

0/0.332

L 26

II

45783

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

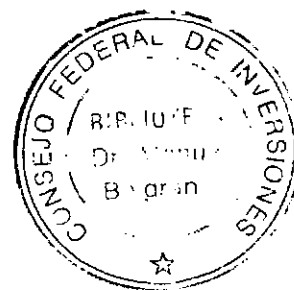
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

**“ESTUDIO PARA LA CREACIÓN DE UNA ZONA FRANCA
EN LA PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO”**

INFORME FINAL

AGOSTO DE 2006

(TOMO II)



LIC. HERNÁN MARCELO LÓPEZ

III HORTALIZAS

La producción hortícola se lleva a cabo en el área de riego del Río Dulce, en los departamentos Banda, Robles y Capital. Los principales cultivos son, entre otros: cebolla, batata, cucurbitáceas (zapallos, sandía y melón), tomate y maíz dulce. Normalmente, la producción se destina a los mercados locales y al Mercado Central.

La disponibilidad de riego y las condiciones climáticas de la zona, permiten que buena parte de estos productos lleguen al Mercado Central como "primicia" (es decir, se comercializa antes que la mayor parte de la oferta), logrando así mejores precios. Sin embargo, diversos factores dificultan un mayor aprovechamiento de esa ventaja, por lo que la provincia ha perdido participación y competitividad en el mercado nacional.

La principal hortaliza que se produce en la provincia es la cebolla. Santiago del Estero aporta aproximadamente el 17% de la producción nacional, cubriendo su oferta estacional el período que va desde mediados de agosto hasta noviembre. La variedad producida "valencianita", se destina exclusivamente al consumo en el mercado interno. Durante la última década este producto incrementó su participación en el consumo nacional.

Se pueden distinguir:

- a) Zona porotera: Pellegrini, Jiménez, General Taboada, Moreno, Alberdi.
- b) Zona centro de Santiago del Estero: Capital, Banda, Robles, Loreto, Silípica, San Martín (tomate, cebolla, zanahoria, zapallo, melón, sandía, batata, lechuga).
- c) Zona sudeste de Santiago del Estero: Avellaneda (batata, zapallo, sandía), Aguirre, Rivadavia, Selva (zapallo, sandía, melón).

El sector tiene presencia empresarial en la provincia, destacándose:

Empresa	Actividad	Ubicación
Indalisan S.R.L.	Envasado de Hortalizas	La Banda
Productora Santiagueña Río Dulce	Envasado de Hortalizas	Parque Industrial-La Banda
Orígenes S.R.L.	Producción de Alcaparraz	Santiago Capital

Seguidamente, damos paso a un relevamiento de puntos de vista de empresarios del sector en el marco del estudio sobre la instalación de una Zona Franca en la provincia. En este caso se incorporó a la muestra una empresa de la provincia de Tucumán radicada en la Zona Franca de dicha provincia:

Empresa F:

La empresa se dedica a la producción de conservas vegetales (enlatados e industrializados), consideradas estas como actividades intensivas en capital y mano de obra. Específicamente en Santiago se produce una línea de producto especializada en tomate, choclo, verdura de hoja y legumbres. Actualmente, ocupan una 40 personas efectivas y 180 temporarios.

Dependen grandemente de materias primas frescas, el tomate y el choclo son de Santiago del Estero y el resto proviene de Catamarca y Tucumán. En este sentido manifestaron que existen problemas de logística de aprovisionamiento de materia prima -especialmente en la zona de riego- debida en parte al mal estado de los caminos provinciales, lo que ocasiona una pérdida de *timing* de producción y comercialización.

La provisión de hojalatería es de SIDERAR y las etiquetas provienen de Buenos Aires, Mendoza y San Luis.

Su producción registra ventas externas a Chile, con muy buena aceptación de la línea de productos *gourmet*.

La mercadería sale por camión hacia el puerto de Buenos Aires, “como la mayoría de la industria” manifiestan, porque si bien el ferrocarril es más barato tiene poca flexibilidad operativa.

Una futura Zona Franca debería ubicarse en el Parque Industrial, que concentra lo medular de la industria santiagueña. Serían necesarios mayores beneficios impositivos en lo concerniente a empleo de mano de obra y a costos operativos de instalación (temática parcialmente abordada por el Régimen de Promoción Industrial vigente). Resaltan que Santiago del Estero ahorraría mucho dinero si tuviera una Aduana propia.

Empresa G:

La empresa se dedica a la producción, empaque y venta de citrus. Exportan el 50% de su producción. Están radicados en la Zona Franca de Tucumán.

Sus proveedores de insumos son nacionales (embalajes) y la materia prima es de origen local y/o regional. La salida del producto se planifica con 10 días de anticipación para llegar en óptimas condiciones fitosanitarias, no pueden perder tiempo en su operatoria ya que se trata de productos perecederos. Si hay problemas en el viaje desde Tucumán al Puerto de Buenos Aires, el camión solo puede detenerse en Campana (provincia de Buenos Aires) que posee cámaras de frío.

Sobre la operatoria en Zona Franca, destacan:

- Los altos costos en dólares de la tramitación aduanera.
- Problemas con el suministro de electricidad.
- Problemas para producir fuera de los horarios habilitados por Aduana y Zona Franca.
- En general tienen una mala opinión acerca de la eficiencia de la Aduana de Tucumán. Y creen que se debería eximir del pago de impuesto a las Ganancias por el término de 10 años como ocurre en otros lugares del mundo en casos de Zonas Francas.

LIL POROTO

Dentro del conjunto de legumbres secas, el poroto constituye el principal cultivo que en condiciones de secano y en forma extensiva⁶, es sembrado en la región noroeste de la República Argentina. Si bien el grueso de la producción se localiza en la provincia de Salta⁷, en el resto de las provincias que integran la región, existen explotaciones agropecuarias que se dedican al cultivo de esta legumbre.

El departamento Pellegrini es hoy, el mayor productor de la provincia de Santiago del Estero aunque, la mayor parte del producto se comercializa en Rosario de la Frontera (provincia de Salta), considerada hoy la zona de mayor acopio de este producto.

El poroto esta trabajado hoy por grandes firmas que están instaladas en los límites de la provincia con centro de comercialización y exportación en Salta, en Rosario de la Frontera aunque, un importante infraestructura de producción se encuentra en La Fragua, Departamento Pellegrini (Santiago del Estero).

Se cultivan diferentes tipos de porotos. El más difundido es el cultivo del poroto negro, que tiene como principal destino de exportación Latinoamérica⁸, en orden de importancia le sigue el poroto alubia, cuyo principal demandante son

⁶ Probablemente nuestro país sea el único en el mundo que presenta esta característica, ya que cuenta con explotaciones que destinan a su cultivo superficies superiores a las 1.000 hectáreas, llegando en algunos casos a 10.000 hectáreas.

⁷ En el decenio comprendido entre las campañas agrícolas 1993/94-2002/03, Salta aportó el 71,2% del total producido a nivel nacional, seguida en orden de importancia por Jujuy, Santiago del Estero, Tucumán y Catamarca. Otras provincias que en el citado decenio concretaron aportes al total nacional han sido Buenos Aires, Córdoba, Chaco, Formosa y Misiones (Fuente SAGPYA).

⁸ En esta variedad, existe una fuerte dependencia del mercado brasileño, que absorbe más de la mitad de los volúmenes producidos.

los países europeos ubicados en la costa del Mediterráneo, del que Argentina es formador de precios en el mercado internacional y en tercer lugar se agrupan un conjunto de porotos especiales de altísimo valor⁹.

A la falta de transparencia en el mercado, se suman otras dificultades que el sector porotero debe hacer frente tales como: falta de asociación de los productores, deficiencias en la comercialización y carencias en el aspecto técnico referidas a la calidad del producto que permitan una identificación del mismo.

A continuación, se refieren observaciones recogidas con motivo de una planta empacadora de poroto radicada en la Zona Franca de la provincia de Tucumán:

Empresa H:

Se trata de un conglomerado agroindustrial productor de limón, caña de azúcar, tabaco, soja, maíz, trigo, poroto, lechuga y arándano. Poseen una planta de empaque propia ubicada en la Zona Franca de Tucumán en la cual emplean aproximadamente 70 personas.

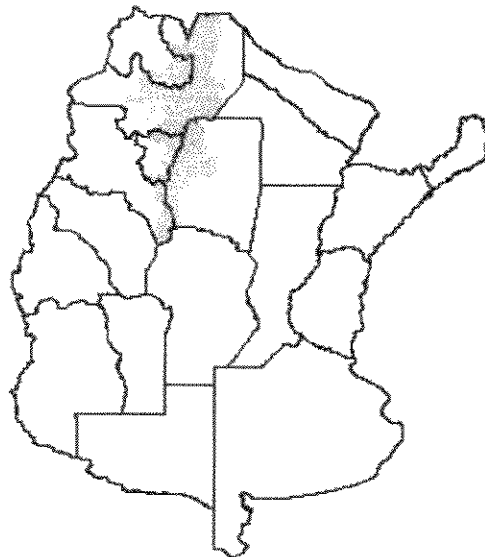
Para las operaciones de exportación trabajan con *brokers* establecidos en España e Italia. La salida de la mercadería se produce por tren y camión. Cabe aclarar que el ferrocarril es más barato, pero menos predecible en cuanto a tiempos, para tener en cuenta hay que pensar en planear un envío por tren con 10 días de antelación versus un día para el caso de camiones.

El lo concerniente a su operatoria en Zona Franca de Tucumán, recomiendan que cada empresa estudie al detalle su situación particular, en su experiencia destacan:

⁹ Ovaless, Coral, Cranberrys, Colorados, Carioca, Adzuki, Navy Bean y otros.

- Ahorros generados por el lado de los Derechos de Exportación que son pagados sobre las materias primas ingresadas a Zona Franca y no sobre las salidas con destino a la exportación.
- Compleja tramitación de reintegros.
- Mayores costos aduaneros.
- Mayores restricciones a la producción, dados los horarios de actividad habilitados por la Aduana y la Zona Franca.
- Complejo reingreso de descartes de producción a Territorio Aduanero General.

POROTO **Zonas de Producción**



**Ubicación en la
República Argentina**



Dispersión geográfica del cultivo en función del área sembrada promedio de las últimas cinco campañas.

**Fuente: Dirección de Coordinación de Delegaciones.
Estimaciones Agrícolas . SAGPyA**

II SECTOR GANADERO

Entre las actividades pecuarias adquiere importancia la ganadería bovina y en menor medida la caprina. La explotación ganadera se concentra principalmente, en la franja oriental de la provincia, donde las condiciones climáticas son más favorables para su desarrollo.

La ganadería vacuna se localiza en los departamentos Moreno, Belgrano, Rivadavia y Taboada. A principios de la presente década, las existencias bovinas promediaron el millón de cabezas, constituyendo el 45% de las existencias vacunas del NOA. En su gran mayoría las explotaciones están dedicadas a la cría, siendo su destino más importante, las ventas de ganado en pie a otras provincias y en menor medida a la exportación.

El proceso de engorde y la mayor parte de la faena se realizan fuera de la provincia. Santiago del Estero cuenta con cinco plantas frigoríficas, las cuales tienen un nivel de actividad insuficiente para satisfacer la demanda provincial de carne. Cabe señalar que los frigoríficos no tienen habilitación para tránsito federal.

Principales producciones agropecuarias				
	Miles de cabezas		Participación en el país	
	1995	2002	1995	2002
Ganado Bovino	785	1056	1,50%	2,20%
Ganado Caprino	455	703	12,80%	17,70%
Fuente: Encuesta Nacional Agropecuaria. Subsecretaría de la Producción de Santiago del Estero. Censo Nacional Agropecuario 2002				

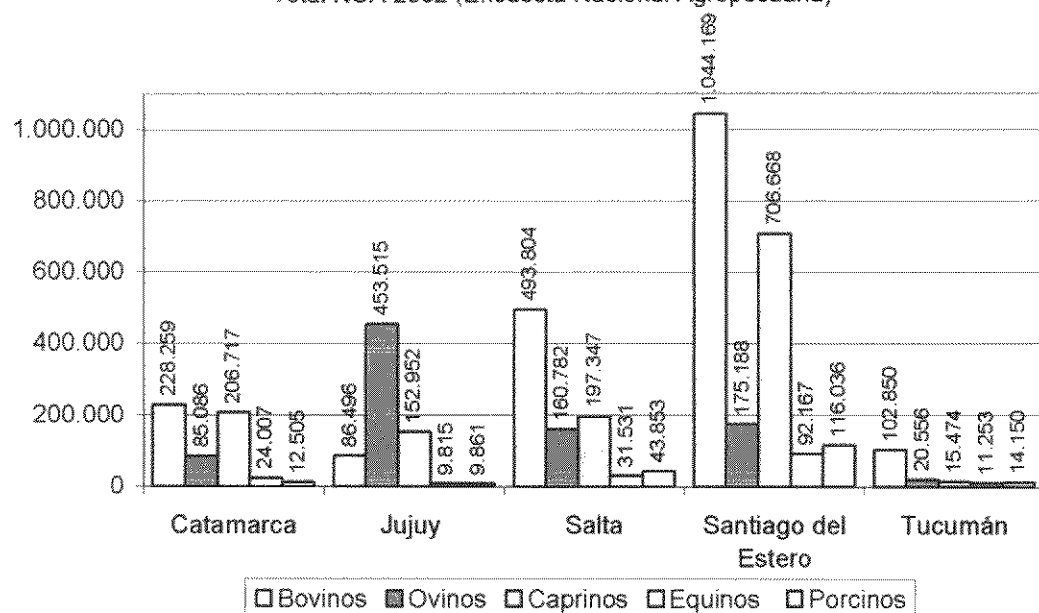
Existencias de ganado por especie. Provincia de Santiago del Estero. Años 1993-2002			
Año	Cantidad de cabezas por especie		
	Bovinos	Ovinos	Caprinos
1993	780.000	185.000	495.000
1994	785.000	170.000	550.000
1995	790.000	190.000	480.000
1996	805.100	266.900	517.900
1997	972.757	151.787	284.456
1998	770.000	266.900	517.900
1999	751.600	252.700	537.300
2000	817.700	196.900	482.100
2001	792.100	170.300	420.600
2002	1.023.600	174.141	698.918
Fuente: Encuesta Nacional Agropecuaria. Subsecretaría de la Producción de Santiago del Estero. Censo Nacional Agropecuario 2002			

En lo que se refiere a caprinos, la provincia cuenta con el 55% de cabezas de la región y es el mayor productor nacional con el 17% de las cabezas totales del país. La mayoría de esta producción se vende fuera de la provincia dirigiéndose principalmente a la provincia de Santa Fe.

También predomina en la cantidad de cabezas de ganado porcino, equino y vacuno en la región. Santiago del Estero posee el 54 % de cabezas de ganado equino y el 60% de ganado porcino de la región del NOA, únicamente en lo que se refiere a ganado ovino no posee la mayor cantidad de cabezas donde es superada por la provincia de Jujuy que tiene el 51%.

Este predominio transforma a la provincia de Santiago del Estero en la más importante de la región del NOA en producción ganadera y la más importante a nivel nacional en producción caprina, teniendo en cuenta las cantidades exportadas de ganado proveniente de la provincia se puede concluir que el ganado es destinado a consumo interno del país y se destina en menor cantidad fuera del mismo.

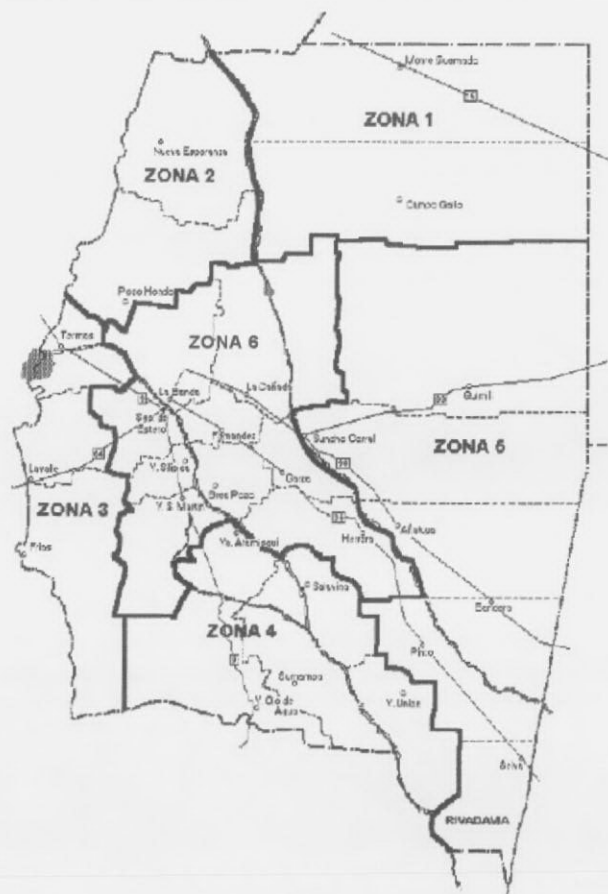
Cantidad de cabezas por grupo de especie según provincia
Total NOA 2002 (Encuesta Nacional Agropecuaria)



Los problemas que más afectan al proceso productivo normal de este mercado son: sanidad, manejo de rodeos, pastoreos y deficiencias de infraestructura. En los últimos años, debido al aumento del valor de las tierras en zonas agrícolas, la actividad de cría se ha ido desplazando hacia el Norte del país, generando una rápida evolución en determinadas zonas de la provincia de Santiago del Estero. De esta manera estas zonas han obtenido índices de productividad muy elevados debido a la introducción de nuevas técnicas de manejo, cultivos apropiados a la zona, el desmonte y la habilitación de nuevas tierras, la construcción de mejoras importantes, la habilitación de nuevas perforaciones para la obtención del agua y la difusión de razas.

Es una de las provincias con mayor posibilidad pecuarias dentro del área que rodean la zona pampeana, notándose desde hace aproximadamente cinco años que la explotación de este rubro se encuentra evolucionando rápidamente.

Los departamentos con mayor existencia de vacunos son: Moreno, Copo, Rivadavia, General Taboada, Alberdi y Belgrano, cuya existencia bovina representa el 50% del total de la provincia.



Zonas de Económicas de Producción: características de la explotación	
Zona 1: Forestal-Ganadera	Explotaciones con grandes superficies, típicamente forestal. Con industrias aserradoras. Ganadería como segunda actividad; concentra el 12% del total provincial de cabezas de ganado.
Zona 2: Agrícola	Explotaciones que oscilan entre las 500 y las 1000 Has. Producción de leguminosas. Actividad forestal orientada a la elaboración de carbón vegetal y leña. Concentra el 7% del total de cabezas de ganado de la provincia.
Zona 3: Agrícola-Ganadera	Explotaciones de hasta 1.000 Has. Actividad agrícola con producción de soja y poroto; una pequeña área de riego intensivo en la zona de Río Hondo. Producción forestal (leña y carbón). Concentra 5% del total de cabezas de ganado.
Zona 4: Ganadera	Explotaciones de medianas a grandes, con actividad de cría y recría bovina con el 18% de la producción total de la provincia. Ganadería menor de caprinos y ovinos.
Zona 5: Agrícola-Ganadera	Explotaciones de medianas a grandes. Es la más extensa de las zonas económicas y con un intenso proceso de transformación. En las últimas campañas algodoneras incrementó su área sembrada. La ganadería representa el 50% del stock provincial y se en ella la principal cuenca lechera.
Zona 6: Agrícola-Ganadera	(Bajo riego). Explotaciones de pequeños y medianos productores con difusión de minifundios. La actividad agrícola se concentra en horticultura y algodón. La ganadería representa el 8% de la provincia.

SECTOR FORESTAL

La actividad forestal se practica en la provincia desde principios del siglo XX. La instalación de obrajes, productores de madera, carbón y leña fue una importante actividad, junto con la producción de durmientes para los ferrocarriles y de postes para los campos.

La región del Parque Chaqueño esta dividida en dos zonas: la oriental o húmeda y la occidental o seca dentro de la cual se encuentra la Provincia. Las áreas cubiertas de bosques están formadas por especies principales denominadas Quebracho Colorado y Quebracho Blanco. Después de estas dos clases existen especies de menor valor como las pertenecientes al género de los Algarrobos, Mistol, Chañar, etc.

El rendimiento que alcanza este monte en las zonas de los Departamentos Copo y Alberdi, que son donde se encuentran las mayores superficies de bosque virgen y semi-virgen, es de 7 m³/ha para las especies de Quebracho Colorado y Quebracho Blanco (30% para vigas y un 70% para leña). Para el resto de las especies, el rendimiento oscila entre 18 y 20 m³/ha¹⁰. Si a esto se lo traslada a valores monetarios el beneficio sería mayor que el de cualquier explotación agropecuaria, ya que la forestal tiene la particularidad de regenerarse por sí sola.

Especies y productos que se obtienen y comercializan:

- Quebracho Colorado: durmientes, postes, rollos, leña, carbón, madera.
- Quebracho Blanco: durmientes, postes, varillas, rollos, leña y carbón.
- Algarrobo Negro: rollos, postes, rodrigones, leña.
- Algarrobo Blanco: postes, rollos, madera.
- Especies varias (mezcla): carbón, leña, rodrigones, carbonilla (aislante).

¹⁰ Según los cálculos de los técnicos de la Dirección General de Bosques.

Algo para destacar es que existe la factibilidad de elaborar varios productos con un alto valor agregado, probados por experiencias realizadas por el Instituto de Tecnología de la Madera de la Facultad de Ciencias Forestales de la UNSE, como otros que se están industrializando en plaza. A través de la industrialización correcta y adecuada de estas maderas pueden lograrse productos tales como: parqué, revestimientos, pisos, aberturas, carpintería en general, tarimas, pallets, etc. En la actualidad existen bosques implantados, aunque potencialmente la provincia ofrece la posibilidad de incrementar estas superficies.

El sector cuenta con establecimientos aserraderos y cierto grado de desarrollo de la industria de pisos y muebles. Al respecto cabe destacar la presencia de las siguientes firmas, cuyo tamaño y diversidad de operaciones difiere de manera importante:

Empresa	Actividad	Ubicación
Rojas de Goitea Nelly	Industria Forestal	Monte Quemado
Kritian S.R.L.	Fábrica de Muebles	Santiago Capital
Arte Muebles	Fábrica de Muebles	Santiago Capital
Mario Fioramonti	Fábrica de Muebles	Santiago Capital
Samuel Benzacar	Platos y tablas de madera	Donadeu
IMA S.R.L	Pisos de madera	Parque Industrial-La Banda
Forestal San Miguel	Aserradero y cepillado	Campo Gallo
Guido M. Chávez	Aserradero y cepillado	Campo Gallo
Madernor S.R.L.	Aserradero y cepillado	Ruta 9 e Islas Malvinas
Abbondandolo Roque	Pisos de madera	Santiago Capital
Camilo Zaiek	Aserradero y cepillado	Santiago Capital

A la hora de recavar opiniones relevantes del empresariado local, se apuntó a obtener impresiones de firmas con experiencia en comercio exterior -atento el tenor del estudio- dado lo cual se transcriben a continuación los puntos de vista de una de las empresas más dinámicas del sector con experiencia en exportación:

Empresa I:

Se trata de una empresa que fabrica pisos de parquet, aberturas y mobiliario escolar en madera. En la actualidad emplean unas 23 personas y estudian la inversión en una planta impregnadora de madera.

Sus proveedores son en su mayoría nacionales en el caso de maquinarias (Santa Fe) y productos químicos, explotan mayoritariamente quebracho blanco y colorado, algarrobo y eucalipto, todas variedades de la región. Las zonas productoras se encuentran en Monte Quemado, Campo Gallo y aserraderos en Tucumán, asimismo reciben materia prima de desmontes en el Departamento de Fías. La materia prima la reciben directamente en el Parque Industrial.

Entre sus productos de exportación están los pisos de quebracho colorado enviados a destinos como: Turquía, Alemania, España y Chile. Sin embargo, comentan que no tienen asegurada su cadena de abastecimiento de madera, con lo cual se complica sobremanera el trato con sus compradores externos al no poder asegurar continuidad en los envíos.

Todas sus exportaciones han sido canalizadas a través de Buenos Aires, manifestando la necesidad de contar con una Aduana en la provincia. En cuanto a localizaciones industriales están interesados en expandirse en el Parque Industrial.

III CARBÓN VEGETAL

Santiago del Estero es la segunda provincia productora de carbón (87.500 toneladas), después de Chaco, concentrando aproximadamente el 30% del total nacional. La actividad se localiza principalmente en la región oriental, en los departamentos Copo, Alberdi, Moreno, Juan F. Ibarra, General Taboada y Belgrano. La producción provincial proviene del bosque nativo y se destina principalmente al consumo y un pequeño porcentaje se exporta.

La producción de carbón, actualmente sólo puede realizarse a partir de procesos de desmonte con fines agrícolas o ganaderos. Esta disposición motiva la contracción de la actividad observada a lo largo de la década.

▣ SECTOR MINERO

Si se analiza la producción minera de la provincia se puede observar que existen varios yacimientos mineros de cierta magnitud, agrupados en metalíferos, no metalíferos y rocas de aplicación.

Metalíferos

Manganeso: entre los metalíferos el más importante es el manganeso, con reservas estimadas en más de 300.000 tn. ubicados en las Sierras de Ambargasta (Dpto. Ojo de Agua).

Resto: El resto de los minerales metalíferos son manifestaciones auroargentíferas en Guampacha (Dpto. Guasayán); minerales de cobre, plata y oro en Jasimampa (Dpto. Quebrachos); oro en Oncán (Dpto. Ojo de Agua); estaño en La Florida (Dpto. Guasayán).

No Metalíferos

Cuarzo: Existen importantes yacimientos de cuarzo de alta ley, con reservas estimadas en los 10.000.000 de tn. y fácil accesibilidad de los cuales el más importante es el de Cantamampa. Este mineral posee una gran demanda industrial y sus múltiples aplicaciones tornan muy atractivo su aprovechamiento. Los yacimientos se encuentran ubicados principalmente en el Dpto. Ojo de Agua (sin explotación).

Caliza: Las rocas calcáreas constituyen importantes yacimientos ubicados en las Sierras de Guasayán y el cerro Remate.

Yeso: La provincia de Santiago del Estero cuenta con importantes yacimientos de yeso, ubicados en los Dptos. Guasayán y Choya; la calidad de los bancos es excelente pudiendo establecerse leyes promedio que superan el 80% en sulfato de calcio, con reservas que alcanzarían las 100.000.000 de tn.

Sal común y sulfato de sodio: Estas sales se encuentran en disolución en amplias cuencas lagunares y en el subsuelo distribuidos en diversos lugares de la provincia: Salinas de Ambargasta, Lagunas Saladas (Dpto. Ibarra) y en Las Salinas de Huyamampa (Dpto. Banda). Las concentraciones en estas aguas son muy importantes, llegando a superar los 300 grs/litro según la época del año. Prácticamente este recurso minero no está aprovechado en la actualidad y las reservas existentes son importantes. Las características geográficas de su ubicación e infraestructura de acceso, permiten su explotación durante todo el año, aplicando tecnologías industriales de obtención y beneficios.

Triturados pétreos: Se explotan las rocas aflorantes en las Sierras de Guasayán para su uso en construcción en general. El volumen de material procesado y transportado es significativo.

Arena y ripio: Dentro de las actividades mineras provinciales se puede considerar a ésta como la de mayor importancia por su volumen de producción. La extracción se realiza en todo el ámbito del Río Dulce y sus márgenes, desde la ciudad de las Termas de Río Hondo hasta un poco al sur de la capital provincial. La incidencia que tiene en el desarrollo del Producto Bruto Provincial así como la ocupación de mano de obra directa y la derivada a otras actividades conexas dentro de la construcción en general, son por demás significativas.

Las actividades presentes en la provincial, han devenido en su mayoría, proveedoras de un sector manufacturero relacionado con la industria de la construcción:

Empresa	Actividad	Ubicación
Lo Bruno Estructuras	Premoldeados de Hormigón	Parque Industrial-La Banda
Nuno Juan Carlos	Premoldeados de Hormigón	Los Romanos
Premoldeados Garcia	Premoldeados de Hormigón	La Banda
Cesca Mario	Fábrica de mosaicos	Parque Industrial-La Banda
Casa Capuano	Fábrica de mosaicos	Santiago Capital
Norlit S.R.L.	Fábrica Tanques de fibrocemento	Parque Industrial-La Banda
Rizolo Rafael	Marmolería	La Banda
Cerámica Santiago S.A.	Ladrillos cerámicos	Santiago Capital
San Pablo S.R.L.	Explotación Minera	Santiago Capital
Cooperativa Minaclar	Explotación Minera	La Banda

Cabe sin embargo, destacar la existencia de producciones con destino industrial exportador. Las opiniones del sector privado que se transcriben a continuación, provienen tanto de firmas con operaciones en el mercado interno como con experiencia en exportación:

Empresa J:

Es una empresa dedicada a la fabricación de yeso calcinado y cal hidratada en Tucumán, destinado mayormente al mercado local (50%) y del NOA (50%). Sus principales insumos son la materia prima, combustibles y papel para bolsas, todo de origen nacional.

En lo que a comercio exterior se refiere han tratado con proveedores españoles de moldería de yeso. Al gobierno le piden subsidios que conviertan a la zona en económicamente rentable para atraer inversiones.

Empresa K:

Cooperativa de trabajadores que produce piedra volcánica-tierra filtrante con variado uso industrial. Comercializa sus productos en Argentina y ha logrado

exportar a Brasil y Uruguay (MERCOSUR). Poseen un laboratorio propio y buscan incorporar las normas ISO 9000.

La piedra volcánica la traen de la Puna salteña en camiones. A nivel insumos, su gran limitante es la provisión de gas natural, ya que cuentan con un contrato de provisión interrumpible en el cual deben pagar el producto a precio de mercado (3 veces más caro) en caso de querer trabajar a máxima capacidad . Hoy día trabajan con 50% de capacidad ociosa.

▣ SECTOR INDUSTRIAL

La elaboración de alimentos y bebidas constituye el sector industrial más relevante con cerca del 50% del valor de la producción, le sigue en importancia la industria textil que genera el 17%.

Rama de Actividad	% Valor de la Produccion CNE 1994		
	Pais	Santiago del Estero	
Total	100,0%	100,0%	(acumulado)
Alimentos y bebidas	23,2%	49,9%	49,9%
Productos textiles	4,3%	16,9%	66,8%
Curtido de cuero y calzado	2,3%	6,8%	73,6%
Editoriales, imprenta y otros	5,0%	6,7%	80,3%
Productos de metal, excepto maquinarias	4,7%	6,3%	86,6%
Madera y corcho, excepto muebles	1,2%	2,9%	89,5%
Muebles y otras industrias manufactureras	1,8%	1,8%	91,3%
Automotores y autopartes	7,2%	1,2%	92,5%
Caucho y plástico	3,8%	0,5%	93,0%
Minerales no metálicos	4,0%	0,5%	93,5%
Maquinaria y equipo, excepto de oficina	5,3%	0,5%	94,0%
Motores, equipos y suministros eléctricos	2,1%	0,5%	94,5%
Prendas de vestir	2,3%	0,1%	94,6%
Resto	32,8%	5,4%	100,0%

Fuente: INDEC. Aun no se halla completamente procesada la información correspondiente al CNE 2004.

La rama textil es la que más rápidamente reaccionó a los cambios económicos ocurridos a partir del año 2002. Tanto FIALSA (INTA), como COTEMINAS, evidencian un alto grado de actividad, las plantas fabriles instaladas en el Parque Industrial han comenzado a ampliar sus instalaciones a fin de incrementar su capacidad productiva. La actividad del sector ha sido reseñada en la sección dedicada a la cadena del algodón.

Una de las más recientes radicaciones es la de la empresa PAUNY-ZANELLO (ensamblado de minibuses y maquinaria agrícola), quien atraída por la Ley de Promoción Industrial sancionada el año pasado, se comprometió a instalar toda la infraestructura necesaria para su funcionamiento, así como también a contratar 60 empleados de la provincia.

Cabe destacar que de todas las industrias listadas, las de mayor envergadura tanto en volúmenes de producción, como en infraestructura son las textiles, INTA SA, COTEMINAS SA, la fábrica de bebidas PRODUNOA SA, entre otras de menor tamaño.

A continuación se consigna una nómina de las principales empresas industriales de la provincia por rubro, pasando luego a un compilado de impresiones del sector privado local acerca de los niveles de actividad en la provincia, los principales problemas a resolver y sus puntos de vista acerca de los aspectos relacionados específicamente con el proyecto de radicación de una Zona Franca en la provincia:

Empresa L:

La firma se dedica a la producción de bebidas gaseosas y soplado de envases PET radicada en el Parque Industrial. Actualmente, emplea unas 115 personas y trabajan con capacidad ociosa.

Entre los principales insumos de la firma se destacan: agua, azúcar y PET. Todos son de origen nacional, de la provincia de Buenos Aires y Córdoba obtienen químicos, mientras que el gas y la electricidad son adquiridos en el mercado mayorista. Tienen abastecimiento propio de agua.

Sus principales rutas de aprovisionamiento son la RN N° 9 y la RN N° 34, además de rutas provinciales. Estudian a su vez la conveniencia de utilizar el ferrocarril NCA desde Tucumán para la provisión de materias primas. Para sus

recursos humanos (operarios) exigen secundario completo, al respecto manifestaron su inquietud ante las subas generalizadas de salarios.

Si bien actualmente no exportan, les interesaría una proyección a nivel MERCOSUR.

Sobre el tema tratamiento de efluentes, comentan que los eliminan por vía de la laguna del Parque Industrial, que a veces presenta problemas de saturación del conducto cuando varias empresas eliminan al mismo tiempo.

Se manifestaron disconformes con el costo de los fletes y el estado de la infraestructura en general, tanto de rutas nacionales como provinciales. No consiguen fletes para transitar las rutas a Quimilí y Suncho Corral, o los accesos a Chaco y Formosa (lo que limita las ventas). Rutas en mal estado se traducen en fletes más caros.

Con respecto al Parque, rescatan el estado de la infraestructura. Lo más beneficioso de la localización es entrar con materias primas y salir con producto terminado sin necesidad de entrar en la ciudad. El Parque debería mejorar el sistema de efluentes a su entender.

La mejor localización para una Zona Franca sería el Parque Industrial, que cuenta con espacio e infraestructura disponible. Asimismo, favorecerían la inversión productiva un entorno jurídico estable y un esquema claro de beneficios económicos.

Empresa M:

Empresa dedicada a la industrialización de cueros: curtidos y terminados, partes de calzados y troquelados de todo tipo (aprovechan todo lo posible los recortes). Emplean en la actualidad unas 35 personas.

Se aprovisionan localmente de cueros, mientras que muchos de los insumos químicos son importados de Europa por empresas radicadas en el GBA.

Destinan aproximadamente el 50% de su producción al mercado exportador, compuesto principalmente por: Estados Unidos y la Comunidad Europea (Alemania y España principalmente). Se organizan despachos entre 5 y 9 veces por año en temporada de producción.

Manifestaron conocer el régimen de Zonas Francas, además de notar que sería útil a su operatoria de importación de insumas más que nada. Con respecto a las mejores localizaciones, mencionan La Banda o algún predio 100 km a la redonda sobre la RN N° 34.

Serían requisitos para una futura radicación: una adecuada infraestructura de tratamiento de efluentes; la existencia de Depósito Fiscal; y Guarda Aduanera.

Empresa N:

La firma se dedica al ensamblado y comercialización de bicicletas y repuestos. Actualmente están produciendo monopatines para niños.

El valor agregado en el área producción está dado por el ensamblaje de más de 300 piezas por unidad. Para esto, exigen secundario completo a todos sus empleados. Los principales insumos vienen del mercado externo (oriente) y llegan en contenedores a Buenos Aires o a la Zona Franca de Córdoba. La parte de insumos nacionales viene por camión desde Rosario, Córdoba y Buenos Aires. Trabajan con grandes stocks.

Opinan que las rutas están en malas condiciones, lo que influye directamente en los costos del transporte y en la seguridad de los productos que transportan. El ferrocarril no es utilizado porque carece de infraestructura física y logística para poder asegurar un margen razonable de seguridad y eficiencia. El estado y las prestaciones del aeropuerto son muy deficientes.

Cuentan con un pequeño volumen de exportación, canalizado por un despachante de Buenos Aires.

Con respecto a las mejores localizaciones industriales, consideran que las mismas dependerán del destino de la producción, en el caso que se destine al consumo interno, lo mas conveniente es La Banda, el Parque Industrial fundamentalmente por su adecuada ubicación, salvo por los graves problemas de seguridad que tienen las empresas allí radicada y otra buena ubicación es Santiago Capital. En el caso que el destino sea la exportación, lo mas adecuado es más al sur, en localidades ubicadas sobre Ruta 34.

Si existiera una integración vial adecuada con los puertos del norte de Chile por el noroeste argentino, la zona de Termas de Río Hondo podría ser de gran interés, opinó la entrevistada.

Considera como variable definitoria el destino de la producción, a la hora de elegir una ubicación geográfica para su empresa.

Los mayores costos de las empresas en Santiago de Estero son los costos de transporte y de los impuestos, esto se refiere a una alta alícuota de Ingresos Brutos, revalúos de inmuebles para base imponible del Impuesto Inmobiliario sin tener en cuenta el destino de los mismos, tasas municipales que son impuestos debido a la existencia de pobres contraprestaciones por parte de los municipios, fondo de reparación social sobre la nómina, cargas administrativas especiales para los mayores contribuyentes como en el caso del sistema de agentes de retención y percepción.

La empresa considera la calidad de los recursos humanos y la seguridad para sus instalaciones como dos aspectos fundamentales que permiten el normal desarrollo de sus actividades. Estos dos aspectos presentan hoy significativas carencias en la provincia.

Su situación actual es la misma que hace un año atrás y no considera que haya grandes variaciones para el próximo al menos en lo que se refiere a ingresos provenientes de Santiago del Estero ya que, no hay crecimiento en el empleo real y, la inflación está erosionando el poder adquisitivo de los salarios de los

sectores de menores ingresos, que son los principales consumidores de sus productos.

El horizonte de planeamiento para sus proyectos de inversión es de uno a dos años a lo sumo. Su proyecto actual es seguir en la producción de bicicletas y, en unos 18 meses aproximadamente ver de incursionar en la producción de algunos insumos.

La empresa conoce el régimen vigente de Zonas Francas Ley 24.331 ya que opera con la Zona Franca de Córdoba, como se mencionó anteriormente.

Sobre la creación de una Zona Franca en la provincia, lo considera completamente útil tanto para sus propias operaciones como para las de sus proveedores, pero pretenden un régimen más transparente con un perfil industrial más definidos y con incentivos para la contratación de mano de obra.

Para su actividad específica considera como ubicación geográfica para la ZF el Parque Industrial la Isla ubicado en la ciudad de la Banda considerando todas las salvedades antes mencionadas.

Empresa N°:

Es una empresa pequeña dedicada a la producción de miel, complejos vitamínicos a base de propóleos (los de mayor venta). Cuentan con 7 empleados y un área de investigación aplicada a nuevos productos con profesionales universitarios.

Su materia prima -la miel- la obtienen de acopiadores locales, los cuales en determinada época del año tienen grandes dificultades para acceder a las zonas de producción que se toman inaccesibles por las lluvias.

Sobre el estado de la infraestructura vial, manifiestan lo dicho acerca del mal estado de los caminos en época de lluvias.

Acerca de una futura Zona Franca, ellos valorizan la instalación de una buena infraestructura de depósitos y servicios conexos, en un marco de incentivos claramente definidos y bajos impuestos.

Informante calificado 2:

Se trata de profesionales dedicados a la actividad gremial-empresaria. En principio, no consideran a Santiago del Estero como una provincia exportadora y/o importadora relevante con respecto a las demás provincias del país como ser Córdoba, Tucumán o Santa Fe, se entiende que Santiago está iniciándose en este vínculo con el mercado extranjero.

Las empresas que a su entender importan y/o exportan productos a materias primas son escasas, y en la mayoría de los casos lo hacen por únicas veces o en situaciones extraordinarias. Los vínculos con el comercio internacional se realizan por medio de intermediarios, es decir desde Santiago del Estero en general se realizan ventas y compras locales, con lo cual no se omite que existan importadores y/o exportadores santiagueños o instalados en la provincia.

Todo esto se fundamenta en que en los últimos años y también en la actualidad Santiago del Estero carece de capital, volumen, capacitación, información, gestión y de organización adecuada para este tipo de comercio.

Consideran al presente estudio como importe para el crecimiento de la provincia ya que en caso de implementarse la creación de una Zona Franca, se estaría creando un “catalizador” para la reactivación de la industria, el comercio y de la cultura económica de la provincia.

Durante la entrevista se menciona la importancia de la Ley de Promoción Industrial en los últimos años ya que “se están abriendo puertas para el crecimiento productivo para esta provincia tan fértil y con tantas capacidades mal y muchas veces no utilizadas”.

Se hablo de la falta de interés por parte de la población actual sobre la capacitación adecuada en técnicas y ciencias. Esto esta fundado en la falta de promoción y de trabajo en estas áreas, pero se cree que lentamente se esta produciendo un gran cambio ya que "los últimos avances del gobierno actual para promover inversiones, lograría un cambio en la sociedad en general".

Se considera que es solo el principio, ya que "Santiago esta acostumbrado a una 'economía informal', al 'facilismo y a vivir no de la producción, sino de la administración publica".

También durante la entrevista se hablo de los cambios y proyectos generados con respecto a infraestructura en general (gas, energía eléctrica, vías de comunicación, etc.).

Santiago frente al NOA

Consideran que Santiago a pesar de sus actuales avances aun se encuentra con un fuerte atraso frente a las otras provincias del NOA, principalmente frente a Tucumán.

Sobre la ubicación de una Zona Franca

A modo de opiniones personales mencionaron que sería interesante comenzar por una Zona Franca Comercial, en una localidad de ingreso masivo de turistas como por ejemplo Termas de Río Hondo, ya que esta localidad es muy visitada por turistas de diferentes lugares tanto del país como extranjeros, lo que permitiría a la Zona Franca ser conocida y visitada inicialmente a modo turístico para luego abrir las puertas a nuevas inversiones y a nuevos mercados.

Otras opciones interesantes serían Fernández, Taboada u otras localidades ubicadas sobre RN N° 34 de esta forma se extendería la zona industrial evitando hacer de Capital y La Banda una "gran metrópoli". En la actualidad estas localidades no cuentan con la infraestructura adecuada (gas, energía eléctrica, cloacas) para la radicación de industrias, pero son proyectos que ya

se están ejecutando, de manera que si este proyecto de creación de una Zona Franca se implementara dentro de 2 años o tal vez menos podría considerarse a Fernández, Taboada u otras localidades cercanas como opciones aptas.

"Si la implementación debiera ser inmediata, lo más apto sería utilizar una parte del Parque Industrial, ya que no se sabe si todas las empresas integrantes del Parque están dispuestas a participar activamente de la Zona Franca. El Parque La Isla hoy cuenta con todas instalaciones y servicios necesarios para instalar allí el predio de la Zona Franca".

Informante calificado 3:

Se trata de un profesional dedicado a la actividad gremial-empresaria.

"Sobre los costos aduaneros adicionales para las empresas de Santiago del Estero cabe señalar que si la mercadería sale por la Aduana de Tucumán: o se pagan los viáticos de los funcionarios intervinientes, o bien se manda el transporte a Tucumán y vuelta hacia el sur a Buenos Aires. En el caso de salir por la Aduana de Buenos Aires, los costos se encarecen en caso de tener problemas de algún tipo con la carga o la documentación de despacho, asimismo las esperas del transporte en Buenos Aires son más caras".

Hoy día "la Zona Franca es un término más de tinte político que una necesidad real emergente de la realidad productiva de la provincia, aun peor si se tiene en cuenta que Santiago del Estero exporta productos primarios y que gran parte de la producción sale por las provincias vecinas".

Consideró que los mayores beneficios estarían dados en términos de ahorro para los importadores. La actividad industrial exportadora es pequeña y concentrada en pocos rubros, además no hay buenas vías de comunicación y el tendido eléctrico se está terminando recién ahora con pequeñas obras y la proyectada línea Norte Grande.

U SECTOR COMERCIAL MINORISTA

Se trató de contactar proveedores de maquinaria agrícola e insumos pero no dieron mucha importancia al estudio y comentaron que son solo representantes de firmas que importan directamente desde Buenos Aires.

Si hubo buena recepción de parte del comercio minorista local.

Empresa O:

Se trata de una firma de comercialización de electrodomésticos con sucursales en las localidades más importantes de la provincia. Actualmente da empleo a unas 120 personas.

Realiza su aprovisionamiento vía importadores de Buenos Aires, con la implementación de metodologías de Club de Compras. Se trata de la compra de 3 ó 4 containers por parte de un grupo de comercializadores, lo que abarata los costos para todos ellos. Un 70% de la mercadería proviene de la Aduana de Buenos Aires y el resto de Córdoba y Mendoza.

Una Zona Franca Comercial podría facilitar su negocio importador, en la medida que se sume a fuertes exenciones impositivas que alienten la inversión local. La locación más adecuada sería la ciudad de Fernández sobre la RN N° 34 que une el corredor entre Buenos Aires y Tucumán-Rosario de la Frontera (Salta).

Empresa P:

Se trata de una productora y comercializadora de café, té y especias. Sus principales proveedores son de la región y actualmente no exportan. No tienen demasiada noción de la utilidad o beneficios que podría aparejar la instalación de una Zona Franca para sus operaciones.

Empresa Q:

La firma tiene un estudio de Despachantes de Aduana con oficinas en Tucumán y Buenos Aires, que habitualmente opera con empresas en Zona Franca de Tucumán y Salta (citricolas, frutícolas y de oleaginosas).

Notan un deterioro de la Zona Franca de Tucumán y falta de compromiso político con el proyecto. Manifiestan que la Zona Franca se ha convertido en un "complejo engranaje con mínimas ventajas de costos".

Recomiendan prestar atención a los siguientes aspectos vinculados con el proyecto de radicación de una Zona Franca:

- Conectividad, en términos de estar ubicada sobre la línea de transportes Tucumán-Buenos Aires (carretero y ferroviario).
- Distancia a Tucumán, la plaza más diversificada en términos productivos y de servicios del NOA.
- Infraestructura con facilidad logística de entrada y salida de productos.
- Costos logísticos de comercialización: prestar atención al hecho que una vez que se cargó en Zona Franca el camión se cierra por Aduana y sale a destino sin posibilidad de compartir carga con nadie. Esto encarece los fletes y dificulta pelear precios en comparación con clientes radicados en TAG¹¹. Si el tipo de producto transportado es muy sensible al costo del flete hay reducción de márgenes.
- Compromisos e incentivos a largo plazo por parte del sector público.
- Costos administrativos y aduaneros derivados de la operatoria de la empresa particular.

¹¹ Territorio Aduanero General.

Un emprendimiento atractivo para la radicación de inversiones privadas debería garantizar: reducción de costos; capacidad de almacenaje adecuada en cantidad y calidad; seguridad; agilidad aduanera y logística.

A continuación se adjunta una nómina de las principales empresas de la provincia (no exhaustiva) discriminadas por rubro y localización geográfica, un dato valioso a la hora de analizar posibles localizaciones en la provincias con “historia industrial previa”.

Industrias más importantes de la provincia ordenadas por rubro.				
Empresa	Actividad	Rubro	Ubicación	
Coop. Agrícola Algodonera La Banda	Desmontadora de Algodón	Algodón	La Banda	
Safico S.R.L	Desmontadora de Algodón	Algodón	La Banda	
Tonani S.A	Desmontadora de Algodón	Algodón	Añatuya	
Viega S.A.	Desmontadora de Algodón	Algodón	Fernández	
Desmontadora Avellaneda	Desmontadora de Algodón	Algodón	Bandera	
Procoms S.A.	Desmontadora de Algodón	Algodón	Forrés	
Algodonera del Estero	Desmontadora de Algodón	Algodón	Pinto	
Agroindustria San Francisco	Desmontadora de Algodón	Algodón	Los Juríes	
Indalisan S.R.L	Desmontadora de Algodón	Alimentos	La Banda	
Productora Santiagueña Río Dulce	Envasado de Hortalizas	Alimentos	Parque Industrial-La Banda	
Alberto Hnos.	Pastas y Fideos	Alimentos	Santiago Capital	
Panypastas S.R.L	Pastas y Fideos	Alimentos	La Banda	
Simón Hnos	Pastas y Fideos	Alimentos	La Banda	
Cejas Luis Ricardo	Pastas y Fideos	Alimentos	Santiago Capital	
Apicola Bandeira	Elaboración de productos apícolas	Alimentos	La Banda	
Parietti de Neme Carolina E.	Molino de Cereales	Alimentos	Santiago Capital	
Neme Alejandro	Molino de Cereales	Alimentos	La Banda	
Carimagra S.R.L.	Molino de Cereales	Alimentos	Santiago Capital	
Molinos Santiago	Molino de Trigo	Alimentos	La Banda	
La Nueva Frontera	Elaboración de Lácteos	Alimentos	La Banda	
Manfrey Coop. Tamberos	Elaboración de Lácteos	Alimentos	La Banda	
Establecimiento La Blanca Rosa	Fábrica de Dulces y Conservas	Alimentos	Santiago Capital	
Origenes S.R.L.	Producción de Alcaparraz	Alimentos	Santiago Capital	
Amalteá	Fábrica de Queso de Cabra	Alimentos	Santiago Capital	
Cremas Heladas Gamba	Fábrica de Helados	Alimentos	Santiago Capital	
Montenegro Eduardo Gabriel (TULIN)	Fábrica de Cereales Inflados (snacks)	Alimentos	Santiago Capital	
Suinco S.R.L	Autopartes	Alimentos	La Banda	
Alvarez Dante Anibal	Acumuladores	Autopartes-Rectificadoras	Parque Industrial-La Banda	
		Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital	

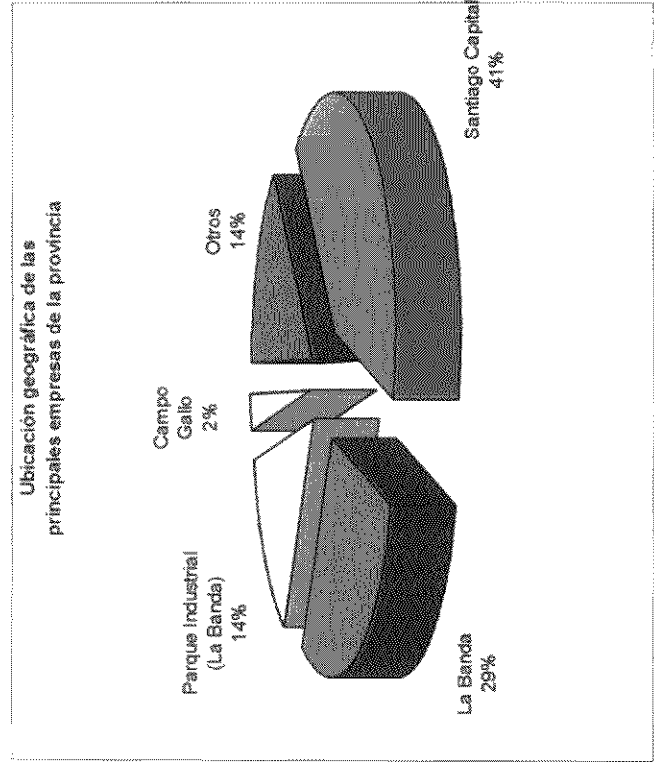
Industrias más importantes de la provincia ordenadas por rubro. (cont.)			
Empresa	Actividad	Rubro	Ubicación
Acumuladores Tarsil	Acumuladores	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Durgan Hector	Acumuladores	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Sucación de José Sialle	Elásticos	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Bagfasco Radiadores	Radiadores	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Rectificaciones Santiago	Rectificación	Autopartes-Rectificadoras	La Banda
Rectificaciones Elvidio	Rectificación	Autopartes-Rectificadoras	La Banda
Vinocur Mario Leonardo	Rectificación	Autopartes-Rectificadoras	La Banda
SVS Rectificaciones S.R.L.	Rectificación	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Pulozzi de Saltari Enriqueta	Rectificación	Autopartes-Rectificadoras	La Banda
Banco Antonio	Elásticos	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Dario Moya	Reparación de Bombas Inyectoras	Autopartes-Rectificadoras	Parque Industrial-La Banda
González Diesel	Reparación de Bombas Inyectoras	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Diesel Morellato S.C.	Reparación de Bombas Inyectoras	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Trifase de René Llugar	Acumuladores	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Produnoa S.A.	Bebidas gasosas	Autopartes-Rectificadoras	Santiago Capital
Ibañez César e Hijos S.R.L	Bebidas gasosas-Soda	Bebidas	Parque Industrial-La Banda
Cia. Tucumana de Refrescos	Bebidas gasosas	Bebidas	Parque Industrial-La Banda
MES S.R.L	Jugos	Bebidas	La Banda
Rubino Hnos	Fraccionadora de Vinos	Bebidas	Santiago Capital
Lo Bruno Estructuras	Premoldeados de Hormigón	Construcción	Santiago Capital
Nuno Juan Carlos	Premoldeados de Hormigón	Construcción	Parque Industrial-La Banda
Premoldeados Garcia	Premoldeados de Hormigón	Construcción	Los Romanos
Cesca Mario	Fábrica de mosaicos	Construcción	La Banda
Casa Capuano	Fábrica de mosaicos	Construcción	Parque Industrial-La Banda
Metelúrgica Dornego	Fábrica de Tinglados	Construcción	Santiago Capital
Martín Ferreyra S.R.L.	Carpintería Metálica-Prem. de Hormigón	Construcción	La Banda
Suación de Héctor Ulla	Carpintería Industrial	Construcción	La Banda
Cesca Hnos S.A	Marmolería	Construcción	La Banda
		Construcción	Parque Industrial-La Banda

Industrias más importantes de la provincia ordenadas por rubro. (cont.)

Empresa	Actividad	Rubro	Ubicación
Norlit S.R.L.	Fábrica Tanques de fibrocemento	Construcción	Parque Industrial-La Banda
Rizolo Rafael	Marmolería	Construcción	La Banda
Cesca Victorio	Revestimientos decorativos	Construcción	Parque Industrial-La Banda
Alucom S.R.L.	Carpintería de Aluminio	Construcción	Santiago Capital
Emprecons S.R.L.	Carpintería de Aluminio	Construcción	Santiago Capital
Arzuaga Hugo Anibal	Fábrica de Puertas y Ventanas	Construcción	Santiago Capital
Cerámica Santiago S.A.	Ladrillos cerámicos	Construcción	Santiago Capital
Lopez de Mussetti Graciela	Ropa de cuero y piel	Cueros	Santiago Capital
Chango Calzados	Fábrica de Alpargatas	Cueros	La Banda
Curtiembre Río Ambargasta	Curtiembre	Cueros	Frías
M.A.F. S.R.L.	Curtiembre	Cueros	Clodomira
EDESE S.A.	Distribuidora de Energía	Energía	Santiago Capital
Rojas de Goitea Nelly	Industria Forestal	Madereras	Monte Quemado
Kritian S.R.L.	Fábrica de Muebles	Madereras	Santiago Capital
Arte Muebles	Fábrica de Muebles	Madereras	Santiago Capital
Mario Fioramonti	Fábrica de Muebles	Madereras	Santiago Capital
Samuel Benzacar	Platos y tablas de madera	Madereras	Santiago Capital
IMA S.R.L.	Pisos de madera	Madereras	Donadeu
Forestal San Miguel	Aserradero y cepillado	Madereras	Parque Industrial-La Banda
Guido M. Chávez	Aserradero y cepillado	Madereras	Campo Gallo
Mademor S.R.L.	Aserradero y cepillado	Madereras	Campo Gallo
Abbondandolo Roque	Pisos de madera	Madereras	Ruta 9 e Islas Malvinas
Camilo Zaiek	Aserradero y cepillado	Madereras	Santiago Capital
Santiago Alambres S.R.L.	Fábrica de Alambres	Madereras	Santiago Capital
San Pablo S.R.L.	Explotación Minera	Metalúrgica	Santiago Capital
Polisan S.R.L.	Bolsas de Polietileno	Minería	Santiago Capital
INTA S.A. (ex FIALSA)	Industria Textil-Hilados de Algodón	Plásticos	La Banda
Coteminas S.A.	Industria Textil-Hilados de Algodón	Textil	Parque Industrial-La Banda
		Textil	La Banda

Ramas industriales presentes en la provincia.	
Tipo de Industria	Producto
Derivados de la Agricultura y la Ganadería	Conservas vegetales Deshidratado de vegetales Empaque y conservación en frío de fruta y hortalizas Molienda de cereales Dulces y frutas escurridas Grasa comestibles y subproductos Carnes y embutidos Leche y derivados Desmote, hilado y confección del algodón Lavado, teñido, hilado y confección de lana Algodón hidrófilo Curtido y manufactura de cueros Incubación de pollos Fideos y pastas
Derivados de la actividad forestal	Aserraje y semielaboración de maderas Carpintería de obra Muebles y artículos decorativos Fabricación de parquet Fabricación de carrocerías Envases de madera Fabricación de viviendas Carbón vegetal y carbón activado
Derivados de la Minería	Fabricación de cal Fabricación de yeso Fabricación de cemento portland Trituración, molienda y clasificación de piedra para construcción Secado, molienda y fraccionamiento de sal común para uso alimentario Extracción y concentración de manganeso Tierra filtrante (diatomeas) y perlita expandida
Industria Metalúrgica y electromecánica	Implementos agrícolas Carpintería metálica de obra Carrocerías para vehículos de transporte Estructuras metálicas Columnas y tinglados metálicos Fabricación de tanques y plegado de chapas Equipos de transporte Autoparte para industria automotriz
Industria de la Construcción	Premoldeados de hormigón Viviendas premoldeadas Caños, bloques, ladrillos, postes, tanques australianos, guardaganados, bebedores Mosaicos, marmolería, graníticos y aglomerados Cerámica de revestimientos
Industrias Químicas y del Caucho	Productos de limpieza y desinfección Envases de materiales plásticos Reconstrucción de neumáticos
Industria Gráfica	Imprenta y editorial Ecuadernación

Ubicación geográfica de las principales empresas de la provincia		
Santiago Capital		34
La Banda		24
Parque Industrial-La Banda		12
Campo Gallo		2
Otros:		12
Añatuya		1
Bandera		1
Clodomira		1
Donadeu		1
Fernández		1
Forrés		1
Frias		1
Los Juries		1
Los Romanos		1
Monte Quemado		1
Pinto		1
Ruta 9 e Islas Malvinas		1
Total		84



▣ PARQUE INDUSTRIAL

Dada su relevancia en términos de empresas radicadas e infraestructura disponible para uso industrial, creemos conveniente reseñar las principales características del Parque Industrial “La Isla” (La Banda). Respecto a su propiedad, el mismo pertenece al estado provincial y es administrado a través de la Dirección General de Industria y Comercio. Fue creado a mediados de los '70, y tuvo un fuerte impulso a partir de la radicación de empresas vinculadas con la industria textil.

Para las empresas, la localización en parques industriales representa ventajas de costos en el abastecimiento de servicios públicos, de desarrollo de infraestructura, además de las economías de escala y aglomeración que en términos generales presentan este tipo de iniciativas. Adicionalmente, el gobierno provincial ofrece otros beneficios a través de su Régimen de Promoción Industrial.

Ficha Técnica

Denominación	Parque Industrial La Isla
Ejido o Lugar	Rural
Localidad	La Banda
Departamento o Partido	Banda
Ordenamiento	Parque Industrial
Estado	Activo
Ente promotor	Dirección General de Industria y Comercio
Reglamento	Con reglamento y promoción
Nº de Establecimientos	25 (ver
Propiedad	Provincia de Santiago del Estero
Sobre Ruta	Sí, Nacional Nº 9 y Nº 34
Tipo de Acceso	Pavimentado
Distancia Puerto Fluvial	540 Km (Barranqueras) y 750 km (Rosario)
Distancia Aeropuerto	4 Km.

Distancia Ferrocarril	3 Km.
Superficie	266 Has.
Parcelamiento	Sin parcelar
Cercado Perimetral	Parcial
Caminos Internos	Pavimentados
Alumbrado Interno	Con red
Energía Eléctrica	13.2 Kv.
Estación Transformadora	No posee
Agua Industrial	Perforación
Agua Potable	Perforación
Cloacas	Sin conexión con planta tratamiento
Gas Industrial	Natural
Efluentes Sólidos	Posee
Efluentes Líquidos	Posee
Efluentes Gaseosos	No posee

Infraestructura del Parque Industrial

Conexión a la red de distribución de agua. Conexión a red de energía eléctrica. Acceso a la red de gas natural. Tendido y habilitación de líneas telefónicas. Red vial interna pavimentada. Alumbrado público a gas de mercurio. Parquización y forestación. Administración central. Reglamento de Adjudicación de Parcelas y de Administración y Funcionamiento.

Conectividad

El Parque Industrial se encuentra ubicado sobre la Ruta Provincial N° 1, su posición geográfica lo conecta con las Rutas Nacionales N° 34, N° 64 y N° 9, al tiempo que la Autopista Santiago-La Banda une las respectivas ciudades. Se encuentra a 4 kms de distancia del Aeropuerto Ángel de la Paz Aragonés (cabotaje) y a 160 kms del Aeropuerto Internacional de San Miguel de Tucumán. A 540 kms del puerto de Barranqueras (Chaco) y a 750 kms con respecto al puerto de Rosario (Santa Fe), este último presenta una mejor

conectividad con La Banda a pesar de la mayor distancia ya que la conexión con el ferrocarril se encuentra a 3 kms (Ferrocarril Nuevo Central Argentino).

Datos de la administración

- ▣ Autoridad: DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIA y COMERCIO
- ▣ Dirección: AV. ROCA SUR 768, La Banda, SANTIAGO DEL ESTERO
- ▣ Código postal: 4200
- ▣ Teléfono: (0385) 4224650
- ▣ e-mail: indycomse@tecnored.com

Empresas Instaladas

El Parque Industrial cuenta con un total de 39 parcelas ocupadas por empresas, de las cuales 24 parcelas están actualmente en actividad. Seguidamente se adjunta la nómina de empresas instaladas, junto con una estimación de su performance productiva, la generación de puestos de trabajo y la superficie cubierta por predios industriales.

Como dato adicional, cabe decir que se encuentran en proceso de radicación empresas dedicadas a los siguientes rubros:

Empresas en actividad radicadas en el Parque Industrial La Isla (La Banda).

Nº	Empresa	Localización	Teléfono	Actividad	Producción Anual	Personal Total	Superficie cubierta
1	I.N.T.A. S.A.	Par 01 Mza "B"	(0385)-4370137	Textil	1.400 Tn. de hilo	92	5.599 m²
2	U.N.S.E.	Par 02 Mza "C"	(0385)-4370120	Planta Piloto			3.234 m²
3	Cesca Mario S.A.	Par 03 Mza "C"	(0385)-4370042	Fábrica de mosaicos	1.440 Tn de mosaicos	11	3.800 m²
4	Prod. Santiagueña Río Dulce	Par 01, 02, 03 Mza "D"	(0385)-4370089	Envasado de Hortalizas	5.800 Tn de conservas	84	5.400 m²
5	Ferreyra Martín S.R.L.	Par 03 Mza "D"	(0385)-4370853	Carpintería Metálicas			
6	Salvador Pita E Hijos	Par 02 Mza "E"	(0385)-4270067	Incubación de Pollos			
7	Produnoa S.A.	Par 02 Mza "G"	(0385)-4370021	Bebidas Gaseosas	9.000.000 pack x 6 un.	123	10.331 m²
8	Cesca Hnos	Par 02, frac 03 , 05, Mza "G"	(0385)-4370040	Mármoles-Graníticos	250 m² de mar.y granit	8	4.125 m²
9	EDESE S.A.	Par 01 Mza "I"	(0385)-4223030	Dist.de Energía Eléctrica			
10	Suinco S.R.L.	Par 04 Mza "I"	(0385)-4370069	Autopartes	2.000 un. de autopartes	30	5.324 m²
11	Norlit S.R.L.	Par 01, 04 Mza "J"	(0385)-4370109	Tanques de Fibrocemento	6.000 tanques	24	2.824 m²
12	Cesca Victorio	Par 02 Mza "J"	(0385)-4370182	Revestimiento Decorativo	900 m² de mármoles	5	600 m²
13	Tele Imagen Codificada S.A.	Par 03 Mza "Y"	(0385)-4224450	Emisión de T.V.		107	600 m²
14	Editorial "El Liberal" S.R.L.	Par 02, 03 Mza "Z"	(0385)-4224400	Planta Impresora de Diarios	30.000 ejemplares/día	131	3.735 m²
15	Cesar Ibañez e Hijos S.R.L.	Par 02 Mza "3ºA"	(0385)-4372480	Jugos, Gaseosas y Soda	6.000.000 pack x 6 un.	141	7.860 m²
16	Libertad S.A.	Mza "Y,U,V"	(0385)-4509604	Hipermercado			
17	IMA S.R.L	Par 03 Mza "E"	(0385)-4370086	Industria de la Madera	11.200 m² de pisos de	12	2.300 m²
18	Lo Bruno Estructuras S.A.	Par 01, 02 Mza "A"	(0385)-4371992	Premoldeados de Hormigón	90.000 m² de u. de	90	20.120 m²
19	Montenegro Arturo Roman	Par 04 Mza "O"	(0385)-4276325	Cereales	4800 Tn de snack	13	2.700 m²
20	Internacional Market	Par 04 Mza "E"	(0385)-4390974	Aserradero	750.000 p² de madera	15	1.297 m²
21	Pavimento Articulado	Par 03 Mza "O"	(0385) 156097192	Fábrica de Pavim. Articulado	124.000 m² de pav art	14	800 m²
22	Mukdsi Julián	Par 03 Mza "H"	(0385)-4391517	Yeso	60.000 m² de pav art		
23	Distribuidora Parque	Par 03 Mza "I"	(0385)-4372150	Depósito	60.000 bolsas	64	1.046 m²
24	CO.ME.CO.	Par 01 Mza :3º B y Cº	(0385) 422-5622				
				Totales:		964	81.685 m²

Tarea e. Diagnóstico acerca del estado actual de la infraestructura de transportes y niveles de tránsito por rutas y estimación del parque automotor de cargas. Tarea f. Identificación de emprendimientos privados y públicos -en marcha o proyectados- que pudieran complementar o potenciar el proyecto de ZF. Tarea d. Costos de la zona: efectos perniciosos.

▣ ESTADO ACTUAL DE INFRAESTRUCTURA EN LA PROVINCIA

▣ ACCESOS A LA PROVINCIA

La provincia está situada a 1.050 km de Buenos Aires, desde donde se arriba en 1 hora 40 minutos al aeropuerto local distante 5 km de la Ciudad Capital. Por vía terrestre, se puede llegar a través de las Rutas Nacionales Nº 9 y Nº 34 desde el sur y por Ruta Nacional Nº 64 desde la región cuyana.

Algunas distancias con otras ciudades importantes del país:

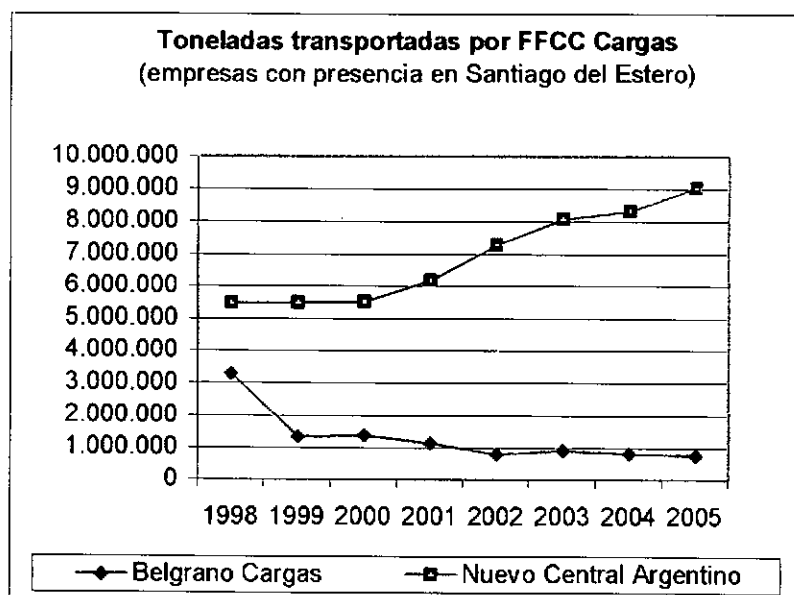
Destino	Distancia	Destino	Distancia
Capital Federal	1.070 km	Río Gallegos	3.963 km
Córdoba	439 km	Salta	472 km
Corrientes	635 km	Catamarca	241 km
Formosa	787 km	San Juan	934 km
La Plata	1.127 km	San Luis	895 km
La Rioja	462 km	Tucumán	159 km
Mendoza	1.152 km	Jujuy	509 km
Neuquén	1.618 km	Santa Fé	788 km
Paraná	803 km	La Pampa	1.080 km
Posadas	968 km	Ushuaia	3.900 km
Resistencia	618 km	Viedma	1.688 km



1 FERROCARRILES

Gran parte de la provincia es recorrida por vías férreas, correspondientes a las empresas: Nuevo Central Argentino (NCA), utilizado para el transporte de cargas; y Belgrano Cargas. Ambas líneas recorren importantes provincias de nuestro país permitiendo a los productores del norte y noreste hacer llegar sus productos a los puertos fluviales y fluviomarítimos así como a las áreas de consumo del centro y este de la Argentina.

Para tener una idea de la magnitud y tamaño relativo de las empresas, analizamos a continuación las toneladas transportadas por ambas en todo el país durante el período 1999-2005:



AÑO	Toneladas transportadas			Distribución % del mercado nacional		
	BC	NCA	TOTAL NACIONAL	BC	NCA	TOTAL NACIONAL
1998	3.287.515	5.469.364	17.089.986	19,2%	32,0%	100,0%
1999	1.338.674	5.496.083	17.487.356	7,7%	31,4%	100,0%
2000	1.377.515	5.520.609	16.264.914	8,5%	33,9%	100,0%
2001	1.138.494	6.187.176	16.966.984	6,7%	36,5%	100,0%
2002	807.514	7.276.902	17.468.738	4,6%	41,7%	100,0%
2003	915.708	8.081.772	20.606.692	4,4%	39,2%	100,0%
2004	826.084	8.326.165	21.699.262	3,8%	38,4%	100,0%
2005	772.437	9.044.047	23.440.716	3,3%	38,6%	100,0%
2006 (al 30/04)	111.648	2.673.327	7.114.262	1,6%	37,6%	100,0%

Fuente: CNRT.

Como se puede observar, la empresa Belgrano Cargas muestra en los últimos años una importante merma en sus servicios. La concesión fue declarada en “estado de emergencia” y recientemente adjudicada a los grupos: MACRI, ROGGIO y EMEPA; a los chinos SANHE HOPEFULL y a los gremios de la Unión Ferroviaria (UF), La Fraternidad (maquinistas) y la Federación de Camioneros¹².

Analizando las tarifas medias de ambas empresas, se puede observar que Belgrano Cargas a partir del año 2002 sufre un importante incremento en el valor \$/Ton/Km.

AÑO	Tarifa media (\$ x tonelada x km)			Variaciones % interanuales		
	BC	NCA	TOTAL NACIONAL	BC	NCA	TOTAL NACIONAL
1998	\$ 0,019	\$ 0,022	\$ 0,022			
1999	\$ 0,020	\$ 0,020	\$ 0,025	1,7%	-8,8%	16,8%
2000	\$ 0,019	\$ 0,022	\$ 0,022	-2,9%	7,4%	-15,0%
2001	\$ 0,021	\$ 0,020	\$ 0,021	11,5%	-6,4%	-1,0%
2002	\$ 0,034	\$ 0,027	\$ 0,031	60,3%	33,8%	47,0%
2003	\$ 0,052	\$ 0,039	\$ 0,042	50,7%	42,5%	32,5%
2004	\$ 0,054	\$ 0,044	\$ 0,045	4,6%	12,6%	7,6%
2005	\$ 0,060	\$ 0,047	\$ 0,048	10,7%	7,1%	7,6%
2006 (al 30/04)	\$ 0,058	\$ 0,049	\$ 0,051	-3,5%	4,1%	5,2%

Fuente: CNRT.

¹² Diario Clarín, 19/04/2006.

Si bien ambas empresas atraviesan la provincia, en los últimos años muy pocos productores locales han utilizado este medio de transporte. La causa está fundada en la mala calidad del servicio y de las instalaciones, en la inestabilidad de las tarifas y en las políticas de carga de cada una de las empresas. Por ejemplo, según fuentes consultadas la empresa NCA exige cargar de 15 a 30 vagones para realizar el transporte, muchos productores de la provincia no logran completar estos volúmenes y prefieren usar el transporte automotor de cargas.

A pesar de los aspectos negativos que este medio hoy en día tiene, es interesante mencionar que la provincia es recorrida casi por completo por las vías del ferrocarril, es decir que si las condiciones del servicio variaran en los próximos años, podría ser utilizada como uno de los transportes de carga más importantes para lograr hacer llegar al puerto de Rosario o Buenos Aires grandes volúmenes de producción provenientes tanto del norte del país como del MERCOSUR.

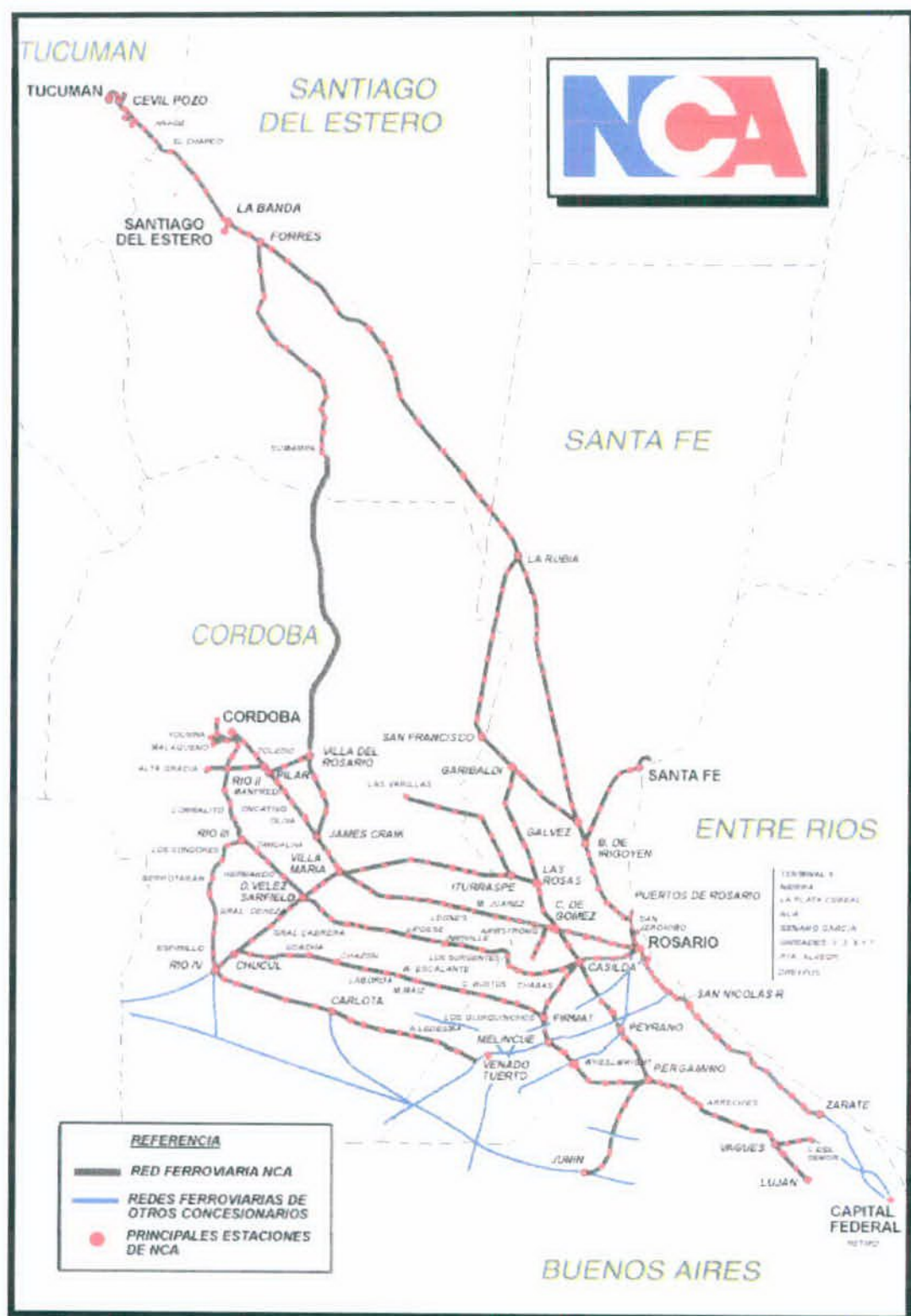
▣▣ RECORRIDO NCA

Actualmente la provincia es atravesada por el ferrocarril en el recorrido paralelo a la Ruta Nacional Nº 34 (ex Ferrocarril Mitre). Las líneas que utilizan este recorrido son:

- El ferrocarril propio de la mina La Lumbera (transporte de minerales);
- NCA (transporte de granos, frutas, azúcar, carbón, etc);
- Ferro Central (transporte de pasajeros, con 2 frecuencias semanales).

Las localidades recorridas por la traza del NCA son las siguientes: Selva, Palo Negro, Malbrán, Pinto, Casares, Sayana, Icaño, Colonia Dora, Herrera, Lugones, Garza, Tabeada, Fernández, Forres, Beltrán, Vilmer, La Banda, Champi Pozo, Ardiles, Granilla.

Los ramales que actualmente no se encuentran en funcionamiento son: La Banda-Santiago y Brea Pozo-Sumampa.



Operaciones de carga:

En la actualidad no se están realizando cargas en la provincia, ya que la empresa NCA exige un mínimo de 15 a 30 vagones completos a cargar para realizar el transporte, los productores provinciales hoy no llegan completar dichos volúmenes.

Los trenes vienen cargados desde Tucumán y se dirigen a los puertos de Rosario y/o Campana (con instalaciones de frío). Las cargas que normalmente llevan son: cereales, frutas y derivados (ej: cáscara de limón), carbón, azúcar, entre otros productos que tiene como destino la exportación.

Las estaciones o playas de maniobra que hoy cuentan con personal son las de La Banda, Fernández y Malbrán. Allí se podrían realizar las cargas en caso de que se cumplan los requerimientos de la empresa por parte de los clientes.

Otras playas de maniobra que funcionaron en algún momento son Vilmer, Lugones, Garza, Forres, pero hoy no cuentan con personal operativo ni administrativo por la falta de operaciones.

Normalmente el tren sale completo desde Tucumán. Los productores ubicados en las cercanías, por ejemplo Nueva Esperanza y en provincias vecinas como Salta y Jujuy, hacen llegar a la playa de Tucumán sus productos en cajas de contenedores a través de camiones, y en Tucumán se cargan los vagones desde donde salen formaciones con 70 vagones cargados a los puertos del Paraná.

Entre las cargas predominan los productos primarios del agro, combustibles y minerales.

Toneladas transportadas por NCA según tipo de mercaderías (total país). Serie 1999-2005.									
NCA	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	acumulados parciales 2005	
Pellets y harinas	2.084.012	2.017.020	2.258.581	2.595.714	2.520.903	2.510.529	2.884.895	2.884.895	32%
Granos	1.217.934	1.402.655	1.660.424	1.791.267	2.038.173	2.238.189	2.494.292	5.379.187	59%
Minerales	769.449	574.409	747.622	800.180	818.772	714.556	750.121	6.129.308	68%
Aceite	439.231	417.477	379.652	435.219	464.040	477.697	568.080	6.697.388	74%
Escoria y Clinker	215.224	417.827	381.807	446.125	445.710	384.350	484.931	7.182.319	79%
Contenedores cargados	196.950	194.343	218.985	327.918	338.835	349.859	430.362	7.612.681	84%
Bobinas acero	17.177	0	0	180.084	448.204	446.536	397.377	8.010.058	89%
Piedra y arena	320.651	251.881	350.275	217.409	370.452	542.725	300.256	8.310.314	92%
Azúcar	39.969	39.713	45.442	149.794	204.216	229.648	263.932	8.574.246	95%
Serpentina	11.908	21.848	11.996	88.715	125.334	139.168	133.626	8.707.872	96%
Fruta	51.590	52.002	73.993	78.486	96.469	105.305	95.260	8.803.132	97%
Cemento	37.395	5.362	916	38.778	44.615	37.569	71.635	8.874.767	98%
Contenedores vacíos	25.464	26.259	31.571	54.116	55.854	57.468	70.600	8.945.367	99%
Combustible	42.456	33.299	0	13.122	41.907	23.384	49.420	8.994.787	99%
Contenedores autopartes	614	39.875	11.850	18.534	23.743	27.194	31.951	9.026.738	100%
Varios	170	7.316	6.467	32.878	28.210	16.897	14.300	9.041.038	100%
Fertilizantes	9.133	14.010	7.595	8.563	16.335	25.091	3.009	9.044.047	100%
Arrabio	0	0	0	0	0	0	0	9.044.047	100%
Chapa y chatarra	2.136	168	0	0	0	0	0	9.044.047	100%
Coke	0	0	0	0	0	0	0	9.044.047	100%
Otros FF.CC.	0	0	0	0	0	0	0	9.044.047	100%
Pallets	0	0	0	0	0	0	0	9.044.047	100%
Poroto	14.620	5.145	0	0	0	0	0	9.044.047	100%
TOTAL	5.496.083	5.520.609	6.187.176	7.276.902	8.081.772	8.326.165	9.044.047		
Fuente: CNRT.									

III RECORRIDO BELGRANO CARGAS

Los ramales más importante en la provincia son los que atraviesan las localidades de Frías (Departamento Choya) y Añatuya (Departamento Tabeada).

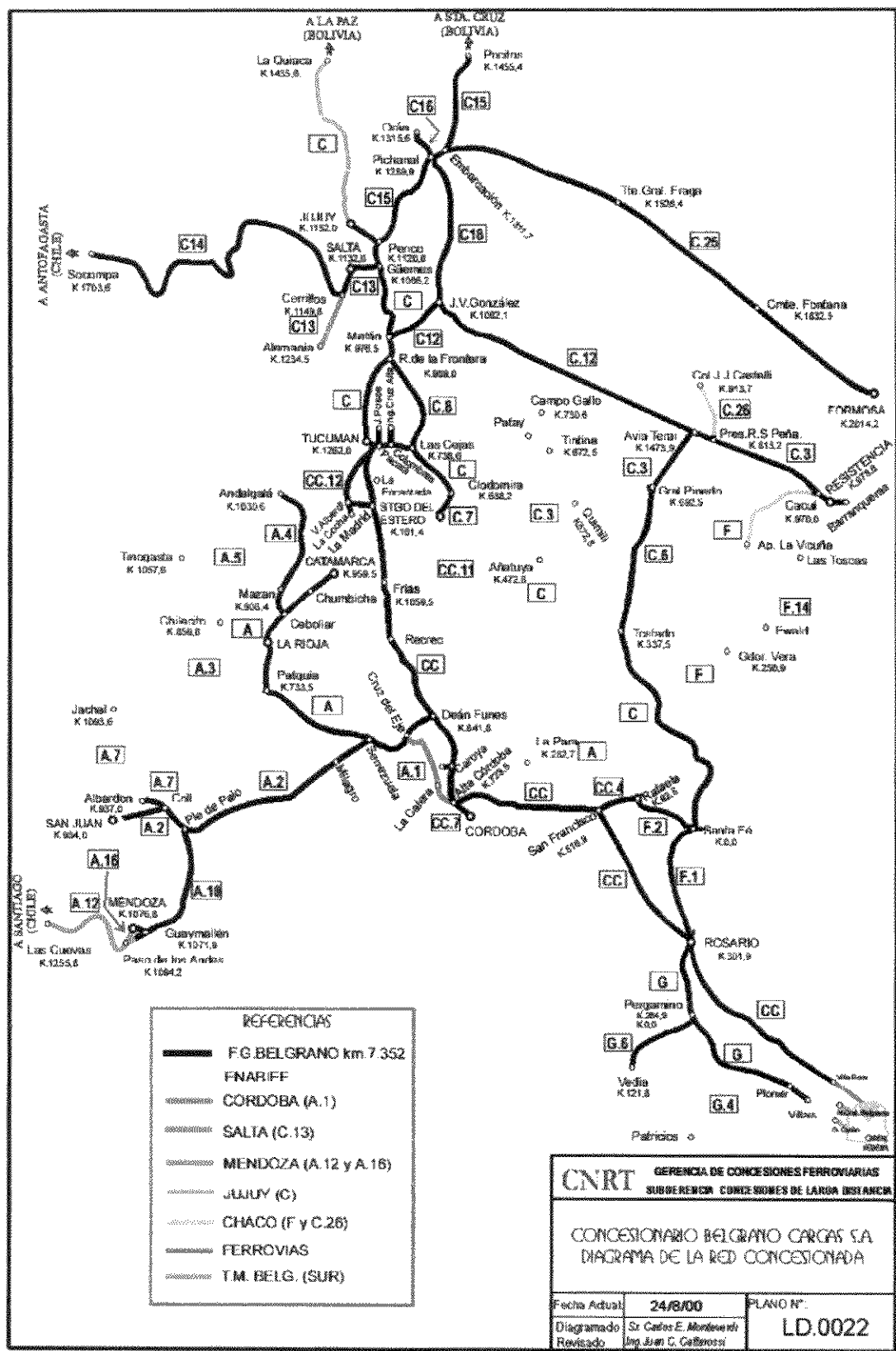
Operaciones de carga:

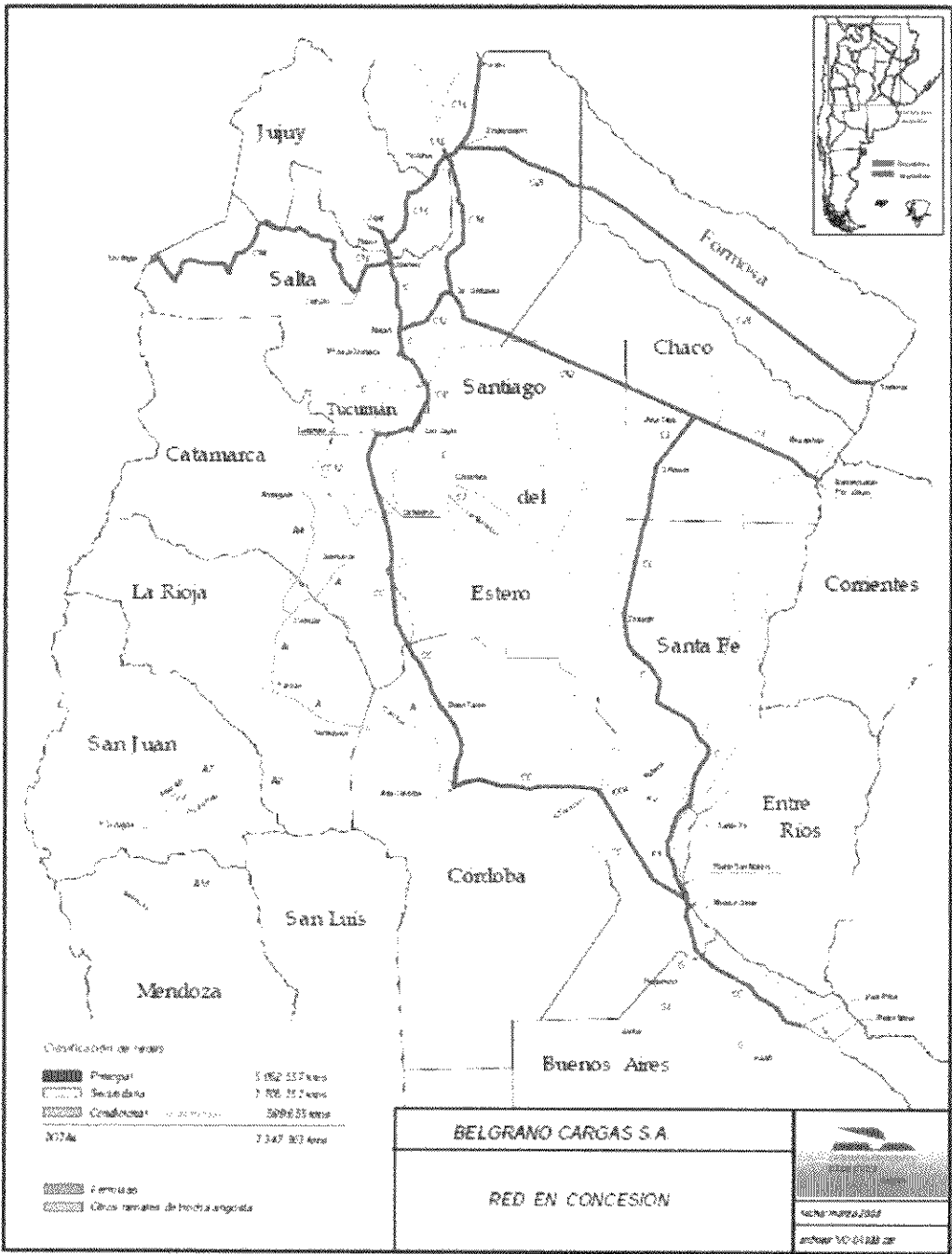
Actualmente en la provincia no se utiliza el servicio del Belgrano Cargas, esto se debe a la falta de credibilidad de los clientes sobre la empresa, la inestabilidad del servicio, la falta de inversiones en la reparación de las vías, compra de locomotoras y repuestos.

Anteriormente, en la zona de Frías se despachaba carbón, alfalfa, piedras, yeso, leña, cemento, cal, ganado, y se recibían vagones con muebles, expreso, mercaderías, fuel oil, etc. El 70% de la carga era producida por Frías.

Hoy día solo circulan cargas de azúcar, granos, tabaco, disolventes, pero Frías no recibe ni despacha ningún producto.

El ramal de Añatuya no se encuentra en funcionamiento por falta de mantenimiento y de personal.





Toneladas transportadas por Belgrano Cargas según tipo de mercaderías (total país). Serie 1999-2005.								
BELGRANO CARGAS	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	acumulados parciales 2005
Granos y Subproductos	513.669	711.332	662.512	434.519	570.905	502.642	484.218	484.218 63%
Azúcar	176.228	189.252	163.595	165.609	165.289	185.768	180.932	665.150 86%
Piedra y Piedra Caliza	26.045	10.510	73.265	63.765	24.475	47.420	29.608	694.758 90%
Petróleo y Comb. Líquidos	203.444	125.025	77.997	24.674	52.264	43.012	19.654	714.412 92%
Otros Productos	257.888	116.495	41.383	7.008	14.331	11.138	19.359	733.771 95%
Minerales	81.815	76.514	20.557	11.159	26.238	5.989	12.286	746.057 97%
Porotos	0	0	41.195	49.532	37.516	9.502	10.499	756.556 98%
Productos metalúrgicos	0	0	0	36.108	7.950	2.793	9.941	766.497 99%
Materiales Construcción	74.595	53.387	57.720	15.140	16.740	17.820	5.940	772.437 100%
Sal	4.990	0	0	0	0	0	0	772.437 100%
Contenedores vacíos	0	95.000	270	0	0	0	0	772.437 100%
TOTAL	1.338.674	1.377.515	1.138.494	807.514	915.708	826.084	772.437	
Fuente: CNRT.								

▣ RUTAS NACIONALES

Se presenta a continuación una reseña de las principales rutas nacionales que recorren la provincia, dando cuenta de su tráfico de cargas. En una sección posterior se detallan las obras en ejecución tanto nacionales como provinciales.

Ruta Nacional N° 9

Esta ruta conecta a Santiago del Estero con Córdoba y con Tucumán. Para todo el año 2005, el OCCOVI informó un tránsito pesado¹³ pasante de 317.468 vehículos por el peaje Km 1225 (La Florida¹⁴, Tucumán).

Ruta Nacional N° 34

Esta ruta conecta a Santiago del Estero con Salta y con Santa Fe, comunicando a la provincia con el Corredor Bioceánico. Se considera que un 50% de los vehículos que circulan por esta ruta se dirigen a puerto, es decir que están relacionados con el comercio internacional. Para todo el año 2005, el OCCOVI informó un tránsito pesado pasante de 476.006 vehículos por el peaje Km 680 (Fernández, Santiago del Estero).

Ruta Nacional N° 64

Es la ruta que vincula Santiago del Estero con Catamarca, es considerada 'Ruta del MERCOSUR', ya que a través de ella se comunican Brasil, Argentina, Paraguay y Chile. Aproximadamente un 60% de su flujo diario corresponde a transportes de carga. Esta ruta pasa por la ciudad de Frías, elegida en su momento para el primer proyecto de Zona Franca en la provincia.

¹³ Categorías 3, 4 y 5.

¹⁴ Proveniente de Termas de Río Hondo, Santiago del Estero.

Ruta Nacional N° 89

Esta ruta nace en el Chaco y atraviesa la provincia de Santiago del Estero, es también considerada 'Ruta del MERCOSUR', ya que saliendo de Santiago del Estero se toma una ruta provincial en Chaco y se empalma con la Ruta Nacional N° 16 que tiene entrada a Brasil.

Ruta Nacional N° 16

Esta ruta forma parte de un Corredor Bioceánico, comunica a la provincia con el Puerto de Rosario. También conecta a Santiago con Salta y Chaco. Todo el tránsito internacional proveniente del norte debe tomar esta ruta para llegar hasta el Puerto, es por esto considerada como una de las más importantes de la provincia. En la provincia de Salta esta ruta empalma con la Ruta Nacional N° 34.

Ruta Nacional N° 98

Esta ruta comunica a Santiago del Estero con la provincia de Santa Fe en la localidad de Tostado, actualmente este acceso se encuentra en malas condiciones ya que se trata de un enripiado, lo que complica el tránsito en días donde las condiciones climáticas no son favorables, en el tramo Bandera-Pinto empalme con Ruta Nacional N° 34 el camino es de tierra. Según referentes provinciales del área transporte, lo conveniente hoy en día, es alargar el camino para encontrar mejores condiciones de transitabilidad haciendo un trayecto Bandera-Añatuya-Colonia Dora y allí empalmar con Ruta Nacional N° 34.

Ruta Nacional N° 157

Conecta a la provincia de Santiago del Estero con Catamarca y con Tucumán. Su mantenimiento y recuperación dependen de Vialidad Nacional distrito Tucumán.

Variante Santiago del Estero-Córdoba (ruta apta para tránsito a GNC)

Actualmente, existe una forma alternativa de comunicar Santiago con Córdoba, acortando el camino convencional y apto para vehículos con GNC, ya que sobre este trayecto se encuentran estaciones de servicio capaces de distribuir este combustible.

Desde Santiago Capital se toma la Ruta Nacional N° 64 hasta la localidad de Lavalle, llegando a Frías se empalma con ruta N° 157 hasta Recreo, Ruta N° 60 por la cual se llega hasta Deán Funes donde empalma con Ruta Nacional N° 9 que llega directamente a Córdoba.

Estado Actual Rutas Nacionales Santiago del Estero				
Ruta	Tramo	Tipo de Calzada	Estado de Ruta	Observaciones
9	Lte. con CORDOBA - Rio Saladillo (Puente)	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general, por ejecución de distintas obras. Vel. Max. 80km/h. En especial de Km 949,20 a Km. 956,00.	Sectores localizados deteriorados. Circular con precaución. Obreros y máquinas trabajando.
9	Rio Saladillo (Puente) - Loreto	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Vel. Max 60 Km/h, en especial entre Km. 1023,00 - Km. 1050,00, y entre km. 1.007,00 - km.1.008,00.	Sectores con superficies con baches aislados. Circular con precaución. Máxima precaución.Km. 1.57,00-Km.1.058,00. Tareas de Ensanche de Calzada entre Km. 1.007,00 - KM. 1.009,00.Entre Km. 1.031,00 Km. Km. 1.032,00. Calzada escarificada.
9	Loreto - Santiago del Estero (entrada)	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Vel. max. 60 Km./Hora. En especial entre Km. 1.089,00 - 1.110,00.	Deformaciones longitudinales. Ejecución de tareas de fresado. Sectores con tránsito media calzada.
16	Lte. con CHACO (E) - El Caburé	Pavimento asfáltico	Regular Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Precaución. Vel max. 80 Km./Hora	Obreros trabajando en bacheo, algunos desniveles en calzada.
16	El Caburé - Lte. con CHACO (O)	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras en el tramo Vel. Max. 80 Km./Hora	Estado general bueno. Se trabaja en desmalezado y bacheo de calzada.
34	La Banda - Pozo Hondo	Pavimento asfáltico	Buen Estado, tránsito con precaución general por ejecución de obras de mantenimiento. Vel max. 90 Km./Hora.	Demarcación horizontal mala. Obreros realizando Tareas de Mantenimiento de Rutina. Circular con precaución. Obreros trabajando
34	Pozo Hondo - Lte. con Salta	Pavimento asfáltico	Buen Estado, excepto entre Km. 860,00 y Km.870,00, que presenta deterioros importantes. Circular con Precaución General) Obreros realizando desmalezado mecánico y bacheo.	Sin señalización vertical.
64	Santiago del Estero (Salida) - Lte. con Catamarca	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Deformaciones puntuales. Vel. max. 80 Km/hora. E. Km.155,00 - Km.160,00.	Tareas de Bacheo y Perfilado de Banquinas. Entre Km.65,00 -Km.73,00. Obreros trabajando. Carpeta Asfáltica en ejec. Entre Km. 154,00-Km.164,20. Animales sueltos en la ruta. Circular con Precaución. Se ejecutan tareas de carpeta asfáltica. Tareas de Bacheo de Calzada entre Km. 73,50 - Km. 79,50.
89	Lte. con CHACO QUIMIILI	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Vel max. 100 Km/hora.	Principio de deterioros (peladuras) y demarcación horizontal regular
89	QUIMIILI - SUNCHO CORRAL	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Vel max. 100 Km./Hora	Demarcación horizontal completa. Trabajos de mantenimiento de Rutina
89	SUNCHO CORRAL - Emp R. Nac. N° 34	Pavimento de Hormigón	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Vel Max. 70 Km/h.	Calzada angosta. Personal trabajando en banquetas. Sobrepaso con extrema precaución. Reparación de losas.
98	Lte. con SANTA FE - BANDERA	Enripiada	Regular Estado. Obras en ejecución. Tránsito con extrema precaución. Vel Max. 40Km/h.	Deformaciones longitudinales tipo "serrucho" Tránsito parcial por banquetas
98	BANDERA - PINTO	Tierra	Regular Estado. Tránsito con extrema precaución. Velocidad Max 30 km/h.	Tareas de Reparación Puente. Mantenimiento de rutina. Se recomienda tener precaución.
157	FRIAS - LLAVALLE	Pavimento de Hormigón	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Vel max. 100 Km./Hora	Demarcación horizontal regular.
157	LLAVALLE - Lte. c/ TUCUMÁN	Pavimento asfáltico	Buen Estado, transitable con precaución general por ejecución de distintas obras. Vel max. 110 Km./Hora	Demarcación horizontal y vertical deficiente.

Fuente: www.vialidad.gov.ar Última actualización 22/08/2006 11:31 hs.

ESTIMACIONES DEL TMDA CENSOS DE CLASIFICACION VEHICULAR						
RUTA		DISTRITO	LIMITES DEL TRAMO	TMDA		
				2000	2001	2002
Vehículos pesados						
9	2	CORDOBA	VA.DE MARIA - LTE.C/SANTIAGO DEL ESTERO		1.450	1.200
9	16	SANTIAGO	LTE.C/CORDOBA - ACC.A VILLA OJO DE AGUA		1.450	1.200
9	16	SANTIAGO	ACC.A VILLA OJO DE AGUA - VILLA SAN MARTIN	1.143	1.029	859
9	2	CORDOBA	ACC.A LAS PENAS - SAN JOSE DE LA DORMIDA		2.500	2.200
9	2	CORDOBA	SAN JOSE DE LA DORMIDA - VILLA DE MARIA		2.350	2.100
9	16	SANTIAGO	VILLA SAN MARTIN - ACCESO A SIMBOL		1.250	1.200
9	16	SANTIAGO	ACCESO A SIMBOL - ARRAGA		1.250	1.200
9	16	SANTIAGO	ARRAGA - SANTIAGO DEL ESTERO (ENT.)	2.300	2.100	2.050
9	16	SANTIAGO	S.DEL ESTERO (SAL.) - RIO HONDO (ENT.)	3.039	2.816	2.720
9	16	SANTIAGO	RIO HONDO (SAL.) - LTE.C/TUCUMAN		2.550	2.450
9	3	TUCUMAN	LTE.C/ S.DEL ESTERO - INT.R.P.323 (I)		2.550	2.450
16	18	CHACO	INT.R.P.94 - LTE.C/SGO.DEL ESTERO		900	850
16	16	SANTIAGO	LTE.C/CHACO - INT.R.P.6 (I)		350	300
16	16	SANTIAGO	INT.R.P.6 (I) - MONTE QUEMADO		400	350
16	16	SANTIAGO	MONTE QUEMADO - LTE.C/CHACO		450	400
16	18	CHACO	LTE.C/SGO.DEL ESTERO - TACO POZO		450	400
34	16	SANTIAGO	INT.R.N.98 (D) - INT.R.P.7 (HERRERA)		1.600	1.550
34	16	SANTIAGO	INT.R.P.7 (HERRERA) - ACCESO A LUGONES		1.500	1.500
34	16	SANTIAGO	ACC.A LUGONES - INT.R.P.164 (I) (GARZA)		1.750	1.750
34	16	SANTIAGO	INT.R.P.164 (I) - INT.R.N.89 (D)		1.650	1.700
34	16	SANTIAGO	INT.R.N.89 (D) - ACCESO A FERNANDEZ		1.500	1.550
34	16	SANTIAGO	ACCESO A FERNANDEZ - INT.R.P.18 (I)	2.583	2.489	2.525
34	16	SANTIAGO	INT.R.P.18 (I) - INT.R.N.34 (ACC.A LA BANDA)	3.800	4.050	4.100
34	16	SANTIAGO	INT.R.N.34 (ACC.A LA BANDA) - INT.R.P.5		1.000	950
34	16	SANTIAGO	INT.R.P.5 - INT.R.P.21		800	750
34	16	SANTIAGO	INT.R.P.21 - INT.R.P.130 (I) (POZO HONDO)		550	500
34	16	SANTIAGO	INT.R.P.130 (I) (POZO HONDO) - LTE.C/SALTA		100	100
34	16	SANTIAGO	ACCESO A SELVA - INT.R.N.98 (D) (PINTO)		1.600	1.550
64	16	SANTIAGO	EMP.R.N.9 (F.SUP.) - CERRILLOS		800	700
64	16	SANTIAGO	CERRILLOS - INT.R.P.24		500	400
64	16	SANTIAGO	INT.R.P.24 - INT.R.N.157 (LTE.C/CATAMARCA)		400	350
89	16	SANTIAGO	LTE.C/CHACO - INT.R.P.116 (I) (QUIMILI)		750	700
89	16	SANTIAGO	INT.R.P.116 (I) - SUNCHO CORRAL (ENT.)	442	350	396
89	16	SANTIAGO	S.CORRAL (SAL.) - INT.R.N.34 (TABOADA)		550	500
98	7	SANTA FE	INT.R.N.95 - LTE.C/SGO.DEL ESTERO		400	300
98	16	SANTIAGO	LTE.C/SANTA FE - ACCESO A BANDERA		400	300
98	16	SANTIAGO	ACC.A BANDERA - INT.R.N.34 (ACC.A PINTO)		100	80
157	16	SANTIAGO	LTE.C/CATAMARCA - FRIAS	1.100	1.050	900
157	16	SANTIAGO	FRIAS - INT.R.N.64 (LAVALLE)	1.421	1.305	1.083
157	16	SANTIAGO	INT.R.N.64 (LAVALLE) - LTE.C/TUCUMAN		1.000	800
157	3	TUCUMAN	LTE.C/SGO.DEL ESTERO - INT.R.P.334		800	650
Nota: Tránsito Medio Diario Anual (TDMA).						
Fuente: Vialidad de la Provincia de Santiago del Estero.						

Como dato adicional, consignamos aquí información suministrada por el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA) acerca de la flota de vehículos pesados radicada en el NOA en general. La misma, propone una mirada alternativa acerca del peso relativo que tiene el sector del transporte de cargas en Santiago del Estero y sus provincias vecinas:

Provincia	Camiones		Acoplados		Total vehiculos	
Tucumán	3.852	37%	2.575	46%	6.427	40%
Salta	2.801	27%	1.085	19%	3.886	24%
Jujuy	1.720	17%	1.096	19%	2.816	18%
Santiago del Estero	1.231	12%	693	12%	1.924	12%
Catamarca	799	8%	205	4%	1.004	6%
Total NOA	10.403	100%	5.654	100%	16.057	100%
Fuente: RUTA, Agosto de 2006.						

Como puede apreciarse, el peso de la provincia en el transporte automotor de cargas es débil en comparación con plazas como Tucumán y Salta. La debilidad relativa del sector transportes, puede ser una desventaja competitiva a la hora de llevar a cabo un proyecto de envergadura logística importante como lo es una Zona Franca.

▣ OBRAS EN EJECUCIÓN Y PROYECTOS EN ESTUDIO

Ruta Nacional N° 9

El tramo desde Km 910 al Km 1006.25, es decir desde el límite con Córdoba hasta el Río Saladillo se encuentra en estado de recuperación. La obra MALLA 402 A -ya en ejecución- está a cargo de la empresa SUPER CEMENTO SA y la recuperación consiste en un bacheo y una carpeta asfáltica de 5 cm de espesor.

La obra MALLA 402 B -también en ejecución- está a cargo de la Empresa IECSA cubre el tramo desde el Km 1006.25 al 1131, es decir desde el Río Saladillo hasta la entrada a Santiago. Esta recuperación consiste en una carpeta de concreto asfáltico desde el Saladillo hasta la ciudad de Loreto y el

resto consiste en un 30% de concreto asfáltico y un 70% lechado (reparación superficial).

Los representantes de Vialidad Nacional opinan que completadas ambas obras la ruta en los tramos mencionados se encontraría en óptimas condiciones.

Ruta Nacional N° 34

Desde La Banda hasta la frontera con Santa Fe, ya existe un *proyecto* MALLA 431 que corresponde a la recuperación de este tramo, el mismo tiene fecha de licitación pero aun falta su aprobación.

En la provincia de Santa Fe la empresa ALQUIMAC comenzó a ejecutar, en varios sectores de la Ruta Nacional N° 34, una obra de gran envergadura, vinculada a su transformación en autovía. La complejidad del tránsito requiere de intervenciones en distintos sectores. Primero se trabajará en saneamiento hidráulico, sumideros, bocas de tormenta para evacuar el agua, otros desagües, luego en el ensanchamiento de terraplenes para poder alojar las nuevas calzadas y los canteros centrales. Finalizada esta etapa, se trabajará en el concreto de hormigón para la colocación de calzadas que se encuentran deterioradas como consecuencia del aumento del tránsito pesado en el sector.

Ruta Nacional N° 64

Actualmente se encuentra en ejecución una obra (MALLA 407) a cargo de la UTE SUPER CEMENTO-IECSA, la misma consiste en una carpeta asfáltica de 4 cm de espesor desde Santiago Capital hasta la localidad de Lavalle.

Ruta Nacional N° 89

Actualmente se encuentra en estado de recuperación, la obra se divide en dos MALLAS:

MALLA 405-B: Cubre desde Yuchán (ubicada entre Suncho Corral y Quimili) hasta Taboada es decir desde el Km 441 hasta el Km 523. Se está realizando una calzada de hormigón en el Km 360, se prevé un ensanche y una carpeta de concreto asfáltico para lo cual hace falta la aprobación de la Nación. También esta prevista la construcción de una variante de esta ruta, lo que significaría alejar la ruta de la zona urbana en la ciudad de Suncho Corral y la construcción de un puente sobre el Río Salado, para lo cual también hace falta aprobación nacional.

La zona de Suncho Corral hasta Yuchán se encuentra en buenas condiciones de tránsito, sin embargo se prevé un mantenimiento a través de un lechado (reparación superficial).

En Taboada, a la altura del Km 523 esta ruta empalma con la Ruta Nacional N° 34, allí está a cargo de la empresa PERALES AGUIAR SRL una obra de mantenimiento que consiste en reconstrucción de las losas de hormigón, y un perfilado de banquetas.

MALLA 405-A: Desde Yuchán Km 441 hasta General Pinedo (provincia del Chaco) Km 263. La obra consiste en una carpeta asfáltica hasta el Km 381, es decir solo hasta el límite con el Chaco y está a cargo de la empresa DECAVIAR SAIC. Se prevé para el futuro inmediato un lechado de mantenimiento.

Ruta Nacional N° 16

Actualmente el tramo que atraviesa la provincia, es decir a la altura de Monte Quemado se encuentra en estado de próxima recuperación ya que la obra fue *adjudicada* aunque aun no ejecutada. La obra consiste en un bacheo y carpeta asfáltica, lo que permitirá una adecuada circulación para tránsito pesado.

Ruta Nacional N° 98

En la actualidad existe un proyecto ya iniciado con duración de 18 meses, que consiste en colocar sobre toda la ruta hasta Tostado un paquete estructural de gran importancia.

Ruta Nacional N° 157

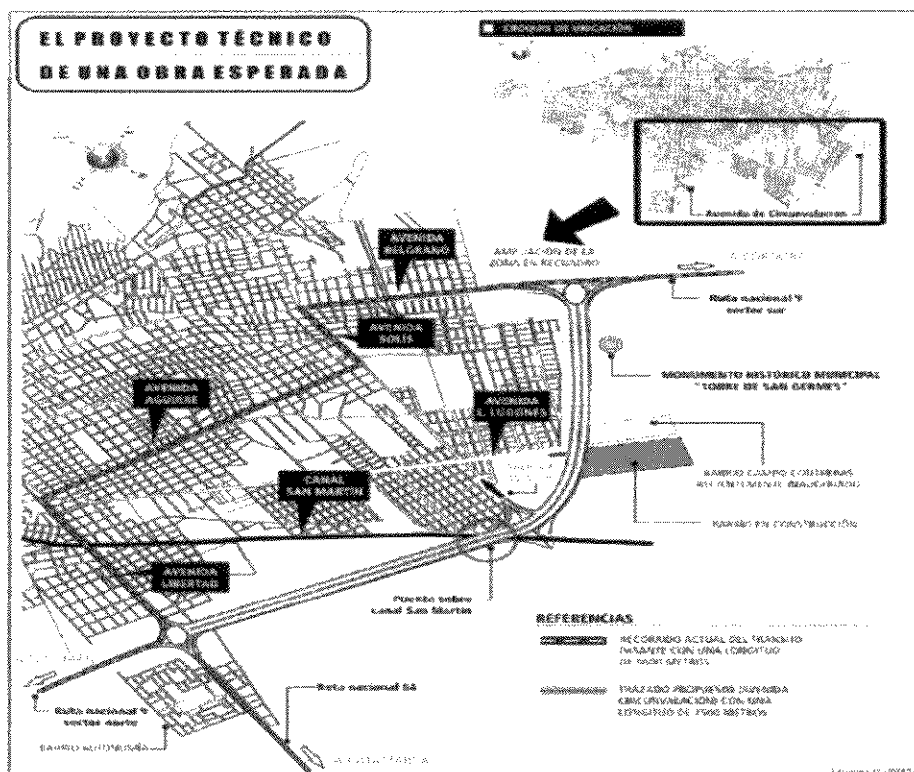
Actualmente existe en el tramo San Pedro-Frías una obra en ejecución, MALLA 408, que consiste en una carpeta asfáltica y un bacheo. El tramo desde Lavalle hasta Frías, actualmente se encuentra en buen estado.

Obras proyectadas en La Banda

Se trata de la construcción de una avenida de 7.500 metros de longitud, una doble calzada y puentes sobre el canal San Martín de la capital¹⁵. Está descrito como un tramo de enlace de la Ruta Nacional N° 9 Norte y N° 64, con la Ruta Nacional N° 9 Sur.

La construcción de esta avenida trata de proteger a la ciudad de los daños provocados por el transporte pesado y dotar de mayor seguridad a la población.

¹⁵ El proyecto demandaría un presupuesto de \$ 31 millones.



Obras proyectadas en Quimilí, Añatuya y Matará

Funcionarios de Obras Públicas de la provincia, anunciaron obras de reconstrucción y refuerzo estructural de 18 kilómetros de la Ruta Provincial N° 92, que une Quimilí con Añatuya; la construcción de una avenida de circunvalación en Añatuya en la unión con la Ruta Provincial N° 7; y el enripiado de 26 kilómetros del camino Matará-Añatuya.

Los 18 kilómetros reconstruidos de la RP N° 92 implican una sección de las cuatro existentes, pero satisfacería las necesidades de una amplia zona agrícola-ganadera, con bosques bajos y cría de bovinos, por lo que esta obra configura un proyecto de inversión para unión de sistemas viales en esta zona de creciente relevancia económica. La obra tuvo su inicio en marzo del presente año y se prevé su terminación para el mes de mayo de 2007.

La obra de la avenida de circunvalación de Añatuya, entre las Rutas Provinciales N° 92 y N° 7, también avanza con ritmo normal, en una longitud de 2.898 metros. Esta obra cumplirá la función de descongestionar el tránsito de vehículos pesados por el centro de Añatuya, vinculando además a dos Rutas Provinciales de importancia regional como lo son las RP N° 92 (Añatuya-Quimilí) y la RP N° 7 (Añatuya-Los Juríes), haciendo de este modo más fluido el tránsito de camiones entre esas rutas y otras vecinas que unen zonas de importancia para la economía provincial.

Obras viales en ejecución por el gobierno de la provincia

OBRAS EN EJECUCION VIALIDAD DE LA PROVINCIA	DEPARTAMENTO
C° PAMPA DE LOS GUANACOS-SACHAYOJ	ALBERDI COPO
ENRIPIADO Del C° MATARA - AÑATUYA - RUTA PROV. N° 21 II° TRAMO DE PROG. 29.500 (MELERO) - 56.000 (AÑATUYA) Y ACCESOS	J.F. IBARRA TABOADA
RECONSTRUCCION DE LA RUTA PROV. N° 24 - TRAMO: VILLA - LA PUNTA - SANTA CATALINA	CHOYA
RECONSTRUCCION DEL CAMINOLA INVERNADA - BANDERA BAJADA (RUTA PROVINCIAL N° 2)	FIGUEROA
ENRIP. C° QUIMILI – WEISBURD	MORENO
MEJ. RUTA PROVINCIAL N° 1 DE PROG. 0,00 - 23.500 E INTERSECCION CON RUTA PROV.51	BANDA ROBLES
AÑATUYA - QUIMILI I° SECCIÓN DE PROG. -700 a 0,00 y 0,00 a 25.000	TABOADA J. F. IBARRA
AÑATUYA - QUIMILI II° SECCIÓN DE PROG. 25.000 - 50.000	J. F. IBARRA d
AÑATUYA - QUIMILI III° SECCIÓN DE PROG. 50.000 - 76.000	J. F. IBARRA MORENO
CONST. AV. CIRCUNVALACIÓN EN CIUDAD AÑATUYA	TABOADA
E° DE CALLES DE ACCESO A LOS B° SALTA PROLONGACION Y LA BAJADA	BANDA
REPARACIÓN INTEGRAL DEI PUENTE FRANCISCO SOLANO (PILAS 1,8 Y 9)	CAPITAL BANDA
PUENTE SOBRE EL CANAL A JUME ESQUINA EN EL ACCESO A EL BARRIALITO	ROBLES
PAVIMENTACIÓN DE R. P. N° 28 Y VINCULACIÓN ENTRE R. P. N° 28 Y 29 EN LOS FLORES	CAPITAL
RECONSTRUCCIÓN DEI CAMINO LA INVERNADA - BANDERA BAJADA (RUTA PROVINCIAL N° 2)	FIGUEROA
RECONSTRUCCIÓN RUTA PROV. N° 24 TRAMO: ESTACIÓN LA PUNTA - VILLA LA PUNTA Y DISTRIBUIDOR EN EST. LA PUNTA	CHOYA
CONSTRUCCION PUENTE S/RIO SALADO EN C° ARGENTINA - FORTÍN INCA	AGUIRRE BELGRANO
ACCESO OESTE A RUTAS 28 Y 29 Y ENLACE INGENIO CONTRERAS	CAPITAL
RECONSTRUCCIÓN DE LA AVDA. LOS MOLINOS, EN EL PARQUE INDUSTRIAL (ACCESO A LA RUTA DE UNIÓN SANTIAGO - LA BANDA DESDE RUTA NACIONAL N° 64)	BANDA
RUTA PROVINCIAL N° 22, PAVIMENTACIÓN DEL CAMINO SELVA - COLONIA ALPINA I° SECCIÓN DE PROG. 0,00 - 20.000	QUEBRACHOS
RECONSTRUCCIÓN DEL CAMINO FORRES - VILLA ROBLES	RIVADAVIA
RUTA PROVINCIAL N° 43, PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MALBRAN (RUTA NAC.N° 34) - BANDERA 1° SECCIÓN DE PROG. 0,00 - 28.500	ROBLES
RECONSTRUCCIÓN DE LOZAS DE CALZADA Y OBRAS DE ARTE EN LA RUTA PROVINCIAL N° 18 - TRAMO: FORRES - MILI (DPTO. ROBLES)	BELGRANO AGUIRRE ROBLES
Fuente: Jefatura de Gabinete Gobernación Santiago del Estero http://www.sde.gov.ar/jefaturadegabinete/info_secre_obr.php	

Obras viales a licitar por el gobierno de la provincia

La construcción de la Ruta Provincial Nº 5, en un trayecto de 28 kilómetros, entre Campo Gallo-Monte Quemado (es el último tramo que falta para llegar pavimentado a Monte Quemado) y el tramo entre Campo Gallo y la localidad de Sacháyoj. Esta infraestructura vial es trascendente, porque permite una comunicación con el límite de otras provincias y favorecerá al transporte de cargas.

Las obras se ejecutarían a mediados de octubre y el tiempo es de 20 meses, las mismas resultan de gran importancia para la población del norte santiaguense.

▣ PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL AEROPUERTO PROVINCIAL

Ubicación:	4 km al noroeste de la ciudad de Santiago del Estero (27° 46' S - 54° 18' O)
Denominación:	Vicecomodoro Ángel de la Paz Aragonés
Alcance:	Cabotaje
Categoría:	OACI 4C
Pista principal (extensión):	1:03/21 2500 X 45 mts (asfalto)
Ayuda para la aeronavegación:	VOR LI NDB
Actividad (horario):	07.00 a 21.00 (habilitado vuelo nocturno)
Operatoria de cargas:	Restringida a paquetería.

Tiene una superficie total de 580 hectáreas y espacio disponible para la instalación de galpones, instalaciones y cualquier infraestructura que tienda a "internacionalizar" este aeropuerto.

El predio tiene espacio suficiente, lo que aun no se tiene es una causa que justifique su internacionalización, evitando así despachar y recibir las cargas en el Aeropuerto Internacional de Tucumán (186 km) o de Córdoba (440 km).

Actualmente en el aeropuerto provincial de Santiago del Estero solo se reciben vuelos con cargas de paquetería, correo y vuelos de pasajeros.

▣ PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS CERCANOS

Puerto Barranqueras

Ubicación: Provincia de Chaco, Departamento San Fernando a 5 km de Resistencia. Está ubicado sobre la rivera derecha del Río Paraná a la altura del kilómetro 1198 de la Ruta General de Navegación, a los 27° 29' de latitud sur y a los 52°39' de longitud oeste.

Canal de acceso y Calado máximo: Calado mínimo de 10 pies. Mayor buque entrado. Eslora 130 metros calado 12 pies.

Terminales y Muelles: Muelle de Hormigón Armado de 800 metros de longitud con muro para protección contra inundaciones. 5 depósitos de 1500 m² cada uno para Almacenaje de Mercaderías. 20.000 m² de Plazoletas de hormigón armado para almacenaje de mercaderías a granel y contenedores. 9 grúas pórtico sobre muelle con capacidades de izaje de hasta 27 toneladas.

Conectividad: Acceso vial.

Puerto Rosario

Ubicación: Se extiende frente a la ciudad de Rosario (Santa Fe) a lo largo de la ribera derecha del Río Paraná a la altura del km 420. Latitud 32° 57' sur y Longitud 60° 38' oeste.

Canal de acceso y calado máximo: El Canal Emilio Mitre conecta al puerto con el mar, distante 550 km. El calado efectivo es de 32 pies.

Terminales y Muelles: Tres elevadores terminales, cuentan con recepción de camiones, vagones y barcazas y una capacidad de embarque nominal de 3.200

ton/h y 3.600 ton/h respectivamente. Muelles con una longitud total de 3.500 metros. Dársena interior para descarga, manipuleo, espera y demás servicios a trenes de barcazas. Almacenaje: 77.500 m³ para graneles líquidos. 30.000 m² de galpones cubiertos para almacenaje multipropósito, 4.692 m² para almacenaje horizontal de graneles y 229.00 ton. de almacenaje vertical de granos.

▣ GAS Y ENERGÍA ELÉCTRICA

▣▣ Gas Natural

La red de gas de la provincia hoy día solo abastece a ciudad Capital y La Banda, es decir a nivel industrial solo reciben gas de red aquellas industrias que estén ubicadas dentro de estas localidades, el resto de la provincia no cuenta con provisión de gas de red. Cabe mencionar, que se prevé que a fines de este año la localidad de Fernández y algunas vecinas cuenten con este servicio ya que la obra se encuentra en ejecución.

▣▣▣ Obras y proyectos en estudio

Gasoducto principal viene desde Campo Durán, entra a la provincia por Río Hondo y abastece Capital y La Banda. Se entregan 25.000 BTU, de los cuales Capital y La Banda consumen 17.000 BTU con lo que no queda demasiado resto para abastecer a otras localidades.

Actualmente se encuentra en construcción el gasoducto La Banda-Fernández (funcionaría a fines de agosto) y La Banda-Clodomira, igualmente una vez que estas obras se completen el consumo pasaría de 17.000 BTU a 18.000 BTU, aun habría capacidad excedente de 7.000 BTU pero en el resto de la provincia no hay líneas de gas.

A nivel de estudios iniciales de prefactibilidad, se pretende hacer un gasoducto tomando directamente la TGN¹⁶ desde Frías hasta Loreto, se trabajaría con la empresa GASNOR. Se pretende luego hacer otra línea de 10 pulgadas (las líneas para consumo residencial son normalmente de 4 pulgadas) que una Loreto-Brea Pozo y luego Brea Pozo-Taboada llegando de esta forma a la Ruta Nacional N° 34. Finalmente extender Taboada-Fernández entonces disminuiría el consumo del gasoducto principal en la zona de Fernández, permitiendo más excedente para que sea utilizado y se amplíe la red en Capital y La Banda, donde se encuentra la mayor demanda o bien vender gas industrial en la zona del Parque Industrial.

Para Taboada, hacia el sur, se está realizando el estudio para poner una planta compresora en Taboada para extenderse hasta Colonia Dora en 10 u 8 pulgadas y desde allí hacia Añatuya en 6 pulgadas y luego a Pinto también en 6 pulgadas finalmente Pinto-Bandera en 4 pulgadas.

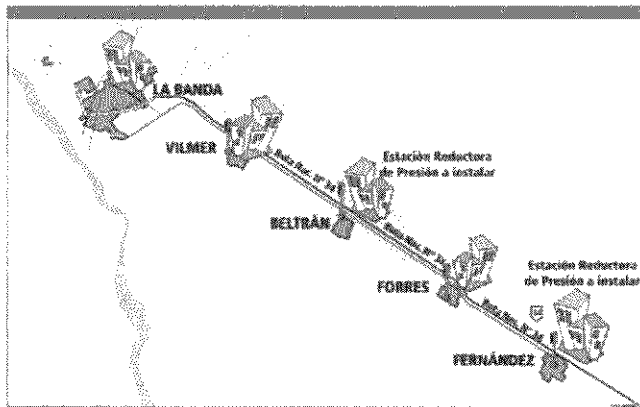
Taboada hacia el norte se pretende extender hasta Suncho Corral y luego a Quimilí en 6 pulgadas, se podría llegar luego de Quimilí hasta Tintina con esto se haría un gasoducto de un corredor importante como es Ruta Nacional N° 34.

Otra idea es hacer otro Gasoducto hasta Ojo de Agua y luego llegar a Sumampa y unir Sumampa con Pinto

En resumen, la idea central es hacer tres tomas desde la TGN: una bien al norte, otra en la zona central y otra en la sur, para proveer de gas a toda la provincia.

¹⁶ Caño madre de 30 pulgadas, es el que trae el gran volumen de gas que viene desde campo Durán y pasa a Córdoba desde allí se toman los caños.

Gasoducto Santiago-Fernández¹⁷



La obra tiene una extensión de 48 Km y un recorrido paralelo a la Ruta Nacional N° 34.

El gasoducto pasará por las entradas de cada ciudad en el trayecto Santiago-Fernández y en una etapa posterior, seguramente los municipios de Vilmer, Beltrán, Forres y Fernández, pedirán formalmente que se realice todo el tendido de la red domiciliaria.

La empresa adjudicada para realizar la obra es TAICO, que es una empresa tucumana que se dedica a hacer este tipo gasoductos.

El gasoducto parte desde una rotonda, una isleta donde está el punto de conexión y que está ubicada al costado del Matadero Frigorífico 17 de Octubre, sigue por la calle que desemboca en el Parque Industrial y continua por la RP N° 51, luego empalma la RP N° 51 hasta la RN N° 34 y después va en forma paralela a la RN N° 34.

El punto final de esta obra es la ciudad de Fernández, pero hay puntos intermedios como por ejemplo en cada pueblo se pondrá una cámara o subestación reductora, una cámara de reducción de presión porque la distribución se hace en baja presión. Habrá una cámara de este tipo en Vilmer,

¹⁷ Obra que culminaría a fines de Agosto 2006.

en Beltrán, en Forres y en Fernández. Similar pedido realizan algunos barrios de La Banda

III Energía Eléctrica

Actualmente la provincia se presenta deficitaria en términos energéticos, para lo cual se están realizando y programando importantes obras para extender la red energética hacia todo el interior provincial.

Al igual que con el gas, el 80% de los consumidores que pueden acceder al servicio de energía eléctrica están concentrados en Capital y La Banda. Esto genera un problema a nivel industrial, ya que esta deficiencia obliga a las industrias a concentrarse en estos distritos, o bien a autoabastecerse comprando directamente la energía al mercado mayorista.

La energía eléctrica es uno de los puntos más considerados en los últimos años para la realización de inversiones, existen algunos proyectos importantes que ya se encuentran en ejecución y otros próximos a realizarse. Las autoridades provinciales estiman que los mismos permitirán estabilizar a nivel de energía a la provincia para el año 2009

III.1 Obras y proyectos en estudio

De todos los usuarios de la provincia el 80% está concentrado en Capital y La Banda, y la mayor parte de la demanda es de origen residencial. Actualmente hay algunos proyectos para lograr abastecer a la demanda Industrial que pueda surgir en la provincia.

Existen 2 ternas o líneas de 132kv que vienen desde El Bracho y alimentan Capital y La Banda. Se estudia un proyecto de una tercera terna de 132Kv para alimentar Capital y La Banda, desde ella saldría una línea hasta Suncho Corral, Añatuya, desde allí se extenderían líneas Añatuya-Bandera, Bandera-Pinto y Suncho Corral-Quimilí.

Se tiene previsto comprar 3 grupos electrógenos de gran potencia para alimentar a Quimilí, Añatuya y Bandera, de esta forma ante un eventual corte al menos la parte industrial quedaría solucionada.

Quimilí, Bandera y Añatuya si bien no son zonas industriales, son importantes acopiadoras de granos y se ven perjudicadas por esta actual falta de energía, se espera industrializar esta zona a partir de esta tendencia.

Por su parte, el Plan Federal I consiste en una línea que saldría desde El Bracho, sube hasta Jujuy, luego baja hasta Monte Quemado, son líneas de 500Kv y unen el NOA con el NEA, estas se abastecen de la central atómica, este proyecto es del año 1970. Se pretende unir el NOA con el NEA, El Bracho con Resistencia, y para ello es necesario atravesar con estas líneas la provincia de Santiago del Estero. Este proyecto solicita un crédito al Banco Mundial y la obra se realizaría por tramos teniendo una duración de 3 años.

Se pondría una estación transformadora en Monte Quemado, pero esta idea correspondería al Plan Federal II, que aun no está presentado pero si se está elaborando. Estas líneas serían de 132Kv y cubrirían Monte Quemado, Campo Gallo, Tintina y Quimilí. Por ejemplo, de Monte Quemado hasta Nueva Esperanza se podría transmitir 100Mw y permitiría una proyección de demanda para 10 años. Con 3 líneas se obtendrían 240Mw.

Existe otro plan en el que se está trabajando, este consiste en hacer una estación transformadora en Lavalle logrando una línea de 500Kv que vendría desde Catamarca y de esos 500Kv transmitir 1000Mw, que incluso podrían abastecer a Catamarca y Tucumán ya que para Santiago se utilizaría una línea de 132Kv.

En la zona sur, Ojo de Agua, que actualmente se abastece EPEC de Córdoba tiene precios bastante elevados, entonces se pretende eliminar esa provisión y tener una línea propia cubriendo las localidades de Quebracho, Ojo de Agua y Sumampa. Esta obra ya está licitada.

Otra idea que se tiene en este organismo es desde Recreo (Santa Fe), sacar una línea de 132Kv y entrar a la provincia, cerrando de esta las líneas de energía eléctrica de la provincia. Entonces, se tendría El Bracho, Lavalle, Ojo de Agua y de esa forma se lograría abastecer a toda la provincia. El plan duraría 8 años.

III Obras en ejecución y por licitar de la Dirección de Energía de la Provincia de Santiago del Estero (DPSE)

- Línea en 33 kv. Bandera-Tostado 1º etapa (finalizada)
- Línea en 33 kv. Santiago-Santa Catalina.
- Estación transformadora 132/13,8 kv Santiago Oeste línea de alta tensión de 132 kv El Bracho-La Banda.
- Provisión de energía eléctrica a El Pirucho.
- Estación transformadora 132/13,8 kv Santiago Sur.
- Provisión de equipos fotovoltaicos completos, materiales de instalación interna y montaje de 337 escuelas rurales.
- Red eléctrica 500kv Lavalle-Santiago (Plan del Fondo Fiduciario del Consejo Federal Eléctrico Nacional).

□ Impresiones generales sobre el estado de la infraestructura en la provincia

El estado actual de la red vial, ferroviaria, de gas y de energía eléctrica no es el adecuado, sin embargo la provincia parece inmersa en un proceso de mejoramiento de toda su infraestructura. Al respecto, se observan esfuerzos desde el orden Nacional y Provincial.

El transporte de cargas preferido por industrias y productores locales es el automotor (camión), esta preferencia esta fundada en los costos, en la seguridad que este medio otorga y en la rapidez de despacho.

En su gran mayoría el sector privado de la provincia no opina favorablemente acerca del estado de las rutas tanto provinciales como nacionales y aseguran que esta deficiencia afecta directamente al costo del flete, pero acceder a otro tipo de transporte los obligaría a incurrir en gastos aun mayores. Asimismo, perciben un cambio favorable con respecto a esto y opinan que todo se debe al interés nacional por vincularse con los mercados internacionales, ya que la provincia se encuentra en un punto importante de conexión con el MERCOSUR, tanto en producción como en vías de comunicación.

En lo referido a una adecuada provisión de energía eléctrica y gas, que permita el funcionamiento de industrias y al crecimiento productivo en general de Santiago del Estero, tanto Capital como La Banda cuentan con todos los servicios y existen obras que los están extendiendo. La expansión de servicios se realiza en recorridos paralelos a corredores nacionales, es decir en el mediano plazo la zona productiva de la provincia podría extenderse hacia el sur y de esta forma acercarse en distancia al puerto y alejarse poco a poco de las zonas urbanas más densamente pobladas.

Los avances en materia vial mostrarían algunos resultados concretos en el corto-mediano plazo, lo mismo que la conexión de Fernández y Clodomira a la red de gas natural. Otras iniciativas, especialmente en materia de gas y energía

eléctrica se hallan en fase de estudio con lo que aun no se pueden prever tiempos ciertos de ejecución.

□ OPINIONES DEL SECTOR PRIVADO ACERCA DEL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA

La presente sección presenta las opiniones recogidas en ocasión de entrevistas en profundidad a una muestra de 13 empresarios del sector privado local que accedieron a hablar del estado actual y perspectivas futuras de la infraestructura provincial ya sea esta: vial; ferroviaria; energética (gas y electricidad); aeroportuaria; y de tratamiento de efluentes.

Se trabajó sobre el análisis de las menciones de problemas relevantes efectuadas por los entrevistados, obteniéndose el siguiente panorama de opinión:

Infraestructura	Menciones de los entrevistados							
	Estado de la infraestructura				Perspectivas a corto/mediano plazo			
	positiva	regular	negativa	total	mejora	igual	empeora	total
Conectividad:	4	1	15	20	5			8
Vial:	3	1	11	15	5	2		7
Provincial	1	1	6	8	3	1		4
Nacional	2		5	7	2	1		3
Ferroviana	1		3	4		1		1
Aeroportuaria			1	1		1		1
Energía:			3	3	3			3
Electricidad			2	2	1			1
Gas		1	1	2	2			2
Efluentes			2	2		1		1
Suma de menciones	4	1	20	25	8	5	0	13
Sobre la base de 13 entrevistas en profundidad.								

De la información recogida pueden inferirse algunas conclusiones, las cuales podrían ser profundizadas en un estudio de caso más focalizado:

- Se detectaron 3 grandes cuestiones relevantes para los entrevistados: la conectividad de la provincia (mencionada por todos ellos); los problemas energéticos (puestos en relieve solo por algunos); lo mismo que la preocupación por el tratamiento de efluentes.

- La principal preocupación en la materia se focaliza en el tema vial, ya sean el caso de rutas nacionales o provinciales, estas últimas tienen gran relevancia dada su preponderancia en las zonas productoras de materias primas y su rol en la logística de abastecimiento de las plantas agroindustriales presentes en el territorio de Santiago del Estero. Las rutas nacionales fueron mencionadas mayormente como vías de salida de la producción.

Entre las vías de comunicación mencionadas cabe resaltar: opiniones divididas, pero con un sesgo negativo acerca del estado de las RN N° 34 y N° 9; comentarios negativos acerca de los déficits de las RN N° 89 y N° 16; comentarios negativos acerca del estado de las rutas provinciales en general.

Un dato alentador lo constituye el hecho que varios entrevistados perciben un proceso de mejoras en marcha y obras en ejecución.

- Con respecto al uso del ferrocarril¹⁸, hay un interés manifiesto en aprovechar sus ventajas en términos de costos, pero salvo para el caso de transportes de materias primas al puerto de Rosario (cereales) no se registraron menciones positivas. En general, se considera que la infraestructura presente en la provincia es deficiente y poco flexible a las necesidades de la producción. Además, no existen en la actualidad niveles aceptables de seguridad para las cargas y precisión en cuanto a tiempos de entrega.

A pesar de la necesidad manifestada por los productores de contar con la opción de transportar sus cargas por este medio, los entrevistados no tienen expectativas de que el servicio vaya a mejorar en el corto/mediano plazo.

¹⁸ La provincia es atravesada por dos ramales ferroviarios de carga: NCA (en funcionamiento) y Belgrano Cargas (con servicios de emergencia, recientemente relicitado).

- Completa el panorama una pobre evaluación del aeropuerto provincial¹⁹ cuyas facilidades logísticas se hallan limitada a paquetería liviana.
- En lo que hace a la performance energética (gas y electricidad) de la provincia, si bien las menciones no lo colocan como un tema preocupante en el corto plazo, resulta significativo el hecho que varios entrevistados afirmen que no trabajan a plena capacidad productiva por falta de suministro ininterrumpible. Asimismo, se repite un panorama alentador a futuro ya que se perciben nuevas obras como el tendido de la línea Norte Grande y la extensión del tendido de gas natural.
- Por último, productores presentes en el Parque Industrial y/o pertenecientes a sectores industriales con eliminación de efluentes peligrosos, manifestaron la necesidad de mejorar las instalaciones existentes y dotar a futuras locaciones industriales de la infraestructura adecuada.

□ OPINIONES DEL SECTOR PRIVADO ACERCA DE SOBRECOSTOS EN LA PROVINCIA

Analizado el material que acaba de reseñarse acerca de las percepciones del sector privado en lo que a infraestructura pública se refiere, surge una clara relación con la cuestión de los “sobrecostos” o “costos perniciosos” que se registran en la provincia.

De los 10 empresarios que accedieron a hablar del tema “sobrecostos” se recogió la siguiente matriz de datos²⁰:

¹⁹ El aeropuerto provincial está habilitado solamente para vuelos de cabotaje y no cuenta con un área logística de cargas.

²⁰ Se les pidió identificar solo uno por entrevistado, el principal en su opinión.

Principales "sobrecostos"	Menciones
Fletes	2
Energía:	2
Electricidad	1
Gas	1
Aduana	2
Impuestos provinciales	2
Agua	1
Mano de obra calificada	1
Suma de menciones	10
Sobre la base de 10 entrevistas en profundidad.	

Sobre el particular, vale la pena destacar el hecho que los entrevistados, paso seguido de manifestar su opinión acerca de los distintos servicios públicos provinciales, dieron cuenta del efecto de los mismos en su matriz de costos y en sus niveles de productividad.

- Puede observarse una cierta correlación entre los problemas destacados en torno al estado deficiente de la red vial provincial y la percepción de sobrecostos en los fletes que se pagan.

Cita:

"No consiguen fletes para transitar las rutas a Quimilí y Suncho Corral, o los accesos a Chaco y Formosa (lo que limita las ventas). Rutas en mal estado se traducen en fletes más caros".

- Por otra parte, las dificultades en el aprovisionamiento de energía (gas y electricidad) repercuten en las empresas en la forma de mayores costos, restricciones en cuanto a los horarios de producción y un menor uso de la capacidad instalada.

Cita 1:

"Otra de las debilidades de la zona es el abastecimiento de energía: falta capacidad eléctrica, siendo muy oneroso el cargo de 18 a 23 horas, razón

por lo cual se ve afectada la matriz de costos y nos vemos impedidos de trabajar al máximo de su capacidad”.

Cita 2:

“A nivel insumos, el gran limitante es la provisión de gas natural, ya que contamos con un contrato de provisión interrumpible en el cual pagamos el producto a precio de mercado (3 veces más caro) en caso de querer trabajar a máxima capacidad. Hoy día trabajamos con 50% de capacidad ociosa”.

- Un tema que surge con mucha fuerza entre los principales exportadores de la provincia es el relacionado a la falta de una Aduana propia en la provincia, con los trastornos que acarrea la dependencia funcional de la Aduana de Tucumán para las operaciones en Santiago del Estero.

Cita 1:

“Son frecuentes los atrasos en la llegada del personal desde Tucumán (en automóvil), con lo que aumentan los costos de comercialización al tener el camión parado en la puerta de la fábrica”.

Cita 2:

“Sobre los costos aduaneros adicionales para las empresas de Santiago del Estero cabe señalar que si la mercadería sale por la Aduana de Tucumán, o se pagan los viáticos de los funcionarios intervinientes que vienen de Tucumán o bien se manda el transporte a Tucumán y vuelta hacia el sur a Buenos Aires. Además, en el caso de salir por la Aduana de Buenos Aires, los costos se encarecen en caso de tener problemas de algún tipo con la carga o la documentación de despacho, asimismo las esperas del transporte en Buenos Aires son más caras”.

- Un tema nuevo que también surgió en las entrevista fue el de la carga impositiva y la poca visibilidad que tienen los impuestos en términos de bienestar para la población o beneficios para la producción.

Cita 1:

*“Los mayores **costos** de las empresas en Santiago de Estero son los **costos** de transporte y de los impuestos, esto se refiere a una alta alícuota de Ingresos Brutos, revalúos de inmuebles para base imponible del Impuesto Inmobiliario sin tener en cuenta el destino de los mismos, tasas municipales que son impuestos debido a la existencia de pobres contraprestaciones por parte de los municipios, fondo de reparación social sobre la nómina, cargas administrativas especiales para los mayores contribuyentes como en el caso del sistema de agentes de retención y percepción”.*

- Por último, cabe mencionar la incidencia en costos de la falta de agua -que no requiera tratamiento previo- en algunas regiones y la escasez de mano de obra industrial calificada.

Tarea g. Selección de una muestra representativa de empresas y productos con alto perfil exportador.

▮ SECTORES Y EMPRESAS CON MAYOR POTENCIAL EXPORTADOR²¹

Atento la recorrida hasta aquí efectuada por los distintos sectores productivos de la provincia, y luego de ahondar en la caracterización de los conglomerados más dinámicos y sus conexiones con el comercio exterior, se intenta a continuación una selección de los productos y empresas/sectores²² con mayor perfil exportador. Esta selección se realiza a los fines de delinear un perfil de especialización posible para el proyecto de Zona Franca, a la vez que focalizar en el espectro de posibles locaciones.

Para la selección de los sectores con mayor potencial exportador, se tomó como base: el dinamismo de las exportaciones durante los últimos años (2003-2005), la existencia de empresas que agreguen valor a la producción primaria de la provincia, la participación en el Producto Bruto Geográfico (2001) y la significación del sector en el Valor de la Producción (1994). Se utilizaron las series de datos disponibles y se obtuvo un importante respaldo en el material recogido en campo.

El cuadro a continuación da cuenta del dinamismo exportador reciente mostrado por los principales productos de la canasta exportable de la provincia, sobre dicha base cabe resaltar la performance de los siguientes sectores con alto potencial exportador y de agregar valor a las materias primas producidas en la provincia:

²¹ La presente selección no excluye la existencia de otros sectores con buenas perspectivas de comercio exterior, pero a los fines del estudio solo se mencionan los más notorios en función de su contribución a las ventas externas provinciales. Se consideró que el proyecto tendría mayores posibilidades de realizarse en caso de atraer a los grandes actores del comercio exterior de la provincia.

²² En virtud del secreto estadístico invocado con motivo del presente estudio, es que muchas de las observaciones harán referencia genéricamente a "sectores" pudiendo el lector recapitular la nómina de empresas por rubro ya presentada..

- Hilados y Tejidos de Algodón
- Fibras de Algodón
- Legumbres
- Hortalizas
- Cueros

Principales exportaciones de Santiago del Estero en miles de U\$S FOB.			
Productos	2003	2005	Var. 04/05
Soja	78.792	42.487	
Hilados y tejidos de algodón	s/d	21.543	
Maiz	23.680	14.724	
Trigo	21.454	8.063	
Fibras de Algodón	584	6.631	
Sorgo	5.748	2.879	
Legumbres (porotos)	1.513	1.763	
Miel	2.176	1.741	
Cebolla	1.629	1.699	
Girasol	2.623	644	
Pieles y cueros preparados	s/d	452	
Calzados y sus componentes	137	316	
Subtotal	138.336	102.942	
	98%	97%	
Total provincial	141.407	105.918	
Fuente: INDEC.			

Los productos seleccionados muestran un importante crecimiento en sus ventas externas en el periodo, lo que consolida su importancia a nivel del PBG y del VP. Sobre el particular, la industria textil representaba en 1994 (último dato disponible) un 16,9% del VP; la industria alimenticia y de bebidas un 49,9%; y la industria del cuero un 6,8%. Se trata de los 3 sectores con mayor aporte al Valor de la Producción local.

El panorama de sectores con potencial exportador, se completa con 2 rubros que si bien no muestran el mismo dinamismo de los anteriores tienen un desarrollo incipiente a nivel provincial:

- Miel
- Madera

Cabe aquí una aclaración con respecto a la ponderación que se efectúa del sector de oleaginosas y cereales:

- Si bien su peso es muy importante en las exportaciones de la provincia, su aporte en divisas muestra grandes fluctuaciones debidas en parte a los rindes locales y en parte a la fluctuación de los precios internacionales.
- Del trabajo de campo y las fuentes consultadas no surgen elementos de peso que indiquen procesos de valor agregado en torno, por ejemplo, a la cadena de la soja. Solamente se detectó la apertura de infraestructura de almacenamiento por parte de una empresa cerealera multinacional²³. En lo que a actividad aceitera se refiere, no hay datos de proyectos de radicaciones en la provincia con lo que la producción local continuará siendo procesada en las plantas de Santa Fe.
- En cuanto al destino de la producción maicera, las exportaciones en grano son preponderantes y el destino alternativo que prepondera es la suplementación de ganado bovino. Existirían algunos proyectos en ciernes relacionados con la producción de biodiesel, pero su destino previsible -al menos en un comienzo- sería el mercado interno con lo cual no vemos posible su atracción hacia una futura Zona Franca.
- En lo que a trigo se refiere, más allá de las exportaciones de granos lo que puede verse es una pequeña industria molinera local que si bien fue sondeada con entrevistas personales no se vislumbra la existencia de proyectos de peso relacionados con la exportación. Al parecer, la mayor parte de la producción de harinas tiene como destino el mercado local y regional del NOA. Sobre las perspectivas de exportación, los entrevistados

²³ Durante este año, la firma multinacional Cargill adquirió la planta elevadora de granos que le perteneciera a la firma Vicentín. Esta planta de acopio ubicada en el ingreso en la ciudad de Bandera tiene una capacidad para albergar 40.000 toneladas de grano. Diario El Liberal, Suplemento Agro 11/05/06.

identificaron a los mercados de Perú y Bolivia como atractivos por su alto consumo.

Las impresiones vertidas acerca de la ausencia de iniciativas de porte destinadas a agregar valor a la producción local de cereales y oleaginosas con destino a la exportación, se basan en la información primaria generada por el proyecto y la información secundaria relevada de diversas fuentes públicas y privadas.

Una referencia adicional, que contribuye a delinear un posible perfil para el proyecto de Zona Franca en la provincia está dado por la determinación de las posibilidades de aprovechamiento por parte de diversos sectores del comercio local. Sobre la base del relevamiento efectuado, diversos sectores vinculados con el comercio de importación evidenciaron su preferencia por el direccionamiento del proyecto hacia una Zona Franca Comercial, en los sectores con potencial de aprovechamiento de la misma consideramos los siguientes: maquinaria agrícola y repuestos; agroquímicos y químicos en general; electrodomésticos.

Rama de Actividad	% Valor de la Producción CNE 1994	
	Pais	Santiago del Estero
Total	100,0%	100,0%
Alimentos y bebidas	23,2%	49,9% (acumulado)
Productos textiles	4,3%	66,8%
Curtido de cuero y calzado	2,3%	73,6%
Editoriales, imprenta y otros	5,0%	80,3%
Productos de metal, excepto maquinarias	4,7%	86,6%
Madera y corcho, excepto muebles	1,2%	89,5%
Muebles y otras industrias manufactureras	1,8%	91,3%
Automotores y autopartes	7,2%	92,5%
Caucho y plástico	3,8%	93,0%
Minerales no metálicos	4,0%	93,5%
Maquinaria y equipo, excepto de oficina	5,3%	94,0%
Motores, equipos y suministros eléctricos	2,1%	94,5%
Prendas de vestir	2,3%	94,6%
Resto	32,8%	100,0%

Fuente: INDEC. Aun no se halla completamente procesada la información correspondiente al CNE 2004.

Provincia de Santiago del Estero. Producto Bruto Geográfico 1993/2001 (en millones de pesos corrientes)			
Años	2001	Estructura	
TOTAL	1.285,2	100,0%	
SECTOR PRIMARIO	162,8	12,7%	
Agricultura	161,6	12,6%	
Minas y Canteras	1,2	0,1%	
SECTOR SECUNDARIO	247,3	19,2%	
Industrias Manufactureras	87,0	6,8%	
Electricidad, Gas y Agua	49,5	3,8%	
Construcción	110,8	8,6%	
SECTOR TERCIARIO	875,1	68,1%	
Comercio, restaurantes y hoteles	188,9	14,7%	
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	101,9	7,9%	
Servicios financieros	180,3	14,0%	
Servicios sociales	403,9	31,4%	
Fuente: Ministerio del Interior.			

Tarea h. Sondeo de las variables clave para su radicación y los factores determinantes para la localización de la ZF.

II OPINIÓN DEL SECTOR PRIVADO SOBRE LOCALIZACIONES

La presente sección reseña las opiniones recogidas en entrevistas mantenidas con empresarios del sector privado local, que accedieron a hacer comentarios respecto de localizaciones alternativas para una Zona Franca en la provincia.

En lo que a características genéricas que debería tener una buena localización para sus operaciones, los empresarios y referentes locales consideraron imprescindible:

- Muy buena conectividad geográfica
- Servicios de apoyo competitivos
- Aptitud agroecológica y buen acceso a materias primas
- Cercanía a mercados
- Política fiscal e incentivos económicos claros
- Un marco jurídico estable

En lo que a sitios puntuales se refiere, de los 11 empresarios que accedieron a hablar del tema se recogió la siguiente matriz de datos²⁴ :

Localizaciones alternativas para la Zona Franca	Menciones
La Banda (Parque Industrial)	8
Localidades sobre la RN N° 34 (al sur de Capital-La Banda, en un radio no mayor a 100 km)	6
Fernández (RN N° 34)	3
Río Hondo	2
Santiago Capital	1
Suma de menciones	20
Sobre la base de 11 entrevistas en profundidad.	

- La mayor parte de los entrevistados (8 de ellos) mencionaron al Parque Industrial de La Banda como la mejor localización industrial en la actualidad.

²⁴ Se les pidió identificar hasta dos locaciones por entrevistado.

Casi todos ven hoy a La Banda como el *“centro neurálgico industrial de la provincia”*.

- Pensando en alternativas con posibilidades en el corto/mediano plazo, los entrevistados optaron mayoritariamente por ciudades sobre la RN N° 34 al sur del conglomerado Capital-La Banda. Cabe recordar que esta ruta corre en paralelo a las vías del Ferrocarril NCA (cargas) uno de los dos que opera en la provincia y el de mejor performance en los últimos años, cubre la línea Tucumán-Rosario con entrada al puerto. Las ciudades sobre este corredor cuentan además con la posibilidad de brindar facilidades de transporte multimodal carretero-ferroviario.
- Además de la mención genérica que la comprende como parte del corredor sobre la RN N° 34, la ciudad de Fernández recoge 3 menciones (casi uno de cada 3 entrevistados).
- Las ciudades de Frias y Añatuya, actuales referentes del tema Zona Franca en la provincia, a pesar de su importante tamaño relativo a nivel provincial no registran menciones por parte de los entrevistados.

Las siguientes citas pretenden ilustrar mejor las opiniones registradas:

Cita 1:

“Las localizaciones aptas para absorber emprendimientos como la Zona Franca son las ciudades de La Banda (Parque Industrial) y Fernández, por encontrarse sobre la RN N° 34 y estar equidistantes de las distintas zonas de producción primaria e industrial de la provincia”.

Cita 2:

“La mejor localización para una Zona Franca sería el Parque Industrial, que cuenta con espacio e infraestructura disponible. Asimismo, favorecerían la

inversión productiva un entorno jurídico estable y un esquema claro de beneficios económicos”.

Cita 3:

“Las mejores localizaciones industriales dependerán del destino de la producción, en el caso que se destine al consumo interno, lo más conveniente es La Banda, el Parque Industrial fundamentalmente, por su adecuada ubicación, salvo por los graves problemas de seguridad que tienen las empresas allí radicada y otra buena ubicación es Santiago Capital. En el caso que el destino sea la exportación, lo más adecuado es más al sur, en localidades ubicadas sobre RN N° 34”.

“Si existiera una integración vial adecuada con los puertos del norte de Chile por el noroeste argentino, la zona de Termas de Río Hondo podría ser de gran interés. La variable definitoria es el destino de la producción”.

Cita 4:

“A modo de opinión personal sería interesante comenzar por una Zona Franca Comercial, en una localidad de ingreso masivo de turistas como por ejemplo Termas de Río Hondo, ya que esta localidad es muy visitada por turistas de diferentes lugares tanto del país como extranjeros, lo que permitiría a la Zona Franca ser conocida y visitada inicialmente a modo turístico para luego abrir las puertas a nuevas inversiones y a nuevos mercados que posiblemente se interesen en participar de nuestra economía”.

“Otras opciones interesantes serían Fernández, Taboada u otras localidades ubicadas sobre RN N° 34 de esta forma se extendería la zona industrial evitando hacer de Capital y Banda una “gran metrópoli”. En la actualidad estas localidades no cuentan con la infraestructura adecuada (gas, energía eléctrica, cloacas) para la radicación de industrias, pero son proyectos que ya se están ejecutando, de manera que si este proyecto de creación de una Zona Franca

se implementara dentro de 2 años o tal vez menos podría considerarse a Fernández u otras localidades cercanas como opciones aptas”.

“Si la implementación debiera ser inmediata, lo más apto es Capital, utilizando una parte del Parque Industrial para ello ya que no se sabe si todas las empresas integrantes del Parque están dispuestas a participar activamente de la Zona Franca. El Parque La Isla hoy cuenta con todas instalaciones y servicios necesarios para instalar allí el predio de la Zona Franca”.

Cita 5:

“La locación más adecuada sería la ciudad de Fernández sobre la RN Nº 34 que une el corredor entre Buenos Aires y Tucumán-Rosario de la Frontera (Salta)”.

Tarea i. Conclusiones.

PRINCIPALES OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

En 2001 el PBG provincial estaba conformado en un 12,7% por el sector primario, 19,2% por el secundario y 68,1% por el terciario. Dentro de este último, los servicios sociales representaban el 31,4% del mismo. La composición del producto se mantuvo relativamente estable durante la década del '90.

La estructura productiva de la provincia se asienta sobre la producción primaria, fundamentalmente sobre los sectores agrícola, ganadero y forestal, dentro de los cuales se destacó, durante la última década, la actividad algodonera. La expansión experimentada en ese período, la constituyó en la principal actividad productiva, no sólo por la magnitud de su valor agregado, sino también por su importancia en el comercio exterior provincial y sus eslabonamientos con el sector industrial (desmontadoras de fibras, hilanderías y tejedurías). Sin embargo, en los últimos años, dicha preponderancia está siendo desplazada por la creciente importancia del cultivo de la soja.

El sector manufacturero provincial tiene escaso desarrollo y la principal actividad industrial es el desmotado de algodón. La elaboración de alimentos y bebidas constituye el sector industrial más relevante con cerca del 50% del valor de la producción, le sigue en importancia la industria textil que genera el 17%.

La rama textil es la que más rápidamente reaccionó a los cambios económicos ocurridos a partir del año 2002. Tanto FIALSA (INTA), COTEMINAS, SAFICO y VIEGA evidencian un alto grado de actividad.

Cabe destacar que de todas las industrias listadas, las de mayor envergadura tanto en volúmenes de producción, como en infraestructura son las textiles INTA SA, COTEMINAS SA y la fábrica de bebidas PRODUNOA SA. Merece atención la reciente radicación de PAUNY-ZANELLO con una planta de ensamblado de minibuses y maquinaria agrícola.

El estado actual de la red vial, ferroviaria, de gas y de energía eléctrica no es el adecuado. Puede observarse una cierta correlación entre los problemas destacados en torno al estado deficiente de la red vial provincial y la percepción de sobrecostos en los fletes que se pagan.

El transporte de cargas preferido por industrias y productores locales es el automotor (camión), esta preferencia esta fundada en los costos, en la seguridad que este medio otorga y en la rapidez de despacho. El ferrocarril interesa a los productores, pero no es percibido como operativamente confiable.

En su gran mayoría el sector privado de la provincia no opina favorablemente acerca del estado de las rutas tanto provinciales como nacionales y aseguran que esta deficiencia afecta directamente al costo del flete, pero acceder a otro tipo de transporte los obligaría a incurrir en gastos aun mayores.

Asimismo, perciben un cambio favorable en lo que a inversión pública en infraestructura se refiere y opinan que todo se debe al interés nacional por vincularse con los mercados internacionales, ya que la provincia se encuentra en un punto importante de conexión con el MERCOSUR, tanto en producción como en vías de comunicación.

En lo referido a una adecuada provisión de energía eléctrica y gas, que permita el funcionamiento de industrias y al crecimiento productivo en general de Santiago del Estero, tanto Capital como La Banda cuentan con todos los servicios y existen obras que de a poco los están extendiendo. La expansión de servicios se realizaria en principio en recorridos paralelos a corredores nacionales, es decir en el mediano plazo la zona productiva de la provincia podria extenderse hacia el sur sobre la RN N° 34 y de esta forma acercarse en distancia al puerto y alejarse poco a poco de las zonas urbanas más densamente pobladas.

Los avances en materia vial mostrarían algunos resultados concretos en el corto-mediano plazo, lo mismo que la conexión de Fernández y Clodomira a la red de gas natural. Otras iniciativas, especialmente en materia energética se hallan en fase de estudio con lo que aun no se pueden prever tiempos ciertos de ejecución.

Por otra parte, las dificultades en el aprovisionamiento de energía (gas y electricidad) repercuten en las empresas en la forma de mayores costos, restricciones en cuanto a los horarios de producción y un menor uso de la capacidad instalada.

Un tema que surge con mucha fuerza entre los principales exportadores de la provincia es el relacionado a la falta de una Aduana propia en la provincia, con los trastornos que acarrea la dependencia funcional de la Aduana de Tucumán para las operaciones en Santiago del Estero.

Debido a su dinamismo exportador reciente se resalta la performance de los siguientes sectores con alto potencial exportador en la provincia:

- Hilados y Tejidos de Algodón
- Fibras de Algodón
- Legumbres
- Hortalizas
- Cueros

Los productos seleccionados muestran un importante crecimiento en sus ventas externas en el periodo, lo que consolida su importancia a nivel del PBG y del VP. Sobre el particular, la industria textil representaba en 1994 (último dato disponible) un 16,9% del VP; la industria alimenticia y de bebidas un 49,9%; y la industria del cuero un 6,8%. Se trata de los 3 sectores con mayor aporte al Valor de la Producción local.

El panorama de sectores con potencial exportador, se completa con 2 rubros que si bien no muestran el mismo dinamismo de los anteriores tienen un desarrollo incipiente a nivel provincial:

- Miel
- Madera

Si bien su gravitación en las exportaciones de la provincia es muy importante, del trabajo de campo y las fuentes consultadas no surgen elementos de peso que indiquen procesos de valor agregado en torno, por ejemplo, a la cadena de la soja. En lo que a actividad aceitera se refiere, no hay datos de proyectos de radicaciones en la provincia con lo que la producción local continuará siendo procesada en las plantas de Santa Fe.

Los entrevistados pertenecientes al sector manufacturero no mostraron gran interés en montar plantas en una Zona Franca, más que nada porque en general se trata de productos que no son exclusivamente para la exportación y porque muchas de las empresas son pymes (no pueden tener dos plantas a la vez, una para mercado interno y otra para exportación). Algo que sí interesó fue la posibilidad de importación de insumos (químicos).

Una referencia adicional, que contribuye a delinear un posible perfil para el proyecto de Zona Franca en la provincia está dado por la determinación de las posibilidades de aprovechamiento por parte de diversos sectores del comercio local. Sobre la base del relevamiento efectuado, diversos sectores vinculados con el comercio de importación evidenciaron su preferencia por el direccionamiento del proyecto hacia una Zona Franca Comercial, en los sectores con potencial de aprovechamiento de la misma consideramos los siguientes: maquinaria agrícola y repuestos; agroquímicos y químicos en general; electrodomésticos; piezas y repuestos de bicicletas.

En lo que a características genéricas que debería tener una buena localización para sus operaciones, los empresarios y referentes locales consideraron imprescindible:

- Muy buena conectividad geográfica
- Servicios de apoyo competitivos
- Aptitud agroecológica y buen acceso a materias primas
- Cercanía a mercados
- Política fiscal e incentivos económicos claros
- Un marco jurídico estable

La mayor parte de los entrevistados mencionaron al Parque Industrial de La Banda como la mejor localización industrial en la actualidad. Casi todos ven hoy a La Banda como el *“centro neurálgico industrial de la provincia”*.

Pensando en alternativas con posibilidades en el corto/mediano plazo, los entrevistados optaron mayoritariamente por ciudades sobre la RN N° 34 al sur del conglomerado Capital-La Banda. Cabe recordar que esta ruta corre en paralelo a las vías del Ferrocarril NCA (cargas) uno de los dos que opera en la provincia y el de mejor performance en los últimos años, cubre la línea Tucumán-Rosario con entrada al puerto. Las ciudades sobre este corredor cuentan además con la posibilidad de brindar facilidades de transporte multimodal carretero-ferroviario.

Además de la mención genérica que la comprende como parte del corredor sobre la RN N° 34, la ciudad de Fernández recoge varias menciones (casi uno de cada 3 entrevistados).

En el siguiente Título se profundiza la selección de localizaciones alternativas sobre la base de la construcción de un índice de elegibilidad.

TÍTULO 4. PROPUESTA DE PERFIL Y LOCALIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA

Tarea a. Propuesta de configuración de servicios e infraestructura básica.
Benchmarking con emprendimientos similares.

▣ CONFIGURACIÓN DE SERVICIOS

En la presente sección se dará cuenta de la infraestructura y servicios básicos a tener en cuenta en una futura Zona Franca en la provincia, previamente se realizó un relevamiento de la oferta actualmente existente en 5 de las ZF más importantes del país. A continuación se reseña la situación de la oferta, se da cuenta de la situación de Santiago del Estero y se realizan recomendaciones acerca de la configuración de servicios e instalaciones que debería contener el proyecto.

▣ UBICACIÓN Y ACCESOS

Todos los emprendimientos resaltan en primera instancia los aspectos referidos a su conectividad, al respecto en el caso de Córdoba y Tucumán se eligió un emplazamiento sobre la RN N° 9, en localidades cercanas a las capitales de provincia (con capacidad de aprovisionamiento de insumos y servicios, a la vez que importantes mercados consumidores) y sus aeropuertos internacionales. La ZF de General Pico está integrada al aeropuerto (cabotaje) de la segunda ciudad de la provincia. La ZF La Plata también está emplazada en la ciudad capital de la provincia -cercana al distrito federal- destacándose además su posibilidad de acceso fluvial. Mendoza realiza su integración al parque industrial, su acceso al ferrocarril, a la RN N° 7 y al aeropuerto internacional El Plumerillo.

Todos los emprendimientos tratan de brindar un muy buen nivel de conectividad con Rutas Nacionales vinculadas a corredores de comercio exterior, líneas ferroviarias de carga, facilidades aeroportuarias y fluviales. La conectividad es clave y la posibilidad de transporte multimodal es un valor agregado que resulta en ventaja competitiva para el proyecto.

Para el caso de Santiago del Estero, sus principales corredores nacionales en términos de tránsito carretero son la RN N° 34 y la RN N° 9, el ferrocarril de cargas con mejor desempeño es el Norte Central Argentino (Rosario-Tucumán) ya que la performance del Belgrano Cargas ha venido empeorando en los

últimos años. A nivel aeroportuario, la provincia cuenta solamente con una Terminal de cabotaje sin facilidades de carga.

De la referenciación con otros emprendimientos del país surgen otra observación importante a tener en cuenta, se trata del hecho que varios de ellos se encuentran integrados a parques industriales preexistentes, con lo cual se tiende a la construcción de conglomerados integrados, la generación de sinergias empresarias y el óptimo aprovechamiento de la infraestructura instalada. En el caso de Santiago del Estero, el Parque Industrial de La Banda cuenta con una buena dotación de servicios y con espacio disponible en sus 266 hectáreas.

▣ EXTENSIÓN

Sobre la base de las cinco experiencias que se tienen a la vista, la extensión promedio no debería ser menor a las 100 hectáreas. Esta es solo una medida de referencia, que requiere ser sopesada en virtud de los estudios de mercado que efectúen las empresas interesadas en acceder a una futura concesión de la Zona Franca. En todo caso, se debería tener en cuenta la reserva de una franja de ensanche o expansión futura de la infraestructura común y las empresas radicadas.

▣ SERVICIOS

El relevamiento de servicios comunes muestra un panorama de la configuración básica a tener en cuenta, a la vez que incorpora prestaciones de punta en las localizaciones de mayor movimiento comercial.

Esencialmente los proyectos en marcha cuentan con: seguridad las 24 hs; oficina de Aduana; red de fibra óptica (no todos los casos); planta reductora de gas natural; estación transformadora de electricidad; red de agua industrial potable y contra incendios (no todos los casos); Sistema Informático María (SIM) conectado a la red nacional; registro de stock.

La ZF La Plata, la más importante actualmente, presenta algunas prestaciones adicionales como ser: servicio de logística y distribución; servicios portuarios; verificación de vehículos nuevos, balanza pública y servicio de estiba en Zona Primaria Aduanera.

Más allá de estos servicios comunes, se ofertan en categoría de servicios especiales las siguientes facilidades: depósitos cerrados y al aire libre; locales comerciales y oficinas con vigilancia privada; caminería interior pavimentada; destacamento de Bomberos en el predio; registro de control de ingreso y egreso de stock de la mercadería; medicina laboral y de emergencia; seguro integral; servicio de búsqueda de personal; servicio de fletes terrestres y handing de mercaderías; show rooms; bar y comedor.

Aquí también, la ZF La Plata muestra una mayor sofisticación en su oferta añadiendo: asesoramiento en la confección del proyecto de construcción y seguimiento de obra, ambos sin costo alguno; asesoramiento gratuito aduanero, legal y contable; asesoramiento gratuito en comercio internacional; correo y mensajería; sucursal bancaria; cajero automático; compañía de seguros; transporte interno de pasajeros; salones para exposiciones y conferencias.

└ FACILIDADES LOGÍSTICAS

Un rubro importante a tener en cuenta es la oferta de facilidades logísticas que optimicen las operaciones de los usuarios. A nivel general, los emprendimientos en marcha actualmente cuentan con: terrenos para edificación de galpones y naves industriales; depósitos cubiertos; oficinas con servicios individuales y colectivos; playa de estacionamiento para camiones y vehículos livianos; playa de contenedores; playa para vehículos; playa para maquinarias; playa para mercaderías a granel.

En estas instalaciones, las mercaderías pueden ser objeto de fraccionamiento, control de calidad, cambios de embalajes, etc. Los usuarios de la ZFGP cuentan con franquicias adicionales (otorgadas por ley) para solicitar ante la

Aduana de La Pampa la emisión de warrants y certificados de depósitos de mercadería, materia prima y productos nacionales o extranjeros depositados en la ZF.

Algunos emprendimientos se hallan claramente divididos en áreas específicas a saber: Zona Franca de Almacenamiento; Zona Franca Comercial; y Zona Franca Industrial.

▣ PRESTACIONES BÁSICAS QUE DEBERÍA CONTENER EL PROYECTO DE ZF EN SANTIAGO DEL ESTERO

En términos de *ubicación y accesos*, lo adecuado sería establecer el proyecto sobre uno de los principales corredores nacionales que atraviesan la provincia, idealmente con fácil acceso a ramales ferroviarios, cercano al aeropuerto provincial (a pesar de no tener una zona de cargas establecida) y en lo posible con buena distancia a los puertos del Paraná.

Además, sería útil para los futuros usuarios su ubicación en un centro urbano importante ubicado en una región en la cual haya otros centros urbanos cerca (no aislado geográficamente) en caso de necesidad de insumos o mano de obra adicionales.

Otro punto a tener en cuenta, es la ubicación de la hipotética ZF con respecto al Parque Industrial de La Banda. Sobre el particular, si bien resultaría útil la consolidación del conglomerado industrial actualmente existente en su integración con el proyecto de ZF (por las ventajas antes mencionados), habrá que tener en cuenta criterios estratégicos de desconcentración y expansión del área industrial hacia zonas de cercanía previendo una adecuada conectividad.

Atendiendo a la cuestión de la *extensión* del predio, nos atenemos a lo dicho sobre la base de las cinco experiencias a la vista: la extensión promedio no debería ser menor a las 100 hectáreas, extensión esta sujeta a los estudios de mercado que oportunamente realicen los operadores que pugnen por la concesión.

En términos de *servicios y facilidades logísticas* el proyecto debería contemplar las siguientes prestaciones como mínimo:

- Seguridad las 24 hs;
- Seguro integral;
- Caminería interna asfaltada apta para el tránsito de vehículos pesados;
- Oficina de Aduana (Zona Primaria Aduanera);
- Sistema Informático María (SIM) conectado a la red nacional;
- Planta reductora de gas natural;
- Estación transformadora de electricidad;
- Red contra incendios;
- Enfermería;
- Planta de tratamiento de efluentes;
- Balanza pública;
- Parcelas para depósitos cerrados;
- Parcelas para naves industriales;
- Playa de estacionamiento y maniobra de camiones;
- Playa de maniobras o enlace ferroviario;

Asimismo podría hacer una incorporación paulatina de los siguientes servicios:

- Oficinas, locales comerciales en alquiler y show room;
- Servicio de fletes terrestres y handing de mercaderías;
- Asesoramiento aduanero y en comercio internacional;
- Correo y mensajería;
- Sucursal bancaria;
- Cajero automático;
- Compañía de seguros;
- Comedor.

Benchmarking de infraestructura y servicios de las principales Zonas Francas argentinas en funcionamiento.				
PROVINCIA / ZONA FRANCA	UBICACIÓN / ACCESOS	EXTENSIÓN	SERVICIOS	FACILIDADES LOGÍSTICAS
TUCUMÁN	Ubicada sobre la Ruta Nacional Nº 9, km 1.285, en la ciudad de la Banda del Río Salí, Departamento Cruz Alta. A 7 km del centro de la ciudad de San Miguel de Tucumán. Se comunica al norte de forma directa, con Rosario de la Frontera (Salta) y hacia el sur con Santiago del Estero y Córdoba. Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo a 12 minutos. Ramales de los ferrocarriles Belgrano Cargas y NCA.	Predio de 25 hectáreas.	Servicios Comunes: seguridad las 24 hs; oficina de Aduana permanente; red de fibra óptica; planta reductora de gas natural; estación transformadora de 33.000 voltios; agua industrial potable y contra incendios; Sistema Informático María (SIM) conectado a la red nacional; registro de stock. Servicios Especiales: carmineria interior pavimentada; show rooms.	8.000 m ² de depósitos cubiertos; 180.000 m ² de Terrenos para edificación de galpones y naves industriales; oficinas con servicios individuales y colectivos; playa de estacionamiento para camiones y vehículos livianos; playa de contenedores.
CÓRDOBA ZOFRACOR SA	Estación Juárez Celman - Ruta Nacional Nº 9 (N) km 718. Aeropuerto Internacional a minutos.	Predio de 178 hectáreas.	Servicios Comunes: seguridad privada las 24 hs; oficina de Aduana permanente; red de fibra óptica para voz y datos en todo el predio; sistemas informáticos de última generación; conexión permanente al Sistema Informáticos María (SIM). Servicios Especiales: camión autobomba propio del concesionario; locales comerciales; depósitos cerrados y al aire libre.	Almacenamiento de mercaderías e insumos importados sin plazo de vencimiento; las mercaderías pueden ser objeto de fraccionamiento, control de calidad, cambios de embalajes; nacionalización parcializada de la mercadería según la necesidad del importador.

Benchmarking de infraestructura y servicios de las principales Zonas Francas argentinas en funcionamiento. (continuación)

PROVINCIA / ZONA FRANCA	UBICACIÓN / ACCESOS	EXTENSIÓN	SERVICIOS	FACILIDADES LOGÍSTICAS
BUENOS AIRES ZF LA PLATA	Base operativa en Ensenada, provincia de Buenos Aires. A 60 km de la ciudad de Buenos Aires. Acceso fluvial, en el sitio 23 del puerto de La Plata.	Predio de 70 hectáreas.	Servicios Comunes: personal de seguridad y apoyo con sistemas de alta tecnología; servicio de logística y distribución; servicios portuarios; registro de stock, verificación de vehículos nuevos, balanza pública y servicio de estiba en Zona Primaria Aduanera. Servicios Especiales: asesoramiento en la confección del proyecto de construcción y seguimiento de obra, ambos sin costo alguno; asesoramiento gratuito aduanero, legal y contable; asesoramiento gratuito en comercio internacional; correo y mensajería; cobertura de emergencias médicas; sucursal bancaria; cajero automático; compañía de seguros; transporte interno de pasajeros; salones para exposiciones y conferencias; restaurante y cafetería.	Alquileres especiales: alquiler de un terreno; alquiler de depósito ya construido; alquiler de playa; alquiler de un local; alquiler de una oficina.

Benchmarking de infraestructura y servicios de las principales Zonas Francas argentinas en funcionamiento. (continuación)

PROVINCIA / ZONA FRANCA	UBICACIÓN / ACCESOS	EXTENSIÓN	SERVICIOS	FACILIDADES LOGÍSTICAS
MENDOZA ZF MENDOZA	Ubicada en el Parque Industrial Provincial del Departamento Luján de Cuyo, sobre la Ruta Provincial N° 84. A 35 km de la ciudad de Mendoza. A 42 km. del Aeropuerto Internacional "El Plumerillo". Ferrocarril ALL. Acceso directo a través del corredor Andino, a los principales puertos del Océano Pacífico Sur, a 400 km. de Valparaíso; a 420 km de Ventana y a 470 km del puerto de San Antonio (Chile. Distancias a provincias argentinas: Buenos Aires 1.099 km; Córdoba 721 km; Tucumán 1.400 km.	Predio de 150 hectáreas.	Servicios Comunes: vigilancia y control de accesos; recolección de residuos; drenajes de líquidos cloacales; iluminación; barrido y limpieza. Servicios Especiales: bar y comidas; medicina laboral y de emergencia; seguro integral; vigilancia privada de locales y oficinas; handling de mercaderías.	Zona Franca de Almacenamiento, destinada a insumos y productos importados con los siguientes depósitos: depósitos generales; playa de contenedores; playa para vehículos; playa para maquinaria. Zona Franca Industrial. Zona Franca Comercial.
LA PAMPA ZF GRAL PICO	Calle José Viscardis 1161, General Pico. A 2 km de distancia de la ciudad. A 133 km de Santa Rosa (capital). Lindante al Parque Industrial. Integrado al Sistema Nacional de Aeropuertos: Aeropuerto Internacional de Cargas (2350 x 45 mts) con borde y extremo de pista y luces de aproximación.	Predio de 165 hectáreas.	Servicios Comunes: seguridad las 24 hs los 365 días del año; alumbrado, barrido y limpieza; estación transformadora de energía eléctrica; red de fibra óptica; gas natural comprimido por kg de presión expansible a 60 kg; red troncal de cloacas y desagües. Servicios Especiales: servicio de búsqueda de personal; registro de control de ingreso y egreso de stock de la mercadería; servicio de fletas terrestres; sala de enfermería; destacamento de Bomberos en el mismo predio.	Cálculo automático de tiempo de mercadería en depósito, todo on line y accesible desde cualquier lugar del mundo vía Internet. Los usuarios de la ZFGP pueden solicitar ante la Aduana de La Pampa la emisión de warrants y certificados de depósitos de mercadería, materia prima y productos nacionales o extranjeros depositados en la ZFGP.

**Tarea b. Propuesta de ajustes normativos a introducir
y posible perfil productivo de la ZF.**

□ PROPUESTA DE AJUSTES NORMATIVOS

Observando el conjunto de información relevada, es evidente la necesidad de hacer modificaciones a la legislación vigente²⁵.

Primeramente, la Ley necesitaría ser reglamentada a fin disipar su confusa aplicación. Asimismo, el instituto debería acoplarse a una política industrial y una decisión clara de promoción. Sobre el particular, creemos que debería ponerse el acento en los siguientes puntos:

1. Unificación legislativa, con pautas claras y precisas en cuanto el tratamiento fiscal y aduanero. Debería analizarse la posibilidad de generalizar el régimen preferencial que tiene la Zona Franca de La Pampa para eliminar las asimetrías generadas.
2. Modernización de los sistemas aduaneros, impositivos y de gestión, para resolver el problema del recupero de los impuestos, tanto aduaneros como interiores, para que los usuarios obtengan los beneficios del sistema sin dilaciones.
3. Posibilidad de introducir en el TAG al menos un porcentaje de productos industrializados en la Zona Franca²⁶, para favorecer la inserción de las empresas nacionales en los mercados mundiales, en especial para la internacionalización de las PyMES: dada la imposibilidad de las mismas para mantener operaciones separadas entre mercado interno y mercado externo; y segundo, porque siendo el MERCOSUR la primera escala exportadora de muchas de ellas, para el caso el régimen de Zonas Francas no resulta tan beneficioso en términos de costos.
4. La implantación de Aduanas regionales que permiten controles más eficaces, ágiles y con menores costos para los exportadores. Así, en el

²⁵ En el Título 2 se profundizó en el marco legal del régimen de Zonas Francas.

²⁶ Existen proyectos de ley al respecto, ya reseñados.

ámbito del Congreso de la Nación está en marcha un Proyecto de Ley (Brué y Oliva, Frente Cívico)) para crear una Aduana en Santiago del Estero, el cual ya fue analizado por los Diputados que integran la Comisión de Economía, Presupuesto y Hacienda, con la participación de las autoridades de la Dirección General de Aduanas.

Tarea c. Ranking de localizaciones alternativas. Comunicaciones.
Disponibilidad de insumos clave. Situación sociodemográfica.
Indicadores de empleo y capacidades laborales.

II MATRIZ TEÓRICA SOBRE LOCALIZACIONES

En esta sección, se realiza primero una breve recapitulación sobre los factores competitivos de una Zona Franca. Una vez determinadas las variables a tener en cuenta en la selección de una localización adecuada, se determinarán una serie de indicadores al respecto. Como paso siguiente, se establecerá una ponderación para variables e indicadores para dar forma a un índice de elegibilidad con el cual tratar de mensurar las posibilidades con que cuentan las localidades más grandes de la provincia.

Al respecto, creemos conveniente restringir la búsqueda de locaciones adecuadas a las 10 localidades más pobladas de la provincia. Esta elección metodológica se basa en que "una de las variables definitorias para aceptar o rechazar una zona [es] la capacidad poblacional para absorber la necesidad potencial de mano de obra industrial, llegándose a la conclusión que la relación debería ser de uno a treinta y cinco [1/35], es decir treinta y cinco habitantes por cada nuevo empleo industrial" (Sejas, 1989).

El siguiente ejercicio grafica la selección del piso poblacional que determina la muestra de localidades a evaluar:

Habitantes por cada nuevo puesto	Hipótesis de nuevos puestos de trabajo en ZF		
	200	300	400
25	5.000	7.500	10.000
30	6.000	9.000	12.000
35	7.000	10.500	14.000

Como puede observarse, se construyeron varios escenarios los cuales surgen de haber estipulado un hipotético impacto en el empleo (directo) que podría estar entre 200 y 400 puestos en el largo plazo; y sensibilizar hacia abajo el ratio 1/35 hacia escenarios de 1/30 y 1/25. Las alternativas resultantes marcarían un piso poblacional mínimo que oscila entre 5.000 habitantes y 14.000 habitantes. La decisión metodológica adoptada, ha sido fijar como piso

de la muestra los 9000 habitantes (300 puestos x 30 habitantes). Esta cifra, coincide además con el piso poblacional de los municipios de 2º en Santiago del Estero²⁷.

La nómina de municipios de primera y de segunda se enumera a continuación:

Población principales municipios de la provincia de Santiago del Estero. Censo Nacional 1991-2001.						
Categ.	Departamento	Localidad	Población localidad			
			Censo 1991	Censo 2001	Variación intercensal	
1º	Capital	Santiago del Estero	189.947	230.614	40.667	21,4%
1º	Banda	La Banda	71.877	95.178	23.301	32,4%
1º	Río Hondo	Termas de Río Hondo	23.447	27.838	4.391	18,7%
1º	Choya	Frias	22.048	25.401	3.353	15,2%
1º	General Taboada	Añatuya	15.865	20.261	4.396	27,7%
Subtotal Municipios de 1º			323.184	399.292	76.108	23,5%
2º	Robles	Fernández	9.103	11.681	2.578	28,3%
2º	Copo	Monte Quemado	7.763	11.387	3.624	46,7%
2º	Moreno	Quimilí	6.703	10.959	4.256	63,5%
2º	Loreto	Villa San Martín	7.386	9.854	2.468	33,4%
2º	Banda	Clodomira	7.471	9.043	1.572	21,0%
Subtotal Municipios de 2º			38.426	52.924	14.498	37,7%
Total			361.610	452.216	90.606	25,1%
Fuente: INDEC.						

²⁷ Según lo dispuesto en el artículo 204º de la Constitución Provincial del año 1997 hay tres (3) categorías de Municipios. La Primera categoría corresponde a los centros de población que cuenten con un número superior a los veinte mil (20.000) habitantes; la Segunda categoría corresponde a los centros que cuenten entre veinte mil (20.000) y nueve mil (9.000) habitantes; y la Tercera categoría a los que tengan entre nueve mil (9.000) y dos mil (2.000) habitantes.

En los centros de población que no alcancen el número de dos mil (2.000) habitantes, el gobierno municipal será ejercido por una Comisión Municipal elegida por el pueblo, con los requisitos y atribuciones que determine la ley, según lo prescripto por el artículo 209º de la Constitución Provincial.

□ FACTORES COMPETITIVOS (recapitulación)²⁸

A continuación, una breve reseña de los factores generalmente tomados en cuenta a la hora de definir la localización de una Zona Franca, muchos de ellos refieren a la elección entre macro localizaciones (países) y otros son aplicables a la selección de microlocalizaciones (ciudades). El foco de atención se concentrará en estas últimas variables ya que el nivel macro viene dado.

Algunas de las condiciones que habitualmente la inversión internacional busca el considerar *alternativas de localización* el ZF son (UNIDO, 1992; WEPZA²⁹, 1996; Mc Kenna, 1995):

a) Estabilidad política y económica [aplicación macro]. Esencialmente el inversor busca un ambiente políticamente estable y una política económica consistente que favorezca emprendimientos privados y el desarrollo de las exportaciones.

b) Marco jurídico y diseño conceptual competitivo e innovador [aplicación macro]. Es importante tener una legislación simple y clara que establezca el marco en el que se desenvolverán los inversores. A la vez, los incentivos deben ser simples, transparentes y consistentes.

c) Adecuada localización, excelentes transportes y comunicaciones internacionales [aplicación micro]. La localización resulta una consideración muy importante. Resulta esencial un buen sistema de comunicación y transporte internacional (multimodal). Un buen ambiente urbano es importante. Deficientes instalaciones para transporte pueden ser un factor clave para el fracaso del proyecto.

d) Accesibilidad a los mercados [aplicación macro]. Acceso preferencial a los principales mercados es una ventaja importante.

²⁸ El detalle de estas observaciones tuvo lugar en el Título 1.

²⁹ <http://www.wepza.org/>

e) Infraestructura de servicios básicos y avanzados de soporte [aplicación micro]. Abastecimiento de agua y energía confiable es importante. Los servicios básicos de soporte como bancos y envío de cargas son esenciales en cualquier zona.

f) Entorno medioambiental y urbano diferenciado [aplicación micro]. Si una Zona Franca espera atraer empresas importantes y personal directivo internacional, un ambiente urbano bien diseñado y con provisión de servicios de calidad resulta esencial.

g) Fuerza de trabajo adecuada y capacitada [aplicación micro]. En general el costo de la mano de obra y la variedad de capacidades han de determinar más que cualquier otro factor el tipo de industria que la zona va a atraer. Las experiencias basadas en mano de obra “barata” no han resultado enteramente satisfactorias. El entrenamiento de gerentes y trabajadores, el desarrollo de educación técnica alrededor de la zona, son esenciales para el proceso y el éxito futuro.

h) Entorno industrial competitivo y sin barreras para relacionarse [aplicación micro]. Tanto para las compañías que se establecen en la zona como para el país/región que la alberga, resulta una ventaja que, al menos, cierto grado de desarrollo industrial haya tenido lugar previamente cerca de la zona propuesta. Ello contribuye a que exista una *masa crítica* de población con determinada experiencia industrial.

i) Organización administradora ágil, eficiente, dinámica, al servicio del usuario [no aplica en esta fase]. Es importante la presencia de una organización que pueda manejar con eficiencia y rapidez las solicitudes de los inversores y brinde ayuda a estos una vez que se les haya aprobado la inversión en la etapa de establecimiento.

j) Apoyo de organismos internacionales [no aplica en esta fase]. Tal apoyo puede ser de diversa índole y darse en diferentes etapas del desarrollo de una

ZF, pero siempre ayudará a dar una imagen de seriedad y responsabilidad entre los potenciales inversores internacionales.

k) Inserción de la Zona Franca en el plan de desarrollo integral de la región [aplicación micro]. Incorporación presente o futura de un centro de transferencia tecnológica, de incubadoras de empresas, de centros de diseño, de políticas de innovación para la agroindustria, de explotación de actividades turísticas, son complementos estratégicos fundamentales.

A los fines prácticos, se confeccionó un índice de elegibilidad de localizaciones para la Zona Franca, compuesto por 5 variables con su respectiva ponderación en virtud del material teórico disponible y las opiniones recogidas del sector privado local.

Asimismo, se procedió a la definición de los indicadores capaces de dar cuenta de las fluctuaciones de cada variable en una labor teórica fuertemente condicionada por la práctica. Este condicionamiento viene dado por la disponibilidad cierta y actualizada de datos, tarea difícil en determinados temas y geografías del país.

□ BREVE NOTA METODOLÓGICA³⁰

A continuación, se presenta una síntesis metodológica que describe la construcción del índice con un puntaje máximo igual a 100. Primero, se enuncian las variable utilizadas y luego se ahonda en la descripción de los respectivos indicadores:

³⁰ Los resultados puntuales de cada indicador y el puntaje asignado pueden consultarse en Anexo Estadístico.

- **Variable N° 1 “Conectividad”**
(contiene el punto “c” precedente)

Se le asignó una ponderación del 50% equivalente a 50 puntos.

Se tuvieron en cuenta 5 indicadores:

- *Acceso Rutas Nacionales (valor máximo 16 puntos)*

El material disponible dio cuenta de la centralidad del medio carretero para el transporte de mercaderías en la zona. Se tuvo en cuenta la inmediatez de acceso a los principales corredores nacionales que atraviesan la provincia. Se asignó un puntaje a cada corredor en virtud del peso relativo de cada uno en la sumatoria de los mayores TMDA (base 2002).

- *Acceso Ferrocarril (valor máximo 10 puntos)*

A pesar de las deficiencias actuales del servicio, se trata de un medio de transporte bien ponderado entre los entrevistados por sus menores costos. Se tuvo en cuenta la inmediatez de acceso a los principales corredores ferroviarios que atraviesan la provincia (NCA y Belgrano Cargas). Se asignó un puntaje a cada corredor en virtud del peso relativo de cada uno en la sumatoria de las toneladas transportadas en el país por ambas empresas (base 2005).

- *Distancia al Puerto de Rosario (valor máximo 10 puntos)*

Se trata del puerto agroindustrial por excelencia y salida de la mayor parte de las exportaciones de la provincia. Se tuvo en cuenta la cercanía geográfica al puerto. Se ordenaron las distancias de menor a mayor y se asignó el puntaje máximo del indicador a la localidad más cercana y el mínimo a la más lejana.

- *Distancia al Aeropuerto Provincial (valor máximo 4 puntos)*

El transporte aeroportuario no es central para los sectores exportadores de la provincia, pero contribuiría a mejorar el entorno competitivo de la Zona Franca. Se tuvo en cuenta la cercanía

geográfica al aeropuerto. Se ordenaron las distancias de menor a mayor y se asignó el puntaje máximo del indicador a la localidad más cercana y el mínimo a la más lejana.

- *Posibilidad Multimodal Carretero-Ferroviaria (valor máximo 10 puntos)*

El transporte multimodal comprende la posibilidad de vinculación física entre infraestructuras de dos o más modos de transporte, de manera de facilitar y eficientizar las operaciones logísticas. Esta cualidad, contribuiría también a mejorar el entorno competitivo de la Zona Franca. Se tuvo en cuenta la inmediatez de acceso a los principales corredores ferroviarios que atraviesan la provincia (NCA y Belgrano Cargas) y la presencia de las rutas nacionales y provinciales más importantes. Se otorgó un mayor puntaje a posibles conexiones con Rutas Nacionales y con el ferrocarril NCA dada su mayor importancia relativa.

- **Variable N° 2 “Servicios básicos y entorno humano”**
(contiene los puntos “e” y “f” precedentes)

Se le asignó una ponderación del 20% equivalente a 20 puntos, con un valor máximo de 1,5 puntos por cada indicador, asignados según una escala proporcional.

Se tuvieron en cuenta 13 indicadores:

- *Servicios Públicos a saber:*

Desagüe de Red; Agua de Red; Energía Eléctrica de Red; Gas de Red; Alumbrado Público; Pavimento; Recolección de Residuos; Transporte Público; y Teléfono Público. Se trabajó sobre datos Departamentales del Censo 2001 (INDEC), dado que las localidades bajo análisis son las más importantes de cada Departamento se extrapolaron los datos. Se ordenaron los ratios de servicio en cada ciudad, otorgándose el mayor puntaje a las localidades con mayor nivel de cobertura.

- *Indicadores Económicos a saber:*

Peso Relativo de Locales Comerciales (resulta del % que los mismos presentan en el total de locales relevados por en CNE 2004, INDEC);
Peso Relativo de Población Ocupada en el Comercio (resulta del % que la misma representa en el total de ocupados relevados por el Censo Nacional 2001, INDEC). Se ordenaron los distintos porcentajes dados a cada localidad y se asignó el puntaje máximo del indicador a la localidad con mayor desarrollo comercial.

- *Indicadores Demográficos a saber:*

Cobertura de Salud y Necesidades Básicas Insatisfechas (se ordenaron los distintos porcentajes dados por el Censo 2001 y se asignó el puntaje máximo del indicador a la localidad con menor NBI y mayor grado de cobertura de salud).

- **Variable N° 3 “Fuerza de trabajo y entorno industrial”
(contiene los puntos “g” y “h” precedentes)**

Se le asignó una ponderación del 20% equivalente a 20 puntos, con un valor máximo de 2,9 puntos por cada indicador, asignados según una escala proporcional.

Se tuvieron en cuenta 7 indicadores:

- *Cantidad de población* (Censo 2001, INDEC). Se ordenaron las ciudades en orden decreciente y se asignó mayor puntaje a las más pobladas y menor puntaje a las menos pobladas.
- *Dinamismo de la población* (Censo 2001, INDEC). Se ordenaron las ciudades en orden decreciente de acuerdo al porcentaje de variación intercensal 1991-2001 de la población. Se asignó mayor puntaje a las que más crecieron y menor puntaje a las que menos.

- *Peso Relativo de Locales Industriales* (CNE 2004, INDEC). Resulta del % que los mismos representan en el total de locales relevados. A más peso relativo mayor puntaje y así de manera decreciente.
- *Peso Relativo del Empleo Privado* (Censo 2001, INDEC). Resulta del % de ocupados que corresponde al sector privado. A más peso relativo mayor puntaje y así de manera decreciente.
- *Población Ocupada en la Industria* (Censo 2001, INDEC). Resulta del número de ocupados que corresponde al sector manufacturero. A mayor número mayor puntaje y así de manera decreciente.
- *Peso Relativo de la Población Ocupada en la Industria* (Censo 2001, INDEC). Resulta del % de ocupados que corresponde al sector manufacturero. A más peso relativo mayor puntaje y así de manera decreciente.
- *Nivel de Instrucción Mayores de 15 años* (Censo 2001, INDEC). Se ordenaron las localidades de acuerdo al % de población con secundario completo o más, a mayor porcentaje más puntaje y así de manera decreciente.
- **Variable Nº 4 “Inserción en planes de desarrollo de la provincia”**
(contiene el punto “k” precedente)

Se le asignó una ponderación del 5% equivalente a 5 puntos, con un valor máximo de 1,7 puntos por cada indicador, asignados según una escala proporcional.

Se tomaron en cuenta las inversiones en caminos, gas y energía eléctrica³¹. Se estableció la presencia de inversión pública en cada rubro

³¹ Sobre el particular, se trabajó sobre la información obtenida en entrevistas con funcionarios provinciales competentes. Al momento de finalizado este

para cada localidad. Luego se determinó una escala de puntuación según se trate de: grandes proyectos en ejecución; medianos a pequeños proyectos en ejecución; proyectos en estudio; y sin proyectos. A mayor presencia en la agenda de inversión pública provincial, correspondió mayor puntuación.

- **Variable N° 5 “Percepciones del sector privado local”**

Se le asignó una ponderación del 5% equivalente a 5 puntos asignados según una escala proporcional a las menciones.

Se tomaron en cuenta las opiniones del sector privado sobre la mejor localización para una Zona Franca en la provincia. Luego se ordenaron las localidades según el número de menciones recibidas. A mayor presencia en la agenda privada provincial, correspondió mayor puntuación.

estudio, no se pudo contar con informes más detallados sobre todos los proyectos.

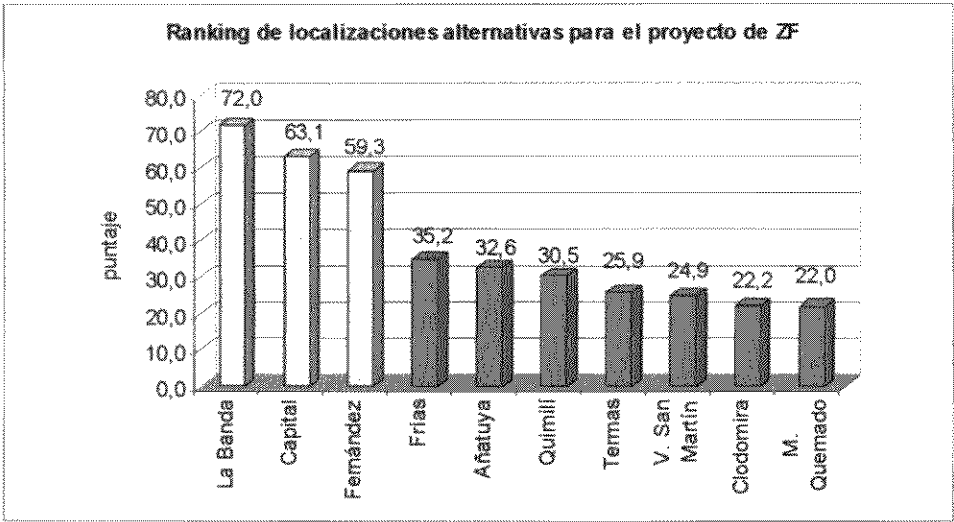
RESULTADOS PARA SANTIAGO DEL ESTERO

De la aplicación del índice anteriormente descrito se obtuvo la siguiente matriz de datos y ranking de localizaciones, como anexo del estudio se desagregan los resultados parciales y calificaciones de para cada indicador:

VARIABLES E INDICADORES	Ponderación		Capital	La Banda	Termas	Frias	Añatuy	Fernández	M. Quemado	Quimilí	V. San Martín	Ciudadmitra
	Peso	Ptos										
CONECTIVIDAD	50%	50,0	31,5	34,3	8,3	8,7	11,9	33,1	3,0	11,9	12,4	9,1
Acceso Rutas Nacionales		18,0	4,5	6,8	4,5	1,8	0,0	6,8	0,7	1,2	5,6	0,0
RN34		6,8	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0
RN9		4,5	4,5	0,0	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	0,0
RN157		1,8	0,0	0,0	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RN64		1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RN89		1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	1,2	0,0
RN16		0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0
Acceso Ferrocarril		10,0	10,0	10,0	0,0	0,8	0,8	9,2	0,8	0,8	0,8	0,8
NCA		9,2	8,2	9,2	0,0	0,0	0,0	9,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Belgrano Cargas		0,8	0,8	0,8	0,0	0,8	0,8	0,0	0,8	0,8	0,8	0,8
Distancia al Puerto de Rosario		10,0	6,0	7,0	2,0	4,0	10,0	8,0	1,0	9,0	3,0	5,0
Distancia al Aeropuerto Provincial		4,0	4,0	3,6	1,8	1,3	0,9	2,7	0,0	0,4	2,2	3,1
Posibilidad Multimodal Carretero-Ferroviana		10,0	7,0	7,0	0,0	0,8	0,2	6,4	0,6	0,6	0,8	0,2
RN-NCA		6,4	6,4	6,4	0,0	0,0	0,0	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0
RP-NCA		2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RN-BC		0,6	0,6	0,6	0,0	0,6	0,0	0,0	0,6	0,6	0,6	0,0
RP-BC		0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
SERVICIOS BÁSICOS Y ENTORNO URBANO	20%	20,0	16,2	15,7	9,2	13,0	6,8	9,2	4,8	5,5	4,8	8,8
Desague de Red*		1,5	1,3	1,2	1,5	0,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Agua de Red*		1,5	1,5	1,3	0,0	1,0	0,7	1,2	0,8	0,3	0,2	0,5
Energía Eléctrica de Red*		1,5	1,5	1,3	1,0	1,2	0,7	0,8	0,2	0,3	0,0	0,5
Gas de Red*		1,5	1,5	1,3	0,8	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Alumbrado Público*		1,5	1,5	1,2	0,8	1,3	0,7	1,0	0,0	0,3	0,2	0,5
Pavimento*		1,5	1,5	1,3	0,7	1,2	0,5	0,2	0,3	0,0	1,0	0,8
Recolección de Residuos*		1,5	1,5	1,2	0,0	1,3	1,0	0,8	0,3	0,2	0,5	0,7
Transporte Público*		1,5	1,5	1,3	0,7	0,5	0,0	1,0	0,3	0,8	0,2	1,2
Teléfono Público*		1,5	1,5	1,3	0,8	1,2	0,5	0,7	0,2	0,3	0,0	1,0
Peso Relativo de Locales Comerciales*		1,5	0,0	1,5	0,3	0,8	0,2	1,3	1,2	1,0	0,5	0,7
Peso Relativo de Población Ocupada en el Comercio*		1,5	1,3	1,2	1,5	1,0	0,8	0,3	0,0	0,2	0,7	0,5
Cobertura de Salud		1,5	1,5	1,2	0,2	1,3	0,7	0,5	0,0	0,3	1,0	0,8
Necesidades Básicas Insatisfechas**		1,5	0,0	0,3	0,8	0,2	1,0	1,2	1,3	1,5	0,5	0,7
FUERZA DE TRABAJO Y ENTORNO INDUSTRIAL	20%	20,0	10,8	15,6	7,3	12,4	10,8	12,4	11,4	8,6	8,3	2,5
Cantidad de Población		2,9	2,9	2,5	2,2	1,9	1,6	1,3	1,0	0,8	0,3	0,0
Dinamismo de la Población		2,9	1,0	1,9	0,3	0,0	1,3	1,6	2,5	2,9	2,2	0,6
Peso Relativo de Locales Industriales*		2,9	0,0	2,9	0,3	1,9	2,2	0,6	2,5	1,6	1,0	1,3
Peso Relativo del Empleo Privado		2,9	1,0	1,9	1,3	1,6	0,6	2,9	2,5	2,2	0,3	0,0
Población Ocupada en la Industria*		2,9	2,9	2,5	1,3	1,8	1,6	2,2	1,0	0,6	0,3	0,0
Peso Relativo de Población Ocupada en la Industria*		2,9	0,3	1,3	1,0	2,9	1,9	2,5	1,6	0,6	2,2	0,0
Nivel de Instrucción Mayores de 15 años		2,9	2,9	2,5	1,0	2,2	1,6	1,3	0,3	0,0	1,9	0,6
INSERTIÓN EN PLANES DE DESARROLLO DE LA PROVINCIA	5%	5,0	4,4	4,4	0,0	0,6	2,8	2,3	1,2	1,8	0,0	0,6
Prioridad dada en los planes de inversión pública en ejecución		5,0	4,4	4,4	0,0	0,6	2,8	2,3	1,2	1,8	0,0	0,6
Mejoramiento de Caminos		1,7	1,7	1,7	0,0	0,6	1,7	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0
Red Eléctrica		1,7	1,7	1,7	0,0	0,0	1,1	0,0	0,6	0,6	0,0	0,0
Red de Gas		1,7	1,7	1,7	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,6	0,0	0,6
PERCEPCIONES DEL SECTOR PRIVADO LOCAL	5%	5,0	0,3	2,0	0,5	0,0	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Peso relativo en las preferencias de los entrevistados		5,0	0,3	2,0	0,5	0,0	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	100%	100,0	63,1	72,0	25,2	34,7	32,3	59,2	20,5	27,8	25,5	21,1

RANKING DE LOCALIZACIONES

Los resultados obtenidos de la aplicación del índice creado muestran un ranking de localizaciones alternativas encabezado por la localidad de La Banda, seguida de cerca por el distrito Capital y la ciudad de Fernández.



Un detalle del posicionamiento de las distintas ciudades según las variables analizadas pone de manifiesto un mayor grado de precisión en cuanto a los resultados alcanzados:

VARIABLES E INDICADORES	Ponderación		Capital	La Banda	Termas	Frías	Añatuya	Fernández	M. Quemado	Quimili	V. San Martín	Clodomira
	Peso	Ptos										
CONECTIVIDAD	50%	50,0	31,5	34,3	8,3	8,7	11,9	33,1	3,0	11,9	12,4	9,1
SERVICIOS BÁSICOS Y ENTORNO URBANO	20%	20,0	16,2	15,7	9,2	13,0	6,8	9,2	4,8	5,5	4,8	8,8
FUERZA DE TRABAJO Y ENTORNO INDUSTRIAL	20%	20,0	10,8	15,6	7,3	12,4	10,8	12,4	11,4	8,6	8,3	2,5
INSERCIÓN EN PLANES DE DESARROLLO DE LA PROVINCIA	5%	5,0	4,4	4,4	0,0	0,6	2,8	2,3	1,2	1,8	0,0	0,6
PERCEPCIONES DEL SECTOR PRIVADO LOCAL	5%	5,0	0,3	2,0	0,5	0,0	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	100%	100,0	63,1	72,0	25,2	34,7	32,3	59,2	20,5	27,8	25,5	21,1

En lo que hace a La Banda, prepondera en casi todas las variables siendo únicamente superado por Capital en servicios básicos y entorno urbano. Se trata de un resultado esperado, por el grado de desarrollo de la ciudad y su claro perfil industrial. Asimismo, coincide con las preferencias de gran parte de

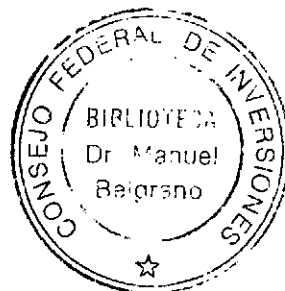
los entrevistados que identificaron al Parque Industrial como el sitio adecuado para el proyecto por contar con espacio disponible y todas las facilidades de infraestructura necesarias.

Los resultados de Capital reflejan su performance de centro comercial-administrativo, pero con un costado industrial mucho más débil que el de La Banda lo que se refleja en lo referente al entorno industrial y las preferencias del sector privado.

Por el lado de Fernández, su tercer lugar obedece en primera instancia a su ubicación estratégica y posibilidades de conectividad, además cuenta con una buena dotación de servicios de apoyