: Ésta permite que la mercadería no nacionalizada sea transportada de una aduana a otra, dentro del territorio aduanero, para recibir destinación definitiva. Esto se puede deber a motivos económicos, geográficos o logísticos. Se deben garantizar los derechos de importación.
- Destinación Suspensiva de Importación Temporal: La admisión temporal permite que la mercadería permanezca en el país con una finalidad y por un periodo de tiempo determinado. Teniendo la obligación de reexportarla cumplido el plazo. El régimen de admisión temporal permite que la mercadería ingrese con fines no comerciales (ferias, exposiciones, circos, etc.) o como promoción de las exportaciones, permitiendo ingresar al país materias primas sin pagar derechos de exportación, siempre y cuando sea reexportado. Se deben garantizar los tributos de importación.
- Destinación Suspensiva de Depósito de Almacenamiento: Esta destinación permite a la mercadería quedar bajo el control aduanero hasta recibir destinación definitiva, se garantizan los tributos de importación.

DESTINACION DE EXPORTACIÓN:

- Destinación Definitiva de Exportación a Consumo: es la declaración por la cual la mercadería abandona el territorio aduanero por plazo indeterminado, para convertirse en un bien extranjero, consumido en el exterior. No abonará impuestos internos, sino que pagará los impuestos correspondientes a su importación en el país de destino. Recibe estímulos a la exportación como reembolsos.
- Destinación Suspensiva de Tránsito de Exportación: La mercadería, de origen nacional, es trasladada de una aduana a otra para ser exportada. El plazo y los itinerarios están fijados por el ente aduanero, quien además tomará los recaudos necesarios para evitar fraudes (uso de precintos, sellos o custodia aduanera)

- Destinación Suspensiva de Exportación Temporal: Mediante este sistema la mercadería sale del territorio aduanero con una finalidad determinada, para luego tener la obligación de retornar al país, en el mismo estado o transformada.
- Destinación Suspensiva de removido: la Mercadería es transportada de un punto a otro del territorio aduanero sin hacer escala en un ámbito exterior.

El Código Aduanero en su *Art. 386* ordena que la destinación de removido es aquella en virtud de la cual la mercadería de libre circulación en el Territorio Aduanero General (TAG) puede salir de este para ser transportada a otro lugar del mismo territorio, con intervención de las aduanas de salida y de destino, sin que durante el trayecto atravesase o haga escala en un ámbito terrestre no sometido a la soberanía nacional.

Un ejemplo común de dicha operación es el traslado de mercadería de un puerto a otro por ríos nacionales de tráfico internacional.

El Art. 389 del mismo ordenamiento dice: “la salida y el arribo de las mercaderías transportadas en régimen de removido no está sujeta a la imposición de tributos que gravaren la exportación y la importación, respectivamente.

El Decreto 1409/90 – importaciones temporales- Régimen Especial con Objetivos promocionales:

Art. 2: Se entiende por mercadería la definida por el *artículo 10 del Código Aduanero* y por *perfeccionamiento industrial* todo proceso de beneficio, transformación, elaboración, combinación, mezcla, fraccionamientos, rehabilitación, reparación o incorporación a conjuntos o aparatos de mayor complejidad tecnológica y / o funcional.

Debemos tener en cuenta que la mercadería que sufre algún tipo de modificación o transformación cambia su posición arancelaria. Por lo tanto cualquier cambio de posición arancelaria determina que hubo modificación o transformación.

8. BENEFICIOS IMPOSITIVOS Y ADUANEROS

A continuación se detallan las características impositivas y arancelarias de la Zona Franca según el tipo de operación que el usuario realice:

- A) *Radicación Definitiva*: se trata de los productos que ingresan a la Zona Franca destinados a una utilización parcial o definitiva en esta área, un claro ejemplo es la compra de mobiliarios o de bienes de capital para utilizarlos en el predio. En este caso la adquisición de las mercaderías, ya sea en el TAG como en terceros países, no se encuentra gravada por los tributos de la importación

para consumo (IVA, derechos aduaneros e impuestos internos) (Art. 24 Ley 24.331)

B) Ingreso de Mercadería para Almacenaje: depende del origen de la mercadería, a saber:

1 – Mercadería proveniente de terceros países: dicha mercadería tiene como destino final el TAG o un tercer país. En este caso la misma podrá permanecer almacenada por un periodo de 5 años hasta darle un destino con carácter definitivo; mientras permanezca en la Zona Franca no estará gravada por los tributos de la importación para consumo.

Como ventaja debemos mencionar la referida al stock de mercadería, que se almacena en dicha área, que al no tributar IVA ni derechos aduaneros permite al usuario acopiar mayor cantidad de mercadería que en el TAG, al mismo costo, con el consecuente beneficio de las economías de escala, comprando mayores volúmenes se obtienen mejores precios de compra, fletes internacionales mas baratos, etc.

2 – Mercadería provenientes del TAG: se da en los casos en que el usuario pretende exportar sus productos a terceros países; goza de la exención del IVA al momento de ingresar la mercadería a la Zona Franca, con lo cual no deberá tramitar el reintegro del IVA Exportador. En cuanto a los incentivos a la exportación, se liquidaran en el momento en que las mercaderías se exporten para consumo hacia terceros países.

3- Egreso de Mercadería de la Zona Franca al TAG: Se da en el caso de mercadería que, provenientes de terceros países y almacenada en la Zona Franca, cuyo destino sea para consumo dentro del TAG (nacionalizadas), deberán tributar los derechos aduaneros, IVA, y el Impuesto a las Ganancias, en caso que así correspondiere.

4- Egreso de Mercadería de la Zona Franca a Terceros Países: Se pueden dar dos alternativas:

- Que sea mercadería con origen en el TAG, en cuyo caso corresponde liquidar los estímulos a la exportación como si se tratara de exportaciones desde el TAG.
- Que sean mercadería de origen de terceros países, en dicho supuesto al salir de la zona franca no tributan ningún impuesto.

5 -Venta de Mercadería almacenada dentro de la Zona Franca: Si el usuario decide vender dentro de dicho espacio mercadería con origen en terceros países, la operación no se encuentra gravada por el IVA ni por derechos aduaneros debido a que las mismas no fueron nacionalizadas.

En cambio, si la mercadería tuvo origen en el TAG la operación se encuentra gravada por el IVA aunque en el momento en que se exporte a un tercer país se podrá requerir la devolución de este impuesto.

9. BASES DE EXENCIONES ADUANERAS E IMPOSITIVAS PARA LOS PRODUCTOS EXTRAÍDOS DE ZONA FRANCA

El Art. 25 de la Ley 24.331 dice que: “ las mercaderías que salgan de la zona franca a terceros países, estarán exentas del pago de los tributos que gravaren su exportación para consumo, vigentes o a crearse, salvo las tasas correspondientes a los servicios efectivamente prestados”.

La *Instrucción General N° 19/2002 (SGD LTA)* de la Dirección General de Aduanas ha dicho que: “ teniendo en cuenta que existen normas preexistentes a la Resolución N° 11/0 MEEL y al Decreto 310/02, que establecen exenciones para el pago de los Derechos de Exportación corresponde informar que las mismas mantienen plena vigencia, por lo cual las destinaciones de exportación para consumo que se detallan seguidamente no están alcanzadas por las normas ...

... Mercaderías que hayan sufrido un procesamiento o transformación en una zona franca habilitada en los términos de la ley 24.331”:

Asimismo, la *Resolución General ANA (Administración General de Aduanas) 270/98, en su Anexo VIII:*

- Punto 1 expresa: “que la exportación hacia terceros países de mercaderías ingresadas desde el exterior o desde el TAG, después de haber sido objeto de transformación, elaboración o cualquier otro beneficio en la zona franca.
- A los efectos de la fiscalización del stock de los depósitos de los usuarios y de la aplicación de estímulos a la exportación, se deberá aportar el certificado de tipificación y Clasificación en las condiciones que establezca la autoridad de aplicación.

El *Decreto N° 1409/90* sobre importaciones temporales – Régimen Especial con objetivos promocionales, en su Art. 1 expresa que en las condiciones establecidas en el presente decreto podrán importarse temporariamente al país mercaderías para recibir un perfeccionamiento industrial con la obligación de exportarla para consumo a otro país bajo la nueva forma resultante, dentro del plazo autorizado, pudiendo ingresar a una zona franca para su almacenamiento o para completar la transformación.

En síntesis no corresponde aplicar el impuesto sobre los productos que se exportan desde las Zonas Francas al Exterior, conforme:

- Lo determinado en la ley de Zonas Francas, ley 24.331.
- Lo determinado por el Código Aduanero, Art. 590.
- Lo determinado por la Instrucción General N° 19/2002 (SDGLTA).
- Lo expuesto por la Dirección Nacional de Impuestos.
- Lo expuesto por la Sub-Dirección General Legal y Técnica de la Aduana.

Tampoco corresponde su aplicación sobre las partes y/o materias primas ingresadas desde el exterior.

10. BASES DE EXENCIONES ADUANERAS E IMPOSITIVAS PARA EL INGRESO A LA ZONA FRANCA

El Art. 27 de la Ley 24.331: “ las mercaderías que se introduzcan a la zona franca provenientes del TAG o especial, serán consideradas como una exportación suspensiva.

La Instrucción General N° 19/2002 (SDG LTA) de la Dirección General de Aduanas: “teniendo en cuenta que existen normas preexistentes a la Resolución N° 11/0 MEEL y al Decreto 310/02, que establecen exenciones para el pago de los Derechos de Exportación, Corresponde informar que las mismas mantienen plena vigencia, por lo cual las destinaciones de exportación para consumo que se detallan seguidamente no están alcanzadas por las normas...

- mercaderías que se exporten en forma suspensiva desde el TAG a una zona franca.

11. LA ZONA FRANCA DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN

En el año 1994 el Congreso de la Nación sancionó la Ley 24.331, por la que se faculta al Poder Ejecutivo Nacional a crear en el Territorio de cada Provincia una Zona Franca. Dicho régimen establece que las provincias debían adherir a las previsiones de la ley mediante la suscripción de un convenio de adhesión y que éste debía ser ratificado por una ley provincial.

Bajo este esquema la Provincia de Tucumán obedece las prescripciones de la Ley Nacional suscribiendo el respectivo convenio de adhesión, el cual se ratifica posteriormente mediante la Ley Provincial N° 6.584 y Decretos Reglamentarios N° 262/95 (crea la Comisión de Valuación y Selección de la Zona Franca), 266/96 (autoriza a la Secretaría de Estado de Comercio Exterior a llamar a Licitación Pública) y 2552/97 (aprueba el modelo de Contrato de Concesión de dicha zona), finalmente por medio de la disposición N° 52/98 del Ministerio de Economía se aprueba el reglamento que regula el funcionamiento y el modo en que va a operar la Zona Franca de Tucumán.

A continuación se detalla la Legislación Nacional, Provincial y Municipal que regula a la Zona Franca de Tucumán:

1. Ley Nacional N° 24.331 de creación de Zonas Francas (10/6/94)
2. Ley Provincial N° 6.584 adhiere a la legislación nacional (1994)
3. Decreto Provincial N° 262/95 crea la comisión de valuación y selección de la zona franca.

- 4.** Decreto Provincial N° 266/96 autoriza a la secretaria del Estado de Comercio Exterior a llamar a licitación Pública.
- 5.** Decreto Provincial N° 2552/97 aprueba el modelo de contrato de concesión de la zona franca de Tucumán (ZFT)
- 6.** Resolución N° 80/96 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, reglamenta el funcionamiento de la zona franca de Tucumán (2/9/96)
- 7.** Resolución N° 596/97 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, adjudicación de la ZFT (14/5/97).
- 8.** Decreto provincial 3190/97, de beneficios de impuestos provinciales (19/12/97)
- 9.** Disposición N° 52/98 de la Subdirección de Legal y Técnica Aduanera Del AFIP, reglamenta la resolución N° 80/96 (8/4/98)
- 10.** Ordenanza Municipal N° 1123/98 de la Municipalidad de Banda de Río Salí (14/5/98), de beneficios de tasas de dicha municipalidad, reglamentada por el decreto N° 392/98 (19/5/98).
- 11.** Resolución General N° 696 de la AFIP que habilita a la zona primaria especial y una zona primaria general para operaciones de la ZFT (5/10/99)

12. CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA FRANCA TUCUMAN

La Zona Franca de Tucumán esta ubicada en un predio de 25 Hectáreas, sobre la Ruta Nacional N° 9, Kilómetro 1285, en la Ciudad Banda Río Salí, Departamento de Cruz Alta, a solo 7 kilómetros de la Capital provincial, su posición privilegiada la sitúa en un lugar inmejorable para el desarrollo de actividades comerciales, industriales y logísticas.

Se encuentra en una región predominantemente agrícola e industrial, cuyos productos pueden ser fácilmente transportados debido a la cercanía del área con el Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo y por su enlace directo con las Rutas Nacionales y Provinciales de la Región.

Forma parte del sistema multimodal de despacho de mercadería de ultramar a través de los puertos situados sobre el Río Paraná.

En general, ingresan a la Zona Franca de Tucumán bienes de capital e insumos, lo que recalca la importancia del uso de dicha área por parte de las empresas para mejorar su tecnología y la calidad de sus productos.

13. INFRAESTRUCTURA

Actualmente cuenta con la siguiente infraestructura:

- acceso directo por Ruta Nacional N° 9
- Fibra Óptica
- Planta reductora de Gas Natural
- Estación transformadora de 33.000 voltios
- Central de Telecomunicaciones
- Sistema Informático María (Sistema de registración aduanera conectado a la red Nacional)
- Cañería interior pavimentada
- Playa de estacionamiento para camiones y vehículos livianos
- Playa de contenedores
- 8.000 m² de depósitos cubiertos
- oficinas, con servicios individuales y colectivos
- 180.000 m² de terrenos para edificación de galpones

A modo enunciativo se darán la lista de los principales usuarios del Área:

- LA GARZA S.A. (Venezuela 943 – S.M. DE TUCUMAN)
- CIA AZUCARERA CONCEPCIÓN S.A. (Av. José María Paz 1 – B.R.SALI – TUCUMAN)
- KONISA S.R.L. (San Lorenzo 530 – S.M. DE TUCUMÁN)
- ZAFRA S.A. (Lavalle 3005 – S.M. DE TUCUMAN)
- PIMEC S.R.L. (Jujuy 5000 – S.M. DE TUCUMAN)
- AEROCARGAS – CLAUDIO FERNÁNDEZ S.R.L. (Santa Fe 139 – S.M. DE TUCUMAN)
- LIAL S.R.L. (Asunción 891 – S.M. DE TUCUMAN)
- MINERA ALUMBRERA LIMITED (San Martín 630 – 7° Piso – S.M. DE TUCUMAN)
- TENSOLITE S.A. (Ruta Nacional N° 9 – Km. 1298 – TUCUMAN)
- TALEA S.A. (25 de Mayo 1640 – S.M. DE TUCUMA)
- BUCYRUS CHILE LTDA. (Suipacha 1111- Buenos Aires)
- CYTROMAX S.A.C.I. (Ruta Provincial 315 – Tafi – TUCUMAN)
- CASI S.R.L. (Santiago del Estero 1196 – S.M. DE TUCUMAN)
- CITRUSVIL S.A. (Ruta Provincial 302 – Km. 7 – C. Pozo – TUCUMAN)
- INTERMEX S.R.L. (Santa Fe 142 – S.M. DE TUCUMAN)
- VALLE DE LAS CHACRITAS S.A. (Rivadavia 369 – CATAMARCA)
- DI BACCO Y CIA S.A. (Ruta Nacional N° 9 – KM 1298 – TUCUMAN)
- BOLLINI S.A. (Catamarca 354 – S.M. DE TUCUMAN)
- PROSER S.R.L. (Manuel Alberti 960 – S.M. DE TUCUMAN)
- EMBOTELLADORA DEL INTERIOR S.A. (Ruta Provincial 301 – Km. 8 – TUCUMAN)
- COMPAÑÍA PARQUE S.A. (Parque Industrial – LA BANDA- STGO DEL ESTERO)

14. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA ZONA FRANCA TUCUMAN

El régimen por el cual se rige el funcionamiento de dicha zona es el régimen general, por lo que cuenta con los mismos beneficios e inconvenientes que el resto de las Zonas Francas del país.

VENTAJAS:

- Los productos ingresados a la Zona Franca, aduaneramente son considerados del mismo modo que si estuvieran en un tercer país. Estos productos luego podrán ser ingresados total o parcialmente al territorio aduanero general, pagando en ese momento los costos de nacionalización que correspondan. De esta manera se neutralizan los costos financieros que soportan quienes mantienen un stock generalizado en el territorio aduanero general.
- Es posible importar libre de derechos aduaneros, tasa de estadística e IVA todo el equipamiento necesario para montar cualquier tipo de industria dentro de la zona.
- Los costos en los insumos básicos como energía eléctrica, agua y gas disminuyen notablemente debido a que están exentos de impuestos nacionales.
- Los servicios telefónicos, locales e internacionales, son prestados a tarifas libres de impuestos y a valores internacionales.
- Las materia primas importadas para su utilización en el proceso productivo, al igual que las maquinarias y demás elementos que forman parte de la infraestructura del usuario del área, pueden permanecer en la misma libres de todo gravamen.

DESVENTAJAS:

- Dificultades operativas, ya que en general las Zonas Francas se han utilizado para la Importación.
- Trabas burocráticas para el ingreso de insumos
- El régimen legal sobre exportaciones de procesos industriales es insuficiente.
- Serias dificultades al implementar el Sistema María.
- Que la producción en la Zona Franca sólo puede tener como destino la exportación, no permitiéndose que lo producido en ella se incorpore al mercado interno.

15. PROYECTO DE UNA ZONA DE PROCESAMIENTO DE EXPORTACIONES

En base a lo expuesto en los puntos anteriores, teniendo en cuenta que la Zona Franca de la Provincia de Tucumán se encuentra localizada junto a un nodo de comunicaciones terrestres y aéreas (Aeropuerto Internacional) y prestando especial atención a su gran actividad comercial y de servicios de apoyo para la producción, se esbozó un proyecto para el desarrollo económico de la Provincia en cuestión; para ello se pondrá todo su potencial a trabajar en el desarrollo de las actividades productivas exportadoras, contribuyendo al crecimiento, integración y competitividad económica, tal como lo establece la Ley Nacional de Zona Franca.

Se pretende definir a la Zona Franca como una ZONA DE PROCESAMIENTO DE EXPORTACIONES, lo cual es parte de una estrategia de mediano plazo, tendiente a facilitar el desarrollo de un sector industrial orientado hacia los principales mercados consumidores, alcanzando competitividad a nivel internacional, basado en el aprovechamiento de las ventajas comparativas de la región.

Se quiere impulsar la apertura de un parque industrial y comercial que posibilitará la eliminación de distorsiones impositivas en la formación de los precios de los productos transados internacionalmente. A lo que se puede sumar la simplificación de procedimientos aduaneros y de los servicios, actualmente acordados, lo cual generará mayor eficiencia en el intercambio internacional.

La simplificación y la automaticidad del régimen lo diferencian de los mecanismos de apoyo actuales (como el sistema Draw back, el sistema de suspensión o importación temporaria y el sistema de depósito fiscal), sumamente complejos, difíciles de administrar y muchas veces inaccesibles para las PYMES. Es por ello, que la Zona de Procesamiento de Exportaciones de Tucumán, es la herramienta más eficiente con que cuentan estas empresas para adquirir equipamientos y materias primas libres de impuestos, ya que además de las características antes mencionadas, no tienen que presentar una garantía para cubrir la cuantía del impuesto (importación temporaria), o mantener sus productos bajo control aduanero (depósito fiscal) o contar con una gran estructura administrativa para lidiar con la documentación exigida para reclamar la devolución (draw back).

La confección de una Zona de Procesamiento de Exportaciones crearía una revolución urbana y logística, ya que mejoraría el posicionamiento internacional de las operaciones comerciales y articularía un corredor productivo multimodal que mejore el flujo de transporte de la Región.

16. OBJETIVOS DEL PROYECTO

El objetivo principal del proyecto es:

Facilitar el comercio exterior e impulsar las exportaciones industriales con valor agregado; por medio de warrants y certificados de depósitos de mercadería, materia prima y productos nacionales o extranjeros, depositados en la Zona Franca de Tucumán. Dichos instrumentos deberán ser solicitados por los usuarios a la Aduana de Tucumán y podrán ser refrendados debidamente por el Comité de Vigilancia correspondiente a la mencionada zona, para que los mismos puedan ser negociables.

Es fundamental, para que la Zona de Procesamiento de Exportaciones funcione correctamente, que las mercaderías sometidas a actividades industriales, de embalaje, fraccionamiento industrial en la Zona Franca y las que ingresaran a ésta para su perfeccionamiento industrial, cuyo origen sea el TAG, puedan ser objeto de exportaciones a terceros países o al TAG.

Los objetivos derivados son:

La incorporación de las PYMES al comercio exterior, la generación de oportunidades de inversión nacional y extranjera a través de la implementación de medidas de política de Gobierno que permitan al usuario operar en un ambiente político y económico favorable; así como la creación de nuevos empleos.

Se pretende ampliar la infraestructura con la que cuenta el área a corto plazo a un costo razonable.

En síntesis, el Concepto de Zona de Procesamiento de Exportaciones implica la creación de condiciones para la inversión, nuevas oportunidades laborales y mayores exportaciones en un marco de estabilidad y seguridad jurídica, sin costos fiscales importantes.

LA DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICA INTERNACIONAL

La propuesta para la integración logística internacional se basa en la concreción de una terminal multimodal de cargas en la Zona Franca de Tucumán con la incorporación del Ferrocarril Belgrano Cargas S.A.

El desarrollo del proyecto consiste básicamente en lo siguiente:

- ❖ Realizar una extensión (desvío) de un ramal de la red Ferroviaria del Ferrocarril Belgrano desde un área situada entre las actuales Estaciones Lastenia y Pacará hasta Zona Franca Tucumán, en un sector que por razones de menor equidistancia y mayor factibilidad de paso se ha determinado como el más conveniente para realizar el mencionado trazado ferroviario.
- ❖ De los estudios ya realizados por profesionales especializados en la materia se constató que, el citado tendido ferroviario tendrá una longitud máxima de 1800 metros, con un ancho de callejón de 15 metros, que totalizan una superficie máxima de 2 Hectáreas, 5069 m².
- ❖ Existe actualmente por el sector donde se colocarán las vías férreas, un camino vecinal en desuso y servidumbre de paso utilizados por la firma Empresa Distribuidora de Electricidad de Tucumán (EDET) para su tendido de alta tensión, por lo que las vías deberán correr en forma paralela al mencionado tendido, solamente ampliándolo en la medida de las necesidades.
- ❖ Las parcelas de propiedad privada afectadas, serán solamente tres y en las siguientes proporciones:
 1. Poseedor: NOACAM SA, Padrón 372.988, longitud 203,78 metros, superficie afectada 2964.07 m²
 2. Propietario: ESTADO NACIONAL ARGENTINO, Padrón 372.988, Mat. Registral A-7075, longitud 1279.57 metros, superficie afectada 1 hectárea, 8954.39 m²
 3. Propietario: COMPLEJO AGROINDUSTRIAL SAN JUAN SA, Padrón 72923, Mat. Registral A-8232, longitud 410.77 m, superficie afectada 6115.03 m²
- ❖ Esa extensión formará parte del tendido ferroviario actualmente en concesión por Belgrano Cargas S.A. ya existente, que se inicia en Estación Central Córdoba, sita en la capital de Tucumán, continúa por Estación San Felipe, distante a dos kilómetros aproximadamente del Mercado de Concentración Frutihortícola (Mercofrut) y donde también se proyecta una terminal, prosiguiendo luego por Estación Pacará en San Andrés, donde se previó la playa de transferencias de cargas, para culminar en la ya

mencionada Estación Lastenia, en cuyas adyacencias se proyecta el desvío.

- ❖ Esto determina que el proyecto puede alcanzar mayor envergadura en un futuro cercano.

La participación de las empresas intervinientes en el proyecto consiste en lo que a continuación se detalla:

De los acuerdos conjuntos que se realizaron entre las empresas Zona Franca Tucumán S.A. y Belgrano Cargas S.A., se lograron unificar criterios en cuanto a lo que hace al aporte que ambas empresas está en condiciones de realizar para el logro de este proyecto y su cuantificación es la siguiente:

- a) "Belgrano Cargas S.A." realizará el tendido de los rieles de la extensión ferroviaria aportando durmientes, vías, cambios y demás elementos mecánicos más los medios técnicos y humanos en la construcción del citado ramal.
- b) "Consortio Zona Franca Tucumán S.A.", a su vez, cederá un sector de su propiedad ubicada sobre Ruta 9, habilitado por la Administración Nacional de Aduanas para el funcionamiento del área franca y adyacente al futuro parque industrial de Zona Franca, donde se construirá la playa de movimientos de cargas, realizando una conveniente delimitación de los mismos de tal manera que su construcción coopere con el futuro desarrollo industrial que se prevé en dicha área.
- c) El Ministerio de la Producción de la Provincia de Tucumán conjuntamente con la Municipalidad de Banda del Río Salí, propiciarán la gestión de apertura del callejón por donde pasará el tendido ferroviario que tendrá, como ya dijimos, 15 (quince) metros de ancho por aproximadamente 1.8 kilómetros de largo, que totalizan una superficie de aproximadamente 2 1/2 hectáreas en su conjunto, procurando la sanción de una ley de Servidumbre de Paso o de Expropiación, según la conveniencia, en las áreas tentativas que en plano por separado se adjuntan.

Por otro lado, es necesario tener en cuenta que el transporte interno en la Provincia con destino en la terminal multimodal continúa representando un costo importante para la producción. Teniendo en cuenta esto, la adopción de un sistema de transporte de menores costos es necesaria. En ese sentido, la autorización por parte de la Provincia para un nuevo tipo de transporte de carga reduciría los costos logísticos. Para ello sugerimos la adopción del modelo "camiones del tipo B dobles, y Rodotrenes" que a continuación se describe.

La legislación argentina se rige por la Ley de Tránsito y Seguridad Vial 24.449 y sus decretos reglamentarios y modificaciones posteriores. En ella, se indica que el máximo tonelaje que puede pesar un camión de carretera, es de 45 toneladas y es esencialmente de este tipo:

Longitud máximo 20 metros
Peso total máximo 45 toneladas

Este tipo de configuración es muy antigua, y en general bastante dañina para las carreteras por su gran carga concentrada sobre ejes individuales. Para el transportista, limita la capacidad de carga neta, y ocasiona costos elevados de fletes a granel.

Teniendo en cuenta esto, proponemos que se autorice a circular por caminos argentinos, con camiones del tipo B dobles, y rodotrenes, que han mostrado en otros países geopolíticamente similares al nuestro, disminuir considerablemente los costos del flete, mejorando la seguridad y cuidado de las rutas. La longitud máxima de estos modelos es de 25 metros y el peso total máximo es de 78 toneladas.

Los motivos que a continuación se detallan explican por sí mismos la razón de nuestra sugerencia:

-Seguridad en el tránsito

Este es un punto muy importante, ya que estas nuevas unidades serían autorizadas a circular incorporando desde el inicio una serie de condiciones tecnológicas, que hoy no pueden ponerse en práctica dada la antigüedad de las flotas convencionales, como ser relación potencia peso de 5,25 cv ton, frenos ABS y dispositivos de enganche con aprobación de laboratorios internacionales.

Estas nuevas configuraciones están compuestas de unidades tractoras y remolques, específicamente diseñados y fabricados a tal fin y homologados entre sí.

-Mayor fluidez y agilidad en el tránsito

Las configuraciones propuestas, pueden y deben circular por carreteras normales, manteniendo la velocidad del tránsito sin entorpecer los demás vehículos. Pueden girar y maniobrar en los mismos espacios reservados para los camiones actuales.

-Menor destrucción de la calzada

Dada la menor carga por eje individual, la menor masa no suspendida por usar tecnología moderna y suspensiones blandas, estos trenes producen menor desgaste y rotura a la carpeta asfáltica y obras de arte.

-Menor contaminación al medio ambiente

El empleo de unidades con motores más potentes moderno, y el hecho de no transportar tanta tara inútilmente, hace que estos trenes carreteros puedan reducir

notoriamente el consumo de combustible y la cantidad de contaminantes vertidos al medio ambiente por tonelada transportada.

En lo referente a la legislación vigente, estos transportes cumplen en un todo con lo solicitado por la legislación vigente en Argentina, salvo el peso bruto total para una carga divisible, que en Argentina permite 45.000 kilogramos y estamos solicitando 78.000 kilogramos. En cuanto a longitudes, frenos suspensión velocidades y permisos de circulación, todo está contemplado en la legislación actual.

Las ventajas para el País radican en la reducción de costos de transporte de cargas de bajo valor por tonelada (granos, productos de minería) es tan significativo, que afectaría muy positivamente a la economía de las áreas más alejadas de los puertos de destino.

Por estos motivos, es que varios países geopolíticamente similares al nuestro, como Canadá, Estados Unidos, Suecia, Finlandia, Australia, México, Brasil están empleando esta tecnología con resultados que hablan por sí mismos.

Necesitamos mejorar nuestra competitividad y esta es una manera simple, sencilla, segura y sin costos al Estado para lograrlo.

El significado económico para el país con la incorporación de tecnología de B-Dobles y Rodotrenes, permitiría a la Argentina rápidamente mejorar sus posibilidades como país exportador, y en consecuencia mejorar su economía.

Existen algunos productos, como en general son los de minería y cerealeros, donde el precio se rige por la oferta y la demanda, y en consecuencia, el productor argentino no tiene posibilidad de fijar el precio de venta, por lo que debe aceptar lo que el mercado mundial le ofrece, y de allí deducir los gastos de transporte.

Para Argentina, que se encuentra muy lejos de los mercados compradores, el costo del transporte significa un valor adicional que debe “desconectarse” del valor de venta.

Esto significa que las economías alejadas de los puertos se ven duramente afectadas a tal punto, que cuando la porción que finalmente le llega al productor no da la rentabilidad esperada, el productor dejó de producir, el transportista no tiene que transportar, el puerto no exporta y el país no percibe ingresos.

Mientras menor sea el costo en sí del producto transportado, más influye el “flete” en su precio final.

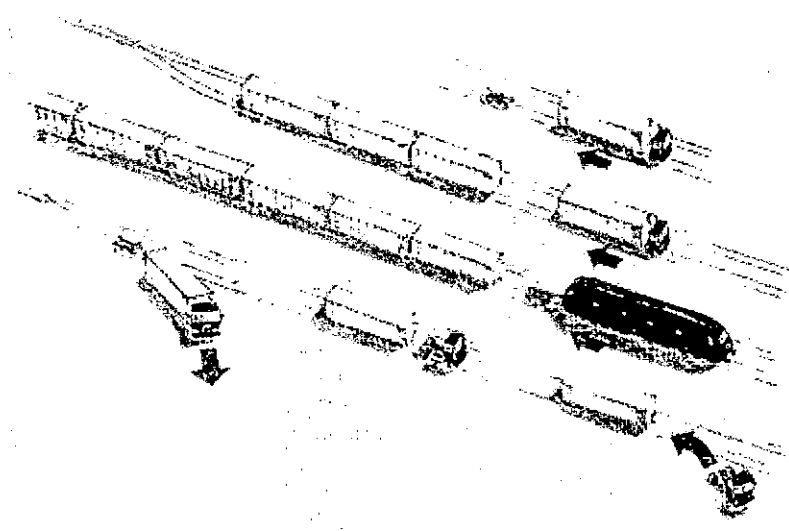
Esta reducción real de costos, haría que se pueda trabajar y cosechar en zonas que hasta hoy no son productivas por la distancia a los puertos.

A su vez la adopción de este sistema permitirá la implementación de una solución bimodal como nueva técnica de transporte combinado, ampliamente utilizada en Europa, la cual posee las características que a continuación se detallan.

La tecnología bimodal de transporte combinado (semirremolques de carretera que, con pequeñas modificaciones, pueden constituir trenes sin necesidad de vagón ni de instalaciones de grúas en terminales) comienza a conocer un desarrollo notable en el ámbito europeo, impulsada por Programas de Demostración comunitarios.

Las ventajas técnicas, operativas y económicas que aporta cumplen las expectativas de las empresas transportistas y de la política de transportes: es una solución plenamente competitiva, en precio y en calidad, con las soluciones tradicionales de transporte intermodal y con las soluciones puras de carretera.

De hecho, está demostrando ser una solución atractiva para las empresas de transporte por carretera, que deciden invertir en vehículos bimodales e incorporarse así a la utilización del ferrocarril para sus grandes recorridos, llegando incluso a formar empresas mixtas con las ferroviarias para la oferta y operación de servicios bimodales. EL siguiente gráfico es una pequeña muestra de la propuesta:



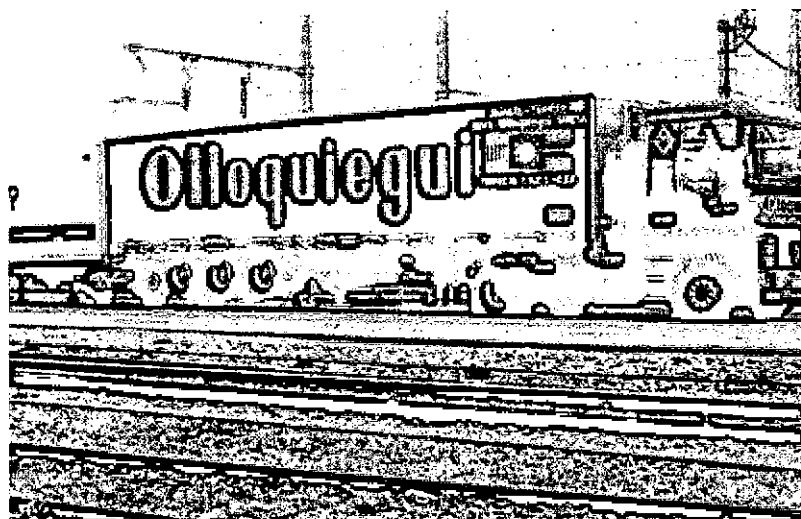
Permite, por consiguiente, un desarrollo importante de los tráficos ferroviarios, aprovechando infraestructuras y recursos existentes, y oportunidades de negocio para las empresas, facilitando las deseadas transferencias de cargas de la carretera al ferrocarril y la generación de nuevos tráficos; en definitiva, la facilitación del transporte y del desarrollo económico.

Es indudable la rápida evolución que en el espacio europeo presentan los flujos de transporte de mercancías. Las relaciones internacionales a través de los Pirineos se sitúan entre las que conocen tasas de crecimiento mayores, si bien los

problemas de congestión sobre los grandes ejes de tráfico, con costes externos importantes, se generalizan a nivel europeo. Como estrategia de solución, la Unión Europea está impulsando de forma decidida el Transporte Intermodal, entendido como el transporte de mercancías por dos modos diferentes al menos, sin ruptura de carga, desde un lugar situado en un país o región donde un operador toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, que representa una posibilidad de solución para los cuellos de botellas de infraestructura y diferencias técnicas existentes.

Esta posibilidad queda aún más reforzada a través de la evolución que a nivel mundial experimenta el propio Transporte Intermodal: lo que en principio parecía dirigido exclusivamente al intercambio de mercancías con una fase marítima o fluvial, queda ampliado a la colaboración entre los modos terrestres de transporte (ferrocarril-carretera), complementando así la flexibilidad y universalidad de la carretera con la economía y la disponibilidad para el transporte masivo que presenta el ferrocarril, siendo esta colaboración de especial interés en aquellos casos en que las dificultades de infraestructura de un modo se suplen con las del otro.

Además, el Transporte Intermodal es en sí un modo diferente al transporte marítimo, al transporte por carretera o al transporte por ferrocarril. Por sus prestaciones no es un conjunto de ellos, sino que es un modo distinto, que ofrece en sus nuevas implantaciones altas cotas de calidad, integrando cadenas completas de transporte y logística. En definitiva, la competencia en todos los niveles y la necesaria expansión de los mercados geográficos, favorecen y potencian el uso del Transporte Intermodal, buscando siempre una reducción de costes necesariamente compatibilizada con los más altos niveles de servicio y calidad, respondiendo a las necesidades de los mercados actuales. A continuación, y a modo de ejemplo, se presenta la fotografía de uno de estos modelos:



Consciente de ello, la Unión Europea no se ha quedado al margen del proceso de desarrollo del TRANSPORTE INTERMODAL, siendo una de sus líneas estratégicas para la mejora de la oferta de transporte, tanto en lo que representa la disponibilidad de infraestructuras (Red Transeuropea de Transporte Combinado) cómo en tecnologías, entre las que las SOLUCIONES BIMODALES son una de las líneas de trabajo prioritarias, apoyadas en el Programa PACT (Acciones Piloto de Transporte Combinado). La implantación de nuevas soluciones, en torno a la complementariedad entre los modos de transporte, parece ser pues la forma más pertinente de desarrollo de relaciones competitivas y eficientes de transporte.

Como consecuencia de ello, el sector privado de carretera se interesa y compromete con esta solución bimodal, habiendo colaborado con RENFE (Compañía de Ferrocarriles Española) en la fase de desarrollo y demostración apoyada por la Unión Europea, invirtiendo en semirremolques de carretera bimodales al mismo tiempo que el ferrocarril ha invertido en rodaduras ferroviarias bimodales (ya que no hacen falta vagones ni grúas) y liderando operaciones de transporte (nacionales e internacionales) realizadas con esta tecnología.

La tecnología Bimodal Transtrailer presenta un salto cualitativo para el Transporte Intermodal.

La filosofía esencial del transporte combinado es la de explotar las ventajas competitivas de dos modos de transporte terrestre: el ferrocarril y la carretera.

Las figuras anteriores esquematizan la implementación de dos sistemas de transporte distintos: el transporte por carretera puro y el transporte combinado. El cargador A envía mercancía al receptor B. La infraestructura de carreteras permitirá un envío directo por carretera (primer sistema). Sin embargo, se puede optar por otra alternativa, que a continuación se describe de forma genérica. Un semirremolque, contenedor ó caja móvil sale del almacén del remitente hacia una estación intermodal A1. En dicha estación, la carga es transferida sin transbordo o manipulación de la mercancía a una plataforma ferroviaria. A partir de aquí, se inicia el trayecto ferroviario hasta una estación B1, donde se procede a una operación inversa a la que tuvo lugar en A1: la carga pasa del modo ferroviario a la carretera. Por último, existe una distribución física por carretera de la carga desde la terminal intermodal al cliente B.

En el Transporte Intermodal hay por tanto una transferencia de la Unidad de Carga, sea un contenedor, una Caja Móvil o un semirremolque, entre el ferrocarril y la carretera.

El ferrocarril aporta su fiabilidad, seguridad y aptitud para los recorridos en grandes distancias, mientras que la carretera aporta su poder de accesibilidad a un mayor número de usuarios. En ocasiones, es sin embargo la falta de infraestructuras en uno de los dos modos la que es determinante.

Se trata en definitiva de optimizar la utilización de los recursos estructurales y operativos para obtener un sistema global de transporte más racional y

competitivo, a través de la oferta de un modo de transporte integrado, y por tanto de una operación logística más coherente.

La evolución y aceptación en el mercado de los distintos sistemas de transporte combinado es cada vez mayor, aunque en cualquier caso se mantienen unas cuotas muy lejanas a las que obtiene el transporte por carretera, a pesar de los esfuerzos que desde los poderes públicos se han realizado para estimular su crecimiento, cuando por otro lado se dan las condiciones objetivas para una mayor expansión, por las facilidades intrínsecas que estas técnicas ofrecen:

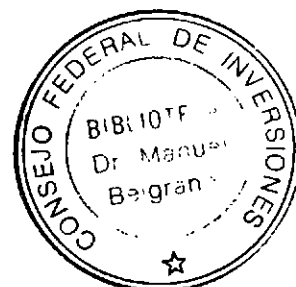
1. Servicio puerta a puerta, competitivo con respecto a la carretera
2. Unicidad del operador, de forma que el cliente externaliza la gestión logística del transporte
3. Seguridad asociada a los recorridos ferroviarios
4. Accesibilidad, en términos de infraestructura, a un mercado más amplio, por la capilaridad de los viales de carretera

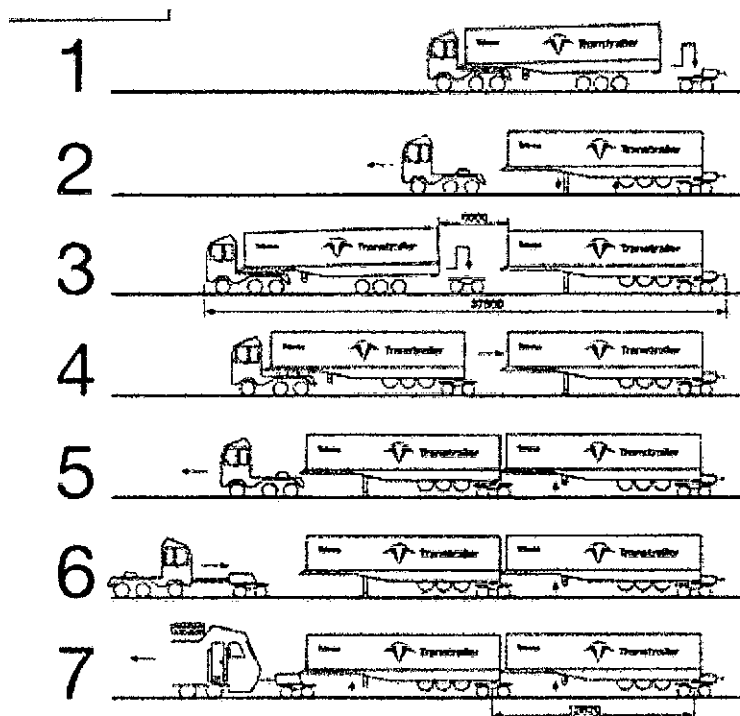
El hecho de que los resultados no correspondan a las expectativas creadas está originado básicamente por dos factores de distinta naturaleza:

- Por un lado, las técnicas convencionales de transporte combinado exigen costosas inversiones (por espacio y equipamiento necesarios) en terminales de transferencia, condicionadas por la propia operativa del sistema: grúas fijas de gran potencia y capacidad portante (la carga máxima puede llegar a las 24 toneladas) mueven la Unidad de Carga del vagón a plataforma de carretera en ambos sentidos. La lentitud del proceso exige incluso la inversión en compra de terrenos para extensas áreas de almacenaje, con contenedores inmovilizados y apilados en varias alturas, que requieren además la utilización de grúas móviles para movimientos internos. El peso del coste fijo exige una escala de negocio que difícilmente puede asegurar un operador, por lo que el campo de aplicación se ha visto constreñido a los corredores con mayor potencial de tráfico, y no siempre en condiciones de competitividad con la carretera.
- Por otro lado, existe un problema de resistencia al cambio: el asentamiento de los grandes operadores de transporte internacional por carretera como los líderes del mercado han originado cierta inercia hacia este modo, de forma que el propio mercado rechaza por principio soluciones de naturaleza distinta al puro todo carretera.

Es en estos dos puntos donde las técnicas bimodales ofrecen soluciones que las distinguen de las convencionales, consiguiendo prestaciones que le convierten sin duda en la técnica de transporte combinado más competitiva, por simplicidad operativa y ahorro de coste de operación.

El siguiente gráfico explica los pasos a seguir cuando se utiliza este medio intermodal:





En primer lugar, el transporte bimodal no precisa la actuación de grúas para el intercambio modal, puesto que éste se realiza de forma horizontal, sin elevar la caja contenedora, mediante el acoplamiento horizontal de un semirremolque de carretera y el elemento ferroviario. El gráfico de maniobras permite comprobar que para formar o fraccionar un tren sólo es preciso la actuación de una cabeza tractora de carretera, que además puede ser una de las utilizadas para los acarreos finales. La facilidad de manipulación del semirremolque no exige inversiones en grúas o cualquier otro tipo de equipamiento fijo, y presenta unos requerimientos de espacio mucho más modestos. Tan importante es esta aportación de las técnicas bimodales que los costes de inversión en Infraestructura se reducen en un 72%.

En cuanto al segundo punto, los contactos establecidos con operadores de carretera definen la técnica Transtrailer como una "solución amigable", no extraña a los transportistas de carretera, y que propone un material rodante muy similar al que utilizan habitualmente, con lo que es posible vencer la inercia apuntada anteriormente. Esta característica posibilita al bimodal no sólo para introducirse en el mercado habitual de la carretera, sino para adquirir prestaciones que hasta ahora sólo se asociaban a este modo de transporte: flexibilidad, dinamismo, versatilidad y multiplicidad de oferta entre otras.

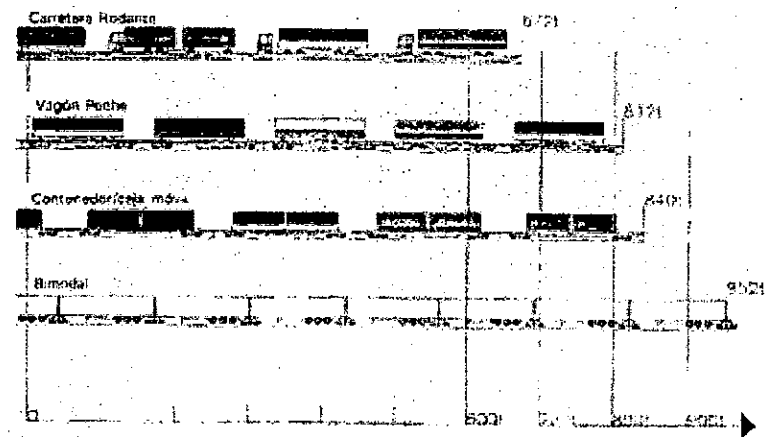
Existen otras ventajas asociadas a las anteriores, no menos importantes:

- En primer lugar, la mayor capacidad de transporte de carga por tren (como más adelante se indica), debido a la menor tara al no necesitar vagón ferroviario, sino solamente un bogie por semirremolque, y al mayor número de unidades por tren.

- La disminución del tamaño de las terminales hace posible la viabilidad de un mayor número de ubicaciones potenciales, con lo que la situación estratégica, vinculada a la facilidad de acceso y conexión con los centros logísticos integrales, puede lograrse más fácilmente.
- Las facilidades operativas disminuyen el tiempo de formación del tren y por tanto el coste operativo del intercambio modal

El siguiente gráfico describe la capacidad de carga útil para este tipo de transporte:

CAPACIDAD DE CARGA (CARGA ÚTIL PARA IGUAL PESO TOTAL: 1.500 ton)



Siendo el coste un factor importante, aún es más significativo el ahorro de tiempo en al operación de intercambio, lo que incide en la mejora de los plazos de transporte.

A continuación se procede a una breve descripción técnica y estado actual de desarrollo.

Transtrailer nace como un sistema bimodal ferrocarril - carretera, emparentado con otras tecnologías análogas que se desarrollaron en Estados Unidos y diversos países de Europa.

Las diferentes tecnologías bimodales tienen diversos elementos comunes:

- el semirremolque bimodal, que es un semirremolque de carretera que incorpora un elemento de apoyo sobre el bogie ferroviario y mecanismos para la elevación y retracción de la suspensión neumática, posibilitando así su circulación sobre vías de ferrocarril; y un elemento de conexión con semirremolques contiguos, de manera que se puedan formar trenes.
- el bogie bimodal, que, con pequeñas modificaciones (elemento de apoyo de los semirremolques, equipo de freno y enclavamientos mecánicos), permite la circulación ferroviaria y la tracción, sin necesidad de estructura de vagón.

La tecnología desarrollada por Tafesa en el TRANSTRAILER presenta además dos elementos diferenciadores fundamentales, que le convierte en una tecnología más simple y económica que las otras soluciones bimodales:

- Un diseño de producto que, al eliminar piezas intermedias para el apoyo de los semirremolques y la conexión entre los mismos, ha obtenido una mayor simplicidad mecánica que otras tecnologías, lo que incide en una disminución de los costes de adquisición y mantenimiento, así como una mayor ligereza y una mayor altura útil de carga
- La posibilidad de cambio de ejes, siendo la única solución que hasta la fecha puede competir en los mercados que involucren relaciones con la Península Ibérica, países del Este de Europa (Rusia, Polonia, Finlandia, etc.) y América Latina (con redes ferroviarias de distinto ancho).

En cuanto a la situación actual de Transtrailer, esta técnica fue homologada en la reunión del Grupo 45-C de la Unión Internacional de Ferrocarriles (U.I.C.), celebrada durante los días 25 y 26 de Octubre de 1994, incluyendo las especificaciones en la correspondiente ficha U.I.C. 597, lo que habilita al sistema Transtrailer para su circulación sin restricciones en toda la red ferroviaria U.I.C.

Paralelamente, la tecnología TRANSTRAILER fue seleccionada por la Comunidad Europea para la realización de una Acción Piloto de Transporte Combinado entre España, Francia y Alemania, finalizada en 1997; y por los Ferrocarriles Portugueses CP para el desarrollo de otra Acción Piloto PACT, también finalizada, disponiendo en total de 20 vehículos de la segunda generación bimodal.

Estas acciones han estado soportadas técnicamente por los recorridos en vía, con caricature comercial, desarrollados durante 1997 por RENFE y la SNCF, realizando tráfico comercial entre Valladolid (España) y Douai (Norte de Francia), para Renault, formando parte de un tren operado por TRANSFESA con cambio de ancho en la frontera española (dentro de la Acción PACT se han desarrollado 69 viajes comerciales). Esta Demostración ha alcanzado un pleno éxito, confirmando las expectativas técnicas, operativas y comerciales planteadas, siendo seguida por el inicio de operaciones comerciales entre Lisboa y Madrid-Barcelona, sobre trenes operados por RENFE y los CP.

A continuación se presenta una foto del modelo antes descrito:



El desarrollo de la Acción PACT de la Unión Europea ha servido para demostrar la validez de la estrategia de colaboración entre ferrocarril y carretera, participando en la misma un importante operador de carretera (Transportes Olloquiegui) adquiriendo los vehículos bimodales, la empresa ferroviaria RENFE adquiriendo los bogies bimodales y el fabricante TAFESA, dando lugar finalmente a una empresa mixta encargada de la operación bimodal.

Por último se presente la foto de un convoy bimodal:



IDENTIFICACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE VINCULADOS A LA OPTIMIZACIÓN LOGÍSTICA

En esta sección vamos a analizar las posibles mercaderías a transportar y las vías diferentes por las cuales pueden ser transportadas.

Los medios de transportes de mercaderías, por supuesto son varios, con diferente eficiencia y dado que la provincia en cuestión es la de Tucumán, estará limitado en algunos medios de transporte.

El *medio Fluvial – Marítimo* no tiene manifestaciones, o sea, no se lleva a cabo, por la ausencia de ríos importantes que permitan que este sea un medio de transporte para el traslado de mercaderías y productos desde la provincia de Tucumán.

Por otro lado el *medio de transporte Aéreo* no es representativo, ya que no es muy utilizado por su alto costo en este tipo de transporte. No obstante y dado su potencial no explotado, habría que analizarlo más profundamente para que el mismo sea factible de ser utilizado, al menos, para algunos productos puntuales, donde el tiempo es una variable clave a la hora de mantener el precio.

La provincia de Tucumán presenta su aeropuerto con pista de aterrizaje y carreteo totalmente pavimentada. El mismo puede operar para aviones cargueros, pero la infraestructura de depósitos y manipuleo no se encuentra desarrollada. La explicación de este fenómeno radica solamente en que no existe una demanda regular para este tipo de servicios, de hecho, ni este, ni ningún aeropuerto de todo NOA (en total son cinco, uno en cada provincia) opera aviones cargueros con frecuencia regular.

Las cargas transportadas en este medio de transporte es realizada en vuelos regulares de pasajeros, y lo transportado es de alto valor agregado y de reducido peso y volumen.

El Transporte Carretero, en este caso, es el más representativo dado que este medio el mas utilizado para el transporte de productos. Para esta posibilidad se encuentran 38.000 Km. de rutas en las provincias del NOA, y de esas, 9.400 Km., se encuentran pavimentadas.

Las Rutas en cuestión, son las siguientes:

Ruta 9: Cuyo trazo es Buenos Aires, Rosario, Córdoba, las principales ciudades del NOA y llega hasta La Quiaca, en el límite con Bolivia.

Ruta 34: Llega al NOA desde Rosario. Conocida como la ruta del MERCOSUR, ya que integra diferentes accesos que llegan a esos países, a Chile y a Bolivia.

Ruta 38: Este corredor llega desde Córdoba y La Rioja, llegando hasta Tucumán.

Ruta 40: Es la troncal occidental, une Río Gallegos con La Quiaca.

Ruta 51: Une el NOA con Chile a través de Salta.

Ruta 45: Permite el acceso a Chile por Catamarca.

Además de estos accesos, también se encuentran las Rutas Provinciales 302, 303, 304, 305 y 317.

Todas estas rutas presentan distintos tipos de superficies y estados. Para el caso de las Rutas Nacionales, el tipo de superficie es concreto asfáltico, y su estado es regular salvo en el caso de algún tramo de la ruta 34 y otro de la ruta 38 que se encuentran en buen estado. En el caso de las Rutas Provinciales, las superficies se encuentran en general bajo tratamiento asfáltico, no obstante, también hay de concreto, de hormigón y de ripio. El estado de las diferentes superficies antes mencionadas se encuentran todas en un estado regular.

En el caso del *Transporte Ferroviario*, para Tucumán, son dos los accesos posibles:

- Por un lado se encuentra la Línea Bs. As. – Tucumán del FFCC. Nuevo Central Argentino (NCA). Este posee escalas en Bs. As., Rosario, Gálvez, La Rubia, La Banda, Cevil Pozo.
- Por otro lado, se encuentra la línea Bs. As. – Socompa, del FFCC. Belgrano Cargas, cuyas escalas son; Bs. As., Santa Fe, Avia Terai, Guemes, Cerrillos, Socompa, con ramos de accesos a Tucumán desde Metán. Existen otros ramales de acceso a Tucumán, especialmente en la red del Belgrano, pero mucho de ellos no se encuentran operables o en algunos casos operan, pero con restricciones. En general el estado de estos corredores es bueno a excepción del tramo que va desde Avia Terai hasta Tucumán de la línea Belgrano Cargas, Este tramo se encuentra en estado regular coincidente con el tramo que va desde 850 hasta 4500 metros sobre el nivel del mar.

Respecto al Transporte Multimodal, antes que nada, conviene aclarar que es distinto al transporte combinado. En este hay una complementación de modos, mediante trasbordo de mercadería y / o personas, o sea que sobrevive el problema de manipuleo de las mismas.

En el transporte multimodal, en cambio, el mismo recipiente se traslada en vehículos de infraestructura de distintos medios y se manipula en terminales especiales. Esto significa que se manipula el recipiente y no las mercaderías, embalaje o empaque, el cual es el mismo a lo largo de todo el viaje.

Para este tipo de transporte multimodal, las alternativas para dicho embalaje son básicamente dos; carga paletizada o carga en contenedores. Eventualmente se puede trabajar con bultos y cargas eslingadas, pero la carga suelta no es apta para el transporte multimodal. Este tipo de transporte puede provocar ahorros muy significativos, que pueden llegar desde un 30% a un 50% respecto de los demás sistemas de transporte.

Dicho ahorro se refleja en varios aspectos:

- 1- Optimización de la cantidad de carga transportada.
- 2- Reducción de tiempos y por ende reducción de costos fijos, como ser seguros, salarios, etc.
- 3- Mayor eficiencia en el manipuleo de carga
- 4- Disminución de daños y pérdida de la mercadería.

No obstante estos ahorros hay que considerar los costos de infraestructura y equipamiento inicial que implicaría aportar este sistema. Esto se debe a la adecuación de grúas fijas y móviles, montacargas, almacenes para guardar mercadería, etc.

A continuación se detallan las exportaciones de Tucumán al año 2001, de acuerdo a la información suministrada por el Ministerio de Economía de la Nación.

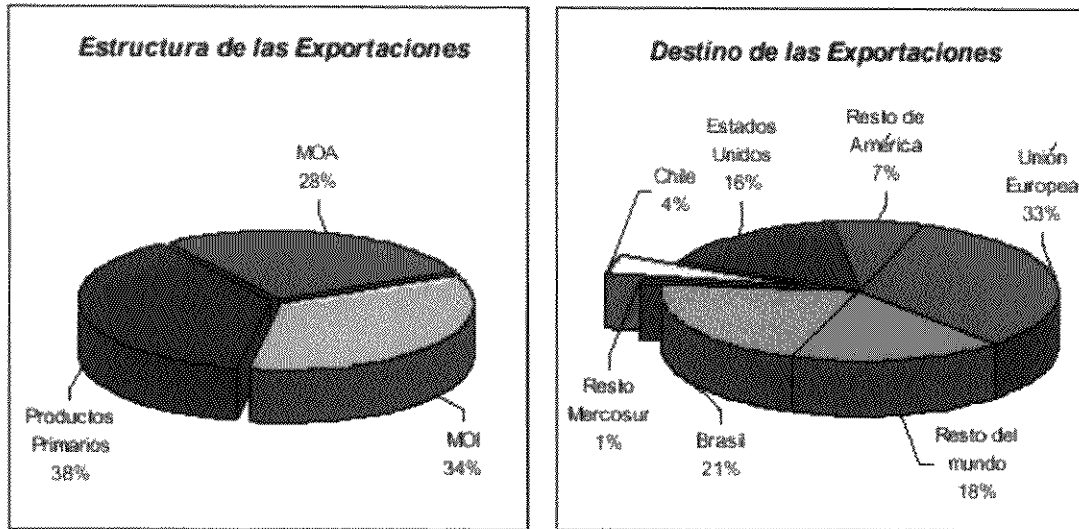
En 2001 las exportaciones de Tucumán alcanzaron los 414 millones de dólares, con un crecimiento del 2,1% respecto del año anterior. La provincia tiene una estructura exportadora diversificada, con predominio de las exportaciones de Productos Primarios (38%), que junto con las Manufacturas de Origen Industrial (34%) han incrementado su participación respecto al año anterior, mientras que las Manufacturas de Origen Agropecuario que aportan el 28%, tuvieron un descenso con referencia al mismo período.

El complejo citrícola es el que aporta un mayor valor dentro de las exportaciones provinciales, ya sea con Productos Primarios como Limón Fresco; Manufacturas de Origen Industrial, como los Aceites Esenciales, o bien Manufacturas de Origen Agropecuario como los jugos o residuos vegetales, (cáscaras de limón deshidratadas). Estos cuatro productos se encuentran en los primeros lugares en el valor exportado por la provincia en el año 2001, totalizando un monto cercano a los 218 millones de dólares que representa casi la mitad de las exportaciones de ese año.

Otros productos que adquieren mucha significación para las ventas externas de la provincia son las partes y accesorios de la industria automotriz. Estas exportaciones están conformadas por cajas de cambios, palieres y diferenciales. Le siguen en importancia las ventas relacionadas con la industria azucarera y los artículos de confitería. Dentro de este rubro se exportan golosinas (17 millones de dólares), azúcar crudo y refinado y alcohol. Otras ventas significativas están representadas por los granos (soja, maíz y trigo), tabaco, papel y cartón y textiles.

En 2001 la Unión Europea sigue ubicándose como el principal destino de las exportaciones de la provincia, en segundo lugar se encuentran las exportaciones a Brasil y en tercer lugar a Estados Unidos, que se consolida en esa posición luego de los importantes incrementos de los envíos a ese mercado.

Los siguientes gráficos muestran la estructura y destino de las exportaciones provinciales:



Como paso previo a la determinación de los volúmenes de carga susceptibles de requerir este servicios de transporte, identificaremos los volúmenes de producción transportable para nuestra zona de influencia.

Existen al respecto dos enfoques:

- 1 Determinar las producciones transportables a nivel provincial para determinar porcentajes de exportaciones sobre producción total.
- 2 El otro enfoque sería partir directamente de información sectorial sobre cargas transportadas en los distintos medios de transporte

Se utilizará el segundo enfoque para poder determinar de manera inmediata la producción transportable correspondiente a Tucumán.

Se entiende por producción transportable los volúmenes correspondientes a los distintos productos como ser, graneles, manufacturas, bienes intermedios, bienes de consumo, etc., que son transportados en tramos de la red de transporte y en vehículos autorizados.

No se incluyen en la información: los combustibles, y ganado a pie, dadas sus características peculiares y la necesidad de vehículos especiales. En cambio, sí se

incluyen los volúmenes de producción destinadas al consumo interno y a la exportación, no incluyendo las importaciones.

La siguiente tabla muestra la producción transportable con destino a exportaciones de las provincias del NOA, de acuerdo a la información brindada por el Ferrocarril Belgrano Cargas S.A.

Tabla de producción transportable con destino a exportaciones de las Provincias del NOA (En toneladas):

RUBRO	TUCUMAN	CATAMARCA	JUJUY	SALTA	S.ESTERO	TOTAL
CEREALES (Granel)						
Trigo	3500	8200		18700	8200	38600
Maíz	92000	52000		118400	192800	455200
Sorgo	58000	24000		14600	145900	242500
Soja	200000	24000		360100	158300	742400
TABACO (Bruto)	12300	1800	33300	29000		76400
ALGODÓN (Bruto)		4800	5300	103000	95600	208700
FRUTAS						
Cítricos	544000	10500	4800	90000		649300
Uva		26000		17000		43000
HORTALIZAS Y LEG.	150500	30500	60700	268900	244800	755400
AZUCAR (Semi-procesada)	560000		241800	93000		894800
FORESTAL						
Rollizos	119600	133000	238500	1183400	1164200	2838700
Lefia	23200	25800	46200	228900	225200	549300
Madera trabajada y fracc.	2400	2500	4700	23000	22500	55100
Carbón	5800	6500	11500	57200	56200	137200
MINERALES						
Metalíferos			25800			25800
Sal	45000		20000	50000		115000
Otros	18000		6200	30000	46500	100700
CARNE (Faenada)	26400	11700	23000	17500	41300	119900
BEBIDAS (Fraccionadas)	57700	3700	1300	90200	1000	153900
COMBUSTIBLES	456000		89300	366600		911900
CONSTRUCCION						
Cemento, Cal, Yeso, etc.	15400	505800	11200	145500	94900	772800

METALURGICA			181000			181000
INDUSTRIAS VARIAS						
Textiles (Hilados, Fibras, etc.)	5000	500	700	900	700	7800
Papel, Cartón y Pasta Papel	126300	62400	328700			517400
Otras Manuf. Y Productos	112300	31100	51300	81600	63800	340100
TOTALES	2633400	964800	1385300	3387500	2561900	10932900

Identificados los volúmenes de carga transportables a escala provincial y de región NOA, corresponde ahora determinar los que efectivamente podrían utilizar las instalaciones de la Terminal de Cargas de Zona Franca desde el comienzo de las operaciones.

A los efectos de cuantificar los valores, se tomaron como base los datos de producción transportable (con destino a exportaciones e Volúmenes que se incluyen en el cuadro siguiente), más la Volúmenes transportable en tránsito interno hasta la Volúmenes de su despacho por Zona Franca Volúmen.

Para la Volúmenes de los valores asignables se tuvieron en cuenta los datos y estimaciones suministrados por expertos de las diversas Cámaras de Comercio e Industrias provinciales, las Volúmenes que brindaron los mismos operadores de Zona Franca Volúmen como así también la experiencia propia de las empresas involucradas en el proyecto.

Volúmenes de carga asignables a la Terminal Ferroviaria Zona Franca (en toneladas):

RUBRO	TUCUMAN	CATAMARCA	JUJUY	SALTA	S. ESTERO	TOTAL
Productos de Origen Vegetal	380,100	13,700	68,100	99,600	48,900	610,400
Productos de Origen Animal	10,500	2,300	4,600	3,500	8,200	29,100
Productos de Origen Mineral	50,400		5,200	16,000	9,300	80,900
Madera Trabajada y Fraccionada	1,900	1,000	1,900	9,200	9,100	23,100
Papel, Cartón, Pasta de Papel / Fraccionada y Derivados	101,000	12,500	65,700			179,200
Bebidas Fraccionadas	46,200	1,500	500	36,100	400	84,700
Materiales de Construcción	8,000	50,500	1,100	14,500	9,500	83,600
Materiales Textiles (Hilados, Fibras y Otros)	3,900	400	500	700	600	6,100
Otras Manufacturas y Productos	101,100	6,200	10,300	16,300	12,800	146,700
SUB-TOTAL (EXPORTS Y CONSUMO INTERNO)	703,100	88,100	157,900	195,900	98,800	1,243,800
Importaciones (Global)	140,000	17,600	31,600	39,200	19,800	248,200
TOTAL	843,100	105,700	189,500	235,100	118,600	1,492,000

Con respecto a la estacionalidad y frecuencia de los despachos, considerando el carácter de los productos asignables a la Terminal de Carga, la demanda es homogénea durante los doce meses del año. Incluso en el caso de productos de origen vegetal, donde existen meses picos, su volumen global está aceptablemente balanceado por las características de estacionalidad de los diferentes productos.

Este tipo constante de demanda permitirá también una correlación en el ofrecimiento de puestos o jornales de trabajo favoreciendo tanto la mano de obra sin especialización (tareas de consolidación, desconsolidación, cargas, descargas, estibajes, etc.) como así también a la especializada sobre todo en cuanto a la forma de manipuleo de los distintos productos que está directamente relacionada con el tipo de embalaje aplicable:

TIPO DE PRODUCTO	TIPO DE EMBALAJE
Origen animal (carnes procesadas, grasas, etc.)	Cajas, pallets, tambores.
Origen Vegetal	Bolsas, cajas, pallets.
Origen Mineral	Cajones, pallets, atados.
Madera fraccionada y trabajada	Atados, pallets.
Papel, cartón, pastas	Cajas, pallets, atados.
Bebidas fraccionadas	Cajas, pallets, tambores.
Materiales de Construcción	Bolsas, pallets, tambores.
Materiales textiles	Cajas, pallets.
Manufacturas de metal	Cajas, barras.
Otras manufacturas	Cajas, pallets.

A los fines de presentar la diferencia en costos existente entre el transporte ferroviario y carretero, se ha realizado el siguiente cuadro comparativo de tarifas promedio tonelada / kilómetro, en base a información suministrada por empresas transportistas afiliadas a ATACI (Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional):

Tipo de Carga	Tarifa Transporte Automotor \$ / Ton / Km	Tarifa Ferrocarril \$ / Ton / Km
Carga General	0,05	0,025
Contenedor de 20"	0,056	0,020
Contenedor Refrigerado	0,073	0,030

Nota: debe tenerse en cuenta que es lógico que estos valores sufrirán algunas variaciones para ciertos tramos, determinados tipos de cargas o volúmenes transportados.

FINANCIAMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR

La provincia de Tucumán posee un perfil exportador en su producción agropecuaria. Tres grandes productos se destacan en este rubro: los citrus, el azúcar y las legumbres y cereales, con sus respectivos derivados. Estos tres rubros concentran más del cincuenta por ciento (50%) de las exportaciones de la provincia al año 2001. En este sentido, el financiamiento para la producción exportable ha sido inferior al necesario, con tasas de interés altas y, en la mayoría de los casos, inaccesibles para los pequeños productores. La provincia posee una gran cantidad de pequeños productores minifundistas para los cuales es imposible acceder al financiamiento (en el caso del sector azucarero, esta cifra asciende aproximadamente a 10.000 productores). La falta de capital y los altos intereses logran la liquidación de los productos de los minifundistas en grandes acopiadores que, debido a su escala de productiva y su capacidad financiera, se apropian de los beneficios de éstos. En el caso extremo, desde la devaluación de la moneda, los acopiadores venden el producto (commodity) en los mercados internacionales en dólares mientras compran la producción de terceros en pesos. De esta manera, los grandes jugadores obtienen la renta a través de la compra en pesos de los productos, en algunos casos por debajo del costo de producción, para luego exportarlos en dólares. A su vez, los grandes acopiadores son fijadores de precio, mientras que los pequeños productores deben aceptar los valores fijados por éstos.

El sistema financiero, a lo largo de la década del noventa, experimentó un notorio crecimiento. Este crecimiento benefició, por un lado, a los créditos personales (para consumo personal, créditos prendarios, hipotecarios, etc.). Otro de los grandes beneficiados dentro de este proceso fueron las grandes empresas. Éstas, debido a su escala de producción y situación legal (las que pertenecen a la economía formal) tuvieron acceso al crédito. Mas allá de lo ocurrido en la década pasada, hoy en día la situación es muy distinta. Mucho ha ocurrido desde la devaluación. Ha pasado la pesificación, el corralito, el corralón. Dicho de otra manera, los contratos fueron rotos unilateralmente. La primera impresión frente a esto, era que el sistema financiero tardaría varios años en recomponerse y comenzar a recibir nuevos depósitos. A pesar de ello, esto último ha comenzado a ocurrir. El gobierno ha compensado a los ahorristas. Los ahorristas están volviendo paulatinamente al sistema bancario, en ausencia de otras opciones para sus ahorros. Sin embargo, se tardará un largo tiempo en volver a los niveles de depósitos y préstamos previos a la crisis. Frente a esto, se espera un escaso nivel de crédito, en particular para los pequeños productores. Será necesario recrear sistemas alternativos de financiamiento de la producción.

La posibilidad de financiar a las pequeñas producciones regionales será fundamental para el despegue de las mismas y de la economía en general. Las mismas podrán convertirse en el motor del crecimiento, generando empleo y mejorando la situación general de la zona debido a su efecto multiplicador. La base agroexportadora de las distintas economías regionales, específicamente de

la región NOA, genera un tráfico importante de bienes transables, necesitando el apoyo financiero para su producción y su crecimiento. Año a año se observa, por ejemplo, el pedido de crédito para comenzar una nueva zafra. Serán necesarias nuevas formas de crédito, ya que las formas tradicionales no han financiado estas producciones y, debido a la situación actual, es dable suponer que no serán financiadas nuevamente. Figuras como el warrant han poseído altas tasas de interés, periodos de corta duración y altos costos administrativos. Una alternativa posible es la creación de fideicomisos para financiar la producción.

La creación de instrumentos de financiamiento alternativos será indispensable para las economías regionales. A su vez, la posibilidad de asociación entre los distintos productores para incrementar su escala económica y así poder acceder al crédito se torna una alternativa. Será necesario buscar la asociación de los mismos a través de cooperativas u otras formas alternativas tanto para la compra de insumos como así también para la venta del producto final. De esta manera los pequeños productores minifundistas podrán exportar sus productos. Tal vez ese pueda ser el paso de partida para la autonomía financiera de los productores minifundistas y prescindir así de los costos financieros producidos por la falta de capital propio. También será importante el apoyo para el perfeccionamiento del producto a nivel presentación y el apoyo de la cadena logística. En el primer caso, se buscará incrementar su precio de venta y, en el segundo, disminuir el costo de comercialización. Por otro lado, será necesario el apoyo estatal para lograr la apertura de nuevos mercados de destino.

En tanto, las exportaciones continuarán creciendo en los próximos años a pesar de la apreciación real del peso. Sin embargo lo relevante es que si bien actualmente todos los bienes y servicios transables son competitivos, a medida que se verifique la apreciación real del peso la competitividad será selectiva y de manera creciente tenderá a vincularse a la eficiencia y a una buena combinación de los precios de los factores.

No obstante lo dicho, existen diversos instrumentos de crédito en distintas Instituciones Públicas, los que a continuación se detallan:

El Banco de la Nación Argentina (BNA) ofrece financiamiento para colocar su producción en mercados internacionales.

La prefinanciación de exportaciones para el Sector Agropecuario:

Usuarios: Exportadores finales de productos agropecuarios vinculados crediticiamente al BNA

Moneda: dólares estadounidenses

Proporción del apoyo: hasta el 80% del valor FOB. El apoyo crediticio a los productores exportadores se estimará sobre el 50% de la capacidad supuesta de producción del ciclo (60% tratándose de explotaciones pecuarias y / o laneras) y

sobre el 70% de dicha capacidad si el préstamo se encuentra garantizado con hipoteca.

Plazo: hasta 180 días (en casos especiales, exclusivamente a productores agrícolas y laneros exportadores, se les podrán otorgar préstamos por un plazo máximo de hasta 270 días)

Requisitos:

- Crédito documentario irrevocable abierto a su favor, o
- Contrato u Orden de Compra en firme, o
- Confirmación de la transacción por parte del broker interviniente o del comprador, debiendo constar expresamente en la comunicación que se reciba (vía e-mail, telex, fax o postal) que el destino de la mercadería es la exportación).

Garantías: a satisfacción del Banco.

Cancelación del Banco: con la percepción del pago de la venta realizada, sin exceder el plazo máximo acordado; o al momento que se formalice el otorgamiento de un eventual financiamiento de exportación por parte del Banco.

Resumen de la Línea

DESTINO	PROFINANCIACIÓN DE EXPORTACIONES DEL BNA PROPORCIÓN DEL APOYO	PLAZO	GARANTÍAS	CANCELACIÓN
SECTOR AGROPECUARIO: Exportadores Finales	Hasta el 80% del valor FOB	Hasta 180 días(1)	A satisfacción del Banco	A. Con la percepción del pago de la venta realizada, sin exceder el plazo máximo acordado; o B. Al momento en que se formalice el otorgamiento de un eventual financiamiento de exportación por parte del Banco.

(1) Exclusivamente a productores exportadores en casos especiales hasta 270 días.

(2) Exclusivamente para bienes de capital en casos especiales hasta 1 año.

Respecto a la financiación de exportaciones de bienes en general, las condiciones son las siguientes:

Usuarios: Exportadores finales.

Moneda: dólares estadounidenses

Apoyo financiero: hasta el 100% del valor de los documentos

Plazo: hasta 360 días.

Garantías: a determinar en cada caso, cuando la operación se realice con recurso

Instrumentación: mediante el descuento de letras de cambio o la cesión de los derechos de cobro de los instrumentos de pago, según corresponda.

Resumen de la Línea

Usuarios	Apoyo Financiero	Plazo y Tasa	Garantías	Instrumentación
Exportadores finales de las mercaderías	Hasta el 100% del valor de los documentos.	Bienes en general: hasta 360 días.	A determinar en cada caso, cuando la operación se realice con recurso.	Mediante el descuento de letras de cambio o la cesión de los derechos de cobro de los instrumentos de pago, según corresponda.

Respecto a otro banco estatal, el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE), presenta distintas alternativas para obtener financiamiento, todas estas a través de Fideicomisos. Previo a la descripción de las líneas de créditos del nombrado Banco se procederá a una breve explicación respecto a las características de un fideicomiso.

Según la Ley 24.441, existe fideicomiso "cuando una persona (fiduciante) transmite uno o más bienes en propiedad fiduciaria a otra parte (fiduciario) quien se obliga a ejercerla en beneficio de quien se designe en el acto respectivo (beneficiario), y a transmitirlo, al cumplimiento de un plazo o condición, al fiduciante, al beneficiario o al fideicomisario".

Esta reciclada institución del derecho romano determina que una persona llamada "fiduciante" transmite la propiedad de ciertos bienes a otra - propietario fiduciario-, para que éste los administre en beneficio de un tercero, llamado "beneficiario" y, tras cumplirse un plazo o condición debe transferirla a un cuarto, el fideicomisario. Esta última figura es la persona a quien deben entregarse los bienes cuando finaliza el plazo del fideicomiso o se cumpla la condición que le dio origen. El fideicomisario puede ser tanto el fiduciante como el beneficiario.

El fiduciante es aquella persona que transmite los bienes o derechos que van a constituir el fideicomiso. Asimismo, es quien individualiza los bienes objeto del fideicomiso: señala la finalidad de fideicomiso, revoca el fideicomiso y designa al fiduciario, al beneficiario y al fideicomisario.

Por su parte, el fiduciario es quien recibe los bienes o derechos transmitidos por el fideicomitente y asume la obligación de ejecutar el fideicomiso, cumpliendo el encargo que constituye su finalidad. Entre sus derechos figura el reembolso de los gastos y una retribución, disponer y gravar los bienes fideicomitidos y ejercer todas las acciones que correspondan en defensa de los bienes fideicomitidos. Para los inversores, el fideicomiso se presenta como una alternativa segura para sus colocaciones ya que permite separar los bienes de un determinado patrimonio y afectarlos a un fin específico. De esta forma se evita que los activos de un fideicomiso se mezclen con los de quien lo administra, pudiendo movilizarse de acuerdo con las instrucciones de quien lo crea.

Este modelo de negocios -que en el mundo mueve una cifra cercana a los 5 trillones de dólares- establece que la transmisión de la propiedad de los bienes que realiza el constituyente en favor del fiduciario es plena al pasar la propiedad de los bienes, ya que el fiduciario pasa a ser el propietario de tales bienes. Los

mismos se mantienen separados del patrimonio fiduciario al quedar afectados al cumplimiento de la finalidad que el negocio se propone.

Tipos de fideicomisos:

a) Financiero

El fideicomiso financiero es aquel contrato de fideicomiso en el cual el fiduciario es una entidad financiera o una sociedad especialmente autorizada por la Comisión Nacional de Valores para actuar como fiduciario financiero. Los beneficiarios de este instrumento son los titulares de los certificados de participación del patrimonio fiduciario o de títulos de deuda garantizados por los bienes fideicomitados. La función principal del fideicomiso financiero es actuar como vehículo en la "securitización o titulización" de las carteras de crédito transferidas por el fiduciante al fiduciario financiero (entidad financiera o sociedad habilitada), como patrimonio objeto del fideicomiso. De este modo, el titular de los activos crediticios puede utilizarlos como respaldo de la emisión de títulos que le faciliten la obtención de fondos frescos, con lo que se transforman activos ilíquidos e inmovilizados en instrumentos financieros negociables.

b) De garantía:

El fideicomiso de garantía es aquel por el cual una persona (fiduciante) transfiere la propiedad fiduciaria a otra (fiduciario) para garantizar una deuda que la primera tiene con la segunda o con un tercero. En caso de incumplimiento, el fiduciario procede a vender el bien y con lo recaudado cobra su crédito o del tercero y el remanente del precio se lo entrega al deudor.

- No es necesario iniciar el proceso judicial para su cobro.
- El fideicomiso de garantía posibilita la venta directa del bien.
- El precio obtenido siempre va ser mayor que el de una subasta judicial iniciado por un proceso de ejecución.
- Permite satisfacer ampliamente las acreencias del acreedor y no dañar tanto al deudor a quien le permite obtener un saldo a favor en la venta.
- En un fideicomiso de garantía el bien es inembargable por terceros, lo que no ocurre con los bienes prendados e hipotecados, que sí lo son.

c) De administración

Es un fideicomiso constituido para que un tercero llamado fiduciario controle y disponga de determinados bienes y reparta los beneficios en forma y términos estipulados. Generalmente se constituye para desarrollar actividades encaminadas a otorgar un servicio contemplado en el propio fideicomiso, como puede ser rentas de inmuebles, de maquinaria y equipo, etc.

El fideicomiso financiero EXPORTA ARGENTINA permite a los exportadores argentinos tomar créditos en pesos a valor dólar para la producción y venta de bienes al mercado mundial. Si el exportador es una PyME podrá tomar el crédito a una tasa bonificada. Esta línea es operada por los principales bancos radicados en Argentina y tiene como agente fiduciario al HSBC.

DESTINO DE LA FINANCIACIÓN:

Financiar la producción de bienes exportables y las exportaciones de bienes sin uso de origen argentino.

Los distintos tipos de operaciones son:

- a) Cesión de créditos futuros anteriores al embarque.
- b) Cesión de créditos posteriores al embarque.

Las características de la financiación son:

- a) Desembolso en pesos a valor dólar.
- b) Monto mínimo: USD 20.000
- c) Monto máximo: USD 3.000.000, con un tope de USD 5.000.000 por grupo económico.
- d) Descuento con recurso hacia el exportador y el banco.
- e) Hasta el 85% del valor FOB de la exportación.
- f) El 15% del FOB será reembolsado al exportador, al momento del cobro del crédito.
- g) Plazo máximo antes de embarque: 180 días.
- h) Plazo máximo posterior al embarque: 180 días.
- i) Plazo máximo conjunto para ambas operaciones: 360 días.

Los requisitos para el exportador son:

- a) Carta de crédito o,
- b) Carta de crédito canalizada por el Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos ALADI c/reembolso automático o,
- c) Orden de compra o,
- d) Contrato de venta o,
- e) Letras de cambio

Los requisitos a ser presentados ante el fiduciario son:

- a) Nombre del exportador
- b) La empresa solicitante debe haber realizado al menos una operación de exportación en los últimos 12 meses.
- c) Destino de la exportación
- d) Plazo de la exportación
- e) Mercadería a exportar
- f) Importe a financiar con DDJJ que no supera el 85% del valor FOB certificada por

un Contador Público Nacional

g) DDJJ de insumos importados, los cuales no pueden superar el 40 % del valor

h) Copia Orden de Compra / Carta de Crédito / Contrato de venta.

La Tasa – Costo del fondeo del banco interviniente es la siguiente:

a) PyMES: 6,90 % (tasa adelantada)

b) Grandes empresas: 9,90 % (tasa adelantada)

Las operaciones bonificadas para Pymes tienen un monto máximo por operación de USD 300.000.

A continuación se transcribe la determinación de la condición de micro, pequeña y mediana empresa” (Comunicación A 3793 el BCRA del 4/11/02) :

Se establece que será considerada Pequeña y Mediana Empresa aquella firma que registre hasta el siguiente nivel máximo de ventas totales anuales, excluidos el Impuesto al Valor Agregado y el impuesto interno que pudiera corresponder, expresado en pesos:

TAMAÑO/SECTOR	AGROPECUARIO	INDUSTRIA Y MINERIA	COMERCIO	SERVICIOS
MICROEMPRESA	\$ 270.000	\$ 900.000	\$ 1.800.000	\$ 450.000
PEQUEÑA EMPRESA	\$ 1.800.000	\$ 5.400.000	\$ 10.800.000	\$ 3.240.000
MEDIANA EMPRESA	\$ 10.800.000	\$ 43.200.000	\$ 86.400.000	\$ 21.600.000

A continuación se describe, a modo de ejemplo, algunos de los fideicomisos del BICE:

Fideicomiso La Pampa Exporta:

El BICE desarrolló un programa de financiamiento de la producción y exportación en La Pampa para que el sector productivo de la provincia financie la compra de hacienda, la siembra de cosecha fina y gruesa y la producción de bienes destinados al mercado mundial.

El fondo fiduciario por \$15 millones tiene una duración de tres años y está capitalizado con el aporte del BICE por \$12 millones y de La Pampa por otros \$ 3 millones. Asimismo, designa como administrador fiduciario al banco de La Pampa y establece que el Ministerio de la Producción, a través de la Secretaría de la Pequeña y Mediana Empresa, subsidiará en un 3% la tasa de interés nominal de los préstamos.

FINANCIAMIENTO PARA LA COMPRA DE HACIENDA

DESTINO	Financiar la compra de ganado bovino para invernada y reproductores machos.
PERÍODO DE GRACIA PARA CAPITAL	6 meses
MÍNIMO A FINANCIAR	US\$ 8.000
MÁXIMO A FINANCIAR	US\$ 40.000
PLAZO DEL CRÉDITO	Hasta 24 meses
MONEDA DEL PRÉSTAMO	Dólares estadounidenses. Opción del cliente: devolución del préstamo a valor producto
AMORTIZACIÓN	Semestral
PAGO DE INTERESES	Trimestral para invernada, semestral para reproductores machos

FINANCIAMIENTO PARA LA SIEMBRA DE COSECHA FINA Y GRUESA

DESTINO	Incrementar la superficie destinada a la siembra de cultivos anuales.
AMORTIZACIÓN	Al vencimiento
MÍNIMO A FINANCIAR	US\$ 8.000
MÁXIMO A FINANCIAR	US\$ 28.000
PLAZO DEL CRÉDITO	Hasta 240 días
MONEDA DEL PRÉSTAMO	Dólares Estadounidenses. Opción del cliente: devolución del préstamo a valor producto
AMORTIZACIÓN	Al vencimiento
PAGO DE INTERESES	Al vencimiento

PREFINANCIACIÓN DE EXPORTACIONES

DESTINO	Financiamiento de la producción destinada a la exportación.
AMORTIZACIÓN	Con el producido de la exportación
MÍNIMO A FINANCIAR	US\$ 20.000
MÁXIMO A FINANCIAR	US\$ 50.000
PLAZO DEL CRÉDITO	Hasta 12 meses
MONEDA DEL PRÉSTAMO	Dólares estadounidenses.
PAGO DE INTERESES	Con el producido de la exportación

A su vez, se encuentran en proceso de estructuración los siguientes fideicomisos:

Mendoza Exporta:

Organizado conjuntamente con la provincia de Mendoza, este instrumento está destinado a prefinanciar exportaciones y capital de trabajo de empresas dedicadas a la actividad industrial, al turismo, la vitivinicultura y la frutihorticultura.

Rafaela exporta:

Dará crédito para la pre y post financiación de exportaciones de empresas y productores de Rafaela, Santa Fe. Los aportes serán realizados por el BICE y el Nuevo Banco de Santa Fe, que también se constituirá en agente fiduciario.

Rosario Exporta:

Créditos para la pre y post financiación de exportaciones de empresas que operan en Rosario y su zona de influencia. Los aportes de fondo corren por cuenta del BICE y del Banco Municipal de Rosario. La colocación de los créditos estará a cargo de Rosario Fiduciaria S.A cuyos accionistas son el Mercado de Valores y Rosario Valores.

Por otro lado, el Consejo Federal de inversiones (CFI) ha implementado una línea de créditos destinada a la financiación de exportaciones dentro del marco del Programa de Apoyo a la Producción Regional Exportable. Esta línea de créditos está destinada a financiar prefinanciación de exportaciones, capital de trabajo, promoción de productos en el exterior, capacitación, certificaciones y, excepcionalmente, activo fijo.

Se dará prioridad a aquellas producciones que muestren perspectivas exportables, entre las cuales se destacan: Acuicultura, Ajo y Cebolla, Apicultura, Aromáticas, Medicinales y Especias, Arroz, Artesanías, Autopartes, Caprinos (pelo y lácteos), Carne ovina, Carne vacuna, Calzado, Cueros y pieles. También, podrán acceder a esta línea de créditos para la exportación, las Frutas templadas, Frutas cítricas, Frutas tropicales, Flores, Forestal (manufactura de madera y muebles), Hortalizas, Lanas, Lácteos, Legumbres secas, Maquinaria agrícola, Minería, Pesca

continental y marítima, Pesca deportiva, Pimentón, Porcinos, Productos diferenciados, Tabaco, Té y Yerba mate, Tejidos y confecciones, Turismo receptivo, así como otros productos que tengan capacidad exportable.

Las características de la línea son:

Destinatarios

Micro, pequeñas y medianas empresas exportadoras, productoras y / o proveedoras de bienes e insumos, destinados a la exportación o que formen parte de mercaderías exportables

Destinos

- a) Prefinanciación de exportaciones.
- b) Financiamiento de actividades vinculadas a la producción exportable.

Rubros: Preinversión (certificaciones de calidad, promoción de productos en el exterior, etc.), Capital de trabajo (insumos, servicios, etc.), Activo fijo (en casos eventuales, siempre que la inversión admita una rápida devolución del crédito).

Monto máximo: 30.000 dólares por empresa, o 100.000 dólares para el caso de proyectos de tipo asociativo. En ambos casos, el financiamiento no podrá superar el 70% de la inversión total.

Plazo: hasta 18 meses.

Tasa de interés: LIBOR más 2 puntos.

Garantías: 130% del monto total del crédito. Para créditos superiores a US\$ 3.000, dichas garantías deben ser reales.

Moneda: Se otorgarán en dólares estadounidenses liquidables en pesos al tipo de cambio de referencia del Banco Central al día anterior del desembolso, adoptando similar criterio respecto de la amortización del crédito por parte del deudor.

La descripción de todos los casos anteriores muestran algunas de las distintas posibilidades que el mercado de crédito esta ofreciendo en la actualidad.

CONCLUSIONES

Se considera necesario articular una propuesta nacional y provincial para la instalación de una zona franca de procesamiento que a través de una Ley Nacional de carácter general modifique el régimen de las zonas francas o de un Decreto específico que permita:

- Desarrollar actividades de almacenaje, comerciales, de servicios, industriales y de procesamiento de mercadería.
- Regular adecuadamente los Estímulos a la Exportación.
- Aplicar el régimen arancelario para extrazona y la Ley 19.640 para la importación para consumo de mercaderías producidas en la Zona Franca.
- Considerar como exportación suspensiva a la mercadería introducida a la Zona Franca provenientes del Territorio Aduanero General o Especial.
- Eximir del pago de los tributos aduaneros vigentes o a crearse que gravaren la importación para consumo correspondientes al mayor valor agregado dentro de la Zona Franca a mercaderías procedentes de la misma, que hubieran sido previamente exportadas temporariamente desde el Territorio Aduanero General, para ser sometidas a algún proceso de transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación o cualquier otro perfeccionamiento o beneficio, cuando el mayor valor no sea consecuencia de la incorporación de mercaderías de origen extranjero previamente introducidas a esa Zona desde el Extranjero.
- Eximir del pago de la Tasa de Estadística a las operaciones de introducción y salida de mercadería que se realicen en la Zona Franca.
- Aplicar la Legislación Laboral vigente del Territorio Aduanero General a la Zona Franca.
- Reducir al 100% las Contribuciones Patronales de Seguridad Social.
- Sancionar una norma legal que garantice la sustitución de la Contribución Patronal con destino a los regímenes de Obras Sociales y Riesgo del Trabajo.
- Emitir Warrants y Certificados de Depósito.

Los factores de costos inherentes a cada sistema se describen en el siguiente cuadro:

Factores de Costo	Territorio Aduanero General (TAG)	Zona Franca de Tucumán (Actual)	Proyecto Zona Franca de Tucumán
Ingreso de Bienes desde el Exterior a:	Tasa Estadística + Arancel + Percepción de IVA + IVA + Ganancias		
Ingreso de Bienes Importados al TAG desde:		Tasa Estadística + Arancel + Percepción de IVA + IVA + Ganancias	Arancel + Percepción de IVA + IVA + Ganancias
Estímulos a la exportación desde:	Todos los estímulos previstos en el Código Aduanero (draw back, reintegros y reembolsos entre otros)	Solamente devolución de tributos efectivamente pagados	Todos los estímulos previstos en el Código Aduanero
Servicios Básicos	Paga la totalidad de Impuestos (Ingresos Brutos, IVA, etc.)	Exento	Exento
Impuestos Provinciales	Abona	Exento Parcialmente	Exento
Impuestos Municipales		Exento	Exento
Emisión de Warants (certificado de depósito)	A través de la warrantera con un costo de un punto sobre el crédito solicitado	A través de la warrantera con un costo de un punto sobre el crédito solicitado	Aduana emite dicho certificado con costo cero
Aportes Patronales	Régimen General	Régimen General	100 % exento

A su vez sería necesaria la rehabilitación de la infraestructura vial, ferroviaria y de acceso a los puertos existentes. La obra de interconexión entre el Ferrocarril Nuevo Central Argentino (NCA) y el Ferrocarril Belgrano (ambos de distinta trocha) y la revisión de la estructura y características de la concesión del Ferrocarril Belgrano.

Por último, se sugiere la simplificación de los trámites aduaneros en general y vinculados a procedimientos de certificación en particular (SENASA).

ANEXOS

1- NÓMINA DE ESTUDIOS EVALUADOS

De la búsqueda en las instituciones consultadas, se obtuvieron los siguientes trabajos:

- Código aduanero comentado, autor Marcelo Gottifredi, Editorial Macchi, Segunda Edición, 2000
- Las zonas francas y los mercados internacionales, autor Jorge Luis Tosi, Editorial La Ley, 2000
- Código aduanero comentado y anotado, autor Jorge Luis Tosi, Editorial Universidad, 1997
- Diccionario de derecho aduanero, autor Jorge Luis Tosi, Editorial Depalma, 1994
- Código del MERCOSUR, autor Roberto Dromi, 1996
- Estudio de Prefactibilidad de un puerto seco en la Ciudad de Tucumán, Autor Ing. José Gustavo Roger, Consejo Federal de Inversiones, 1996
- Estudio de base para el incremento y comercialización de frutillas, Primer, Segundo Informe e Informe Final, autor Ingeniero Químico Rubén D. Roa, Consejo federal de Inversiones, 1998
- Programa para el desarrollo de la producción y comercialización de frutillas, Primer, Segundo, Tercer Informe e Informe Final, autor Ingeniero Químico Rubén D. Roa, Consejo federal de Inversiones, 1999
- Diagnóstico Social de la Provincia de Tucumán, autor Siempre, 2001
- Informe Provincial Tucumán, autor Siempre, Abril de 2002
- Políticas Públicas en el mercado de azúcar y su cadena de valor -análisis de casos internacionales-, autor Consultora ECO-AXIS S.A., Junio de 2000
- Estimación de superficies cultivadas y rendimientos productivos utilizando información de sensores remotos, autor Estación Experimental Agroindustrial Obispo Colombres, Julio 2001
- Nuevas actividades agrícolas y agroindustriales exportables, autor Contador Público Nacional Pablo Alejandro Palazzolo, Consejo Federal de Inversiones, 2001
- Panorama Económico Provincial de Tucumán, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Ministerio de Economía de la Nación, Diciembre de 2001
- Panorama Económico Provincial de Tucumán, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Ministerio de Economía de la Nación, Diciembre de 2002
- Provincia de Tucumán, agenda Provincial y Nacional, autor Fundación Capital, 2001
- Provincias: Tucumán, síntesis económica: aspectos generales, autor Consejo Federal de Inversiones
- Cuadros de la Balanza Comercial Económica 1995/2001, por zonas económicas, autor INDEC
- Tucumán, informe productivo, autor Ministerio de Economía de la Nación

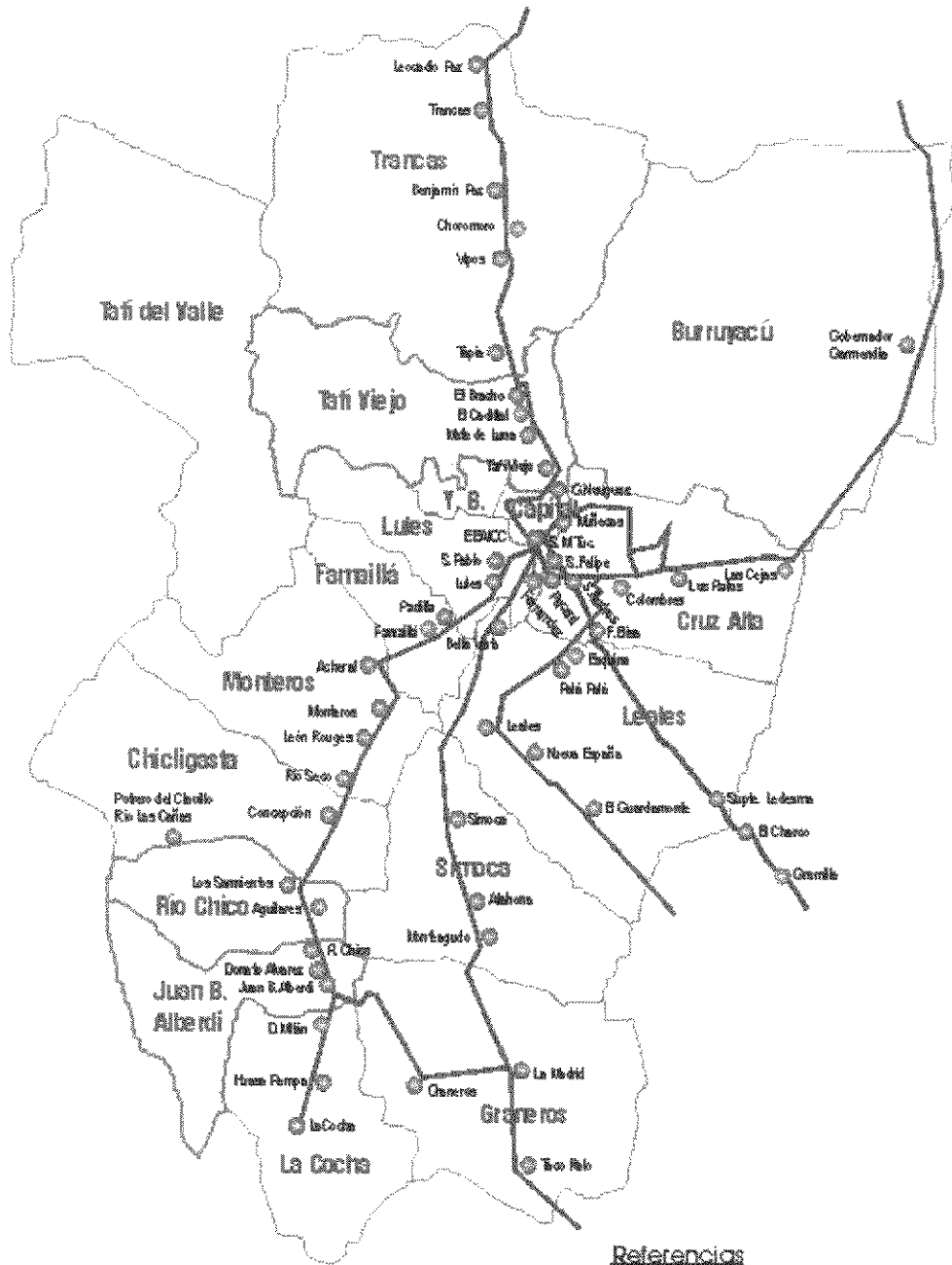
- Cadena de Valor del Cuero, autor Zilocchi y Orestes, Ministerio de Economía, Marzo de 2002
- Producción de palta, autor Aguirre y Fernández Vera, Ministerio de la Producción de la Nación
- Biodiesel, autor Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y MONSANTO, 2001
- Perfil de mercado de cítricos, autor Lic. Andrea M. Dansa, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, 2001
- Cuadros sobre tabaco 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Cuadros sobre soja 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Cuadros sobre naranja 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Cuadros sobre mandarina 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Cuadros sobre limón 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Cuadros sobre carne 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Cuadros sobre azúcar 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Cuadros sobre papa 1991-2001, autor Dirección Nacional de Programación Económica Regional, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la Nación
- Informe sobre Tabaco, autor Ministerio de Economía de la Nación
- Los citrus del noroeste argentino, su cadena productiva, autor Estación Experimental Agroindustrial Obispo Colombes y Consejo Federal de Inversiones, 2001
- Análisis del valor de la producción citrícola argentina, autor Ferrari, Giacinti y Piedrabuena, Consejo Federal de Inversiones, 2001
- Propuesta de eliminación de impuestos provinciales distorsivos, autor Frigerio y otros, Consejo Federal de Inversiones, 2001
- La oferta en la argentina: Actividad Láctea, autor Ostrowski, Consejo Federal de Inversiones, 2001
- La agroindustria del tabaco, Ministerio de Economía de la Nación
- Oferta productiva y oportunidades de inversión en el NOA: infraestructura, autor Consejo Federal de Inversiones, 2001

- Censo 2001, resultados preliminares, autor Instituto Nacional de Estadística y Censos
- Diagnóstico y propuesta de reorganización del sector agua potable rural: provincia de Tucumán, autor Ministerio de Economía de la Nación, 1999
- Riego y saneamiento hídrico en las provincias de Chaco, Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Formosa, Santa Fe, Tucumán y Corrientes, autor Zappi, Ministerio de Economía de la Nación, 1995
- Sector algodonero, Boletín Informativo, autor Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, 2002
- Principales cultivos aromáticos de la República Argentina, autor Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, 2002
- Sector calzado, Análisis Sectorial, autor Centro de Estudios para la Producción, Ministerio de la Producción de la Nación, Agosto 2001
- Sector madera y muebles, Análisis Sectorial, autor Centro de Estudios para la Producción, Ministerio de la Producción de la Nación, Junio 2001
- El quinquenio de la soja transgénica, autor Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, Septiembre de 2002
- Apoyo al desarrollo y complementación de cadenas productivas en el ámbito regional, autor Centro de Estudios para la Producción, Ministerio de la Producción de la Nación, Junio de 2002
- SAGPyA Forestal, número 24, Septiembre de 2002, Publicación de Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación
- SAGPyA Forestal, número 25, Diciembre de 2002, Publicación de Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación
- Plan de transporte para el norte argentino, Ministerio de Economía de la Nación, 1995
- Plan de transporte para el norte argentino: transporte ferroviario, priorización de obras y confección de un informe ejecutivo general, Ministerio de Economía de la Nación, 1995
- Plan de transporte para el norte argentino: resumen ejecutivo, Autor Cerenza y Tancredi, Ministerio de Economía de la Nación, 1995
- Alternativas de un transporte ferroviario Atlántico – Pacífico y prefactibilidad económica y financiera, autor Lupiañez y Menvielle, Ministerio de Economía de la Nación, 1998
- Evaluación de proyectos viales en la Provincia de Tucumán: pavimentación de 13 kilómetros de caminos rurales en la zona de producción limonera, sector centro, Ministerio de Economía de la Nación, 1995
- Evaluación de proyectos viales en la Provincia de Tucumán: pavimentación de 6 kilómetros de la ruta provincial número 334, tramo La Cocha – Los Pizarros, autor Molinari, Ministerio de Economía de la Nación, 1996
- Evaluación de proyectos viales en la Provincia de Tucumán: pavimentación de caminos rurales en la zona de producción limonera, tramo Las Talitas - Las Cañitas, autor Molinari, Ministerio de Economía de la Nación, 1996
- Modernización portuaria: una pirámide de desafíos entrelazados, Ministerio de Economía de la Nación y CEPAL, 1998




- Estudio preliminar de prefactibilidad del proyecto: corredor ferroviario a través del Paso de Jama, autor Levy y Baroso, Ministerio de Economía de la Nación, 1996.
- Técnicas de Exportación, autor Oscar Ricardo Acebal, editorial Rubinzal – Culzoni, 1991.
- Tratado y Documentos Internacionales (Recopilación y Notas), autor José I. García Ghirelli, editorial Zavalia, novena edición, 1996.
- La Constitución de los Argentinos (Análisis y comentarios de su texto luego de la reforma de 1994), autores Daniel A. Sabsay y José M. Onaindia, editorial Errepar, 1995.

2- MAPA FERROVIARIO DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN

RED FERROVIARIA

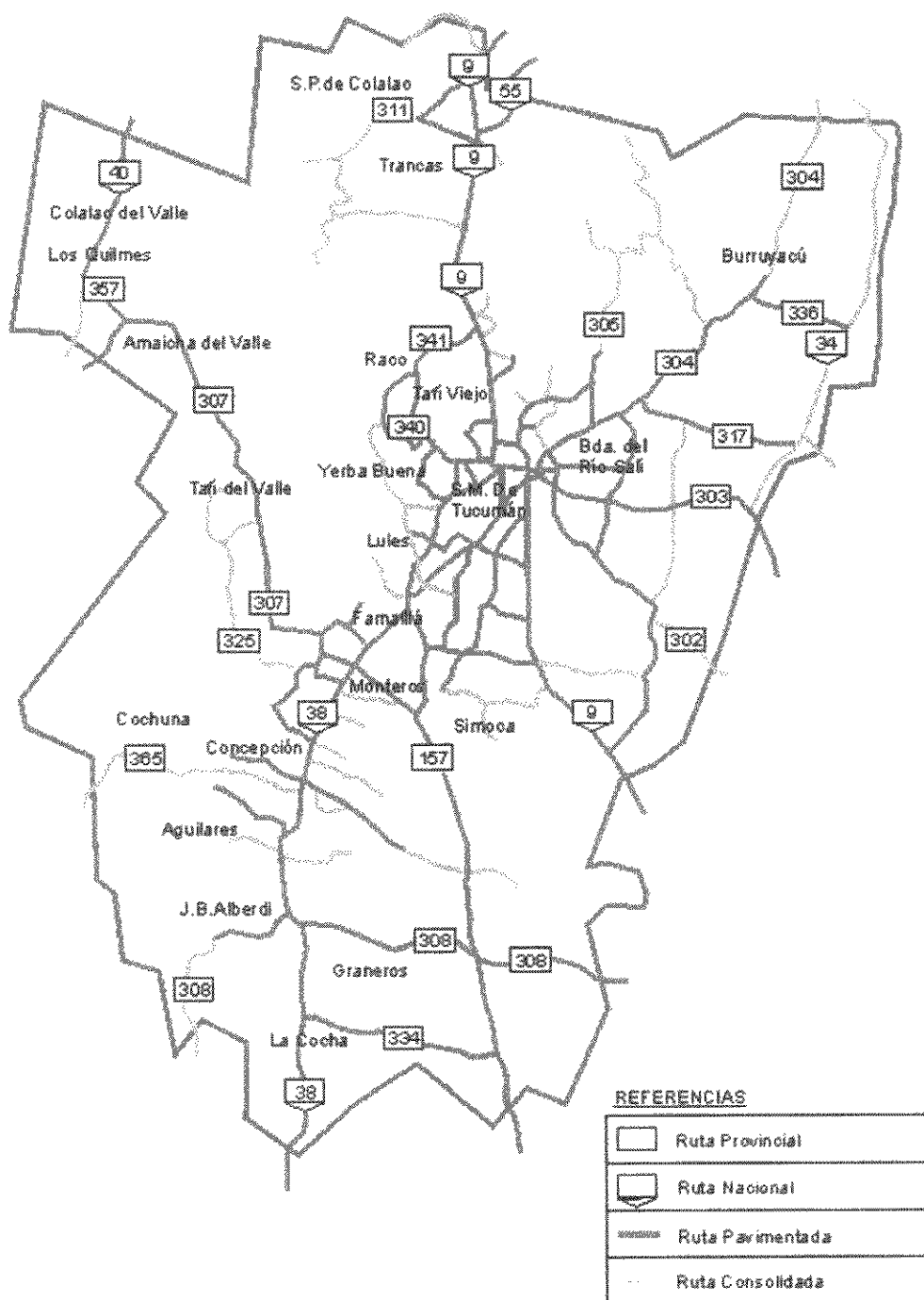


Referencias

	Ramal Gral. Belgrano
	Ramal Nuevo Ord. Argentino
	Localidades

3- MAPA VIAL DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN

RED VIAL



4- LISTADO DE COSTOS DE TRANSPORTE

A continuación se detallan los costos de transporte y manipuleo de las empresas consultadas:

Consorcio de Gestión Puerto La Plata

Cuadro Tarifario

SERVICIO A LAS CARGAS

IMPORTACION:

EN BULTO	3,23 U\$S X TON.
A GRANEL	2,00 U\$S X TON
LIQUIDO A GRANEL	0,26 U\$S X TON

EXPORTACION

CARGA GRAL EN BULTO	1,43 U\$S X TON
CARGA GRAL A GRANEL	0,72 U\$S X TON
LIQUIDOS A GRANEL	0,26 U\$S X TON

REMOVIDO

CARGA GRAL EN BULTO	0,536 \$ X TON
CARGA GRAL A GRANEL	0,213 \$ X TON
LIQUIDOS A GRANEL	0,26 U\$S X TON
ARENA, TIERRA Y PIEDRA	0,114 \$ X TON

ALMACENAJE

EXPORTACION Y REMOVIDO

DE 1 A 120 DIAS	0,0088 \$ X TON X DIAS
------------------------	-------------------------------

IMPORTACION

DE 1 A 15 DIAS	0,12 U\$S X TON X DIAS
-----------------------	-------------------------------

RENTAS GENERALES Y USO DE PUERTO

	ULTRAMAR	C.M.I.	C.N.
DERECHO ENTRADA	T.R.N. x 0,058 U\$S	T.R.N. x 0,029 U\$S	
FAROS Y BALIZAS	T.R.N. x 0,015 U\$S	T.R.N. x 0,008 U\$S	
SANIDAD	T.R.N./10 x 0,0001 \$	T.R.N. x 0,0001 \$	
USO DE PUERTO	T.R.N. x días x 0,138 U\$S	T.R.N. x días x 0,069 U\$S	T.R.N. x días x 0,0515 \$
OPERACIÓN EN RADA	T.R.N. x días x 0,097 U\$S	T.R.N. x días x 0,048 U\$S	T.R.N. x días x 0,03550 \$

PERMISO DE USO

ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3
0,40 x mt	0,25 x mt	0,15 x mt

TRATAMIENTO DE LA MERCADERIA COMO ZONA PRIMARIA ADUANERA

Respecto a la consulta realizada al Ferrocarril Nuevo Central Argentino (NCA) efectúa los siguientes servicios:

FRUTA FRESCA

Se transporta en pallets, en vagones cubiertos desde Tucumán hasta el puerto de Campana (Euroamérica) y, en menor medida, a Rosario y San Pedro Los precios a Euroamérica son:

Mínimo \$ 58 por tonelada (\$ 72,50 por pallet)

Máximo \$ 62 por tonelada (\$ 77,50 por pallet)

Para San Pedro es (en promedio) \$ 1 menos por tonelada y para Rosario \$ 3 menos El precio incluye: el retiro de los pallets en camión desde el packing del exportador, el transbordo de camión a vagón en la estación de Tucumán y el transporte por tren hasta el puerto. En el caso de San Pedro el precio también incluye el trasbordo a camión y la entrega en puerto sobre camión, ya que no existe la conexión ferroviaria.

CÁSCARA DE LIMÓN

Se transporta en contenedores de 40 pies desde Tucumán hasta los puertos de Buenos Aires y Zárate Los precios a Buenos Aires son:

Mínimo \$ 2.200 por contenedor (25 toneladas por cont.)

Máximo \$ 2.400 por contenedor (25 toneladas por cont.)

Por el momento el precio a Zárate es igual que el de Buenos Aires debido a que Zárate no genera contenedores vacíos. El precio incluye: el retiro del contenedor vacío por camión en la plazoleta de puerto, el trasbordo a vagón en la playa de transferencia de Retiro, el transporte por tren hasta Tucumán, el trasbordo a camión y su transporte hasta el packing del exportador. Luego el camino inverso con el contenedor cargado hasta su entrega en puerto.

JUGO DE LIMÓN CONGELADO (sin asistencia de frío)

Se transporta en contenedores de 20 pies desde Tucumán hasta los puertos de Buenos Aires y Zárate Los precios a Buenos Aires son: Mínimo \$ 1.400 por contenedor (18 toneladas por cont.) Máximo \$ 1.600 por contenedor (18 toneladas por cont.) Igual precio por el momento a Zárate

El NCA también realiza el transporte con asistencia de frío, pero esa asistencia es provista por un operador quien es el que factura el precio final al cliente.

La TERMINAL ZARATE, a valores Mayo 2002 informó lo siguiente:

Cargos por cuenta consignatario (Liner Terms)

Contenedores

EXPORTACION

Manipuleo de recepción de contenedor lleno	
Recepción de contenedores dentro de los cinco (5) días de la llegada del buque :	
contenedor de 20'	\$ 245.00 por unidad
contenedor de 40'	\$ 285.00 por unidad
Entregando antes del 5to. día se cobrará almacenaje según tarifa correspondiente.	

Servicios a las Cargas cargo.	Terminal Zárate no cobra este
----------------------------------	-------------------------------

Reefers Suministro de energía	\$ 2.20 por hora
----------------------------------	------------------

OTROS

- I.V.A.: Hacemos notar que las tarifas arriba listadas están gravadas por el IVA, el que les será adicionado en el momento de la emisión de la facturación en el porcentaje que corresponda de acuerdo a la condición acreditada.

- **Percepción Ingresos Brutos:** Hacemos notar que las tarifas arriba listadas están gravadas por la percepción de IBB Pcia. de Buenos Aires 43/96, el que les será adicionado en el momento de la emisión de la facturación en el porcentaje que corresponda de acuerdo a la condición acreditada.
- **Horario Hábil de la Terminal:**

Lunes a Viernes (días hábiles) de 8:00 a 18:00.
Sábados de 8:00 a 12:00.

Fuera de este horario las Habilitaciones son por cuenta del cliente.
Costo: \$ 200 por turno de 6 horas o fracción.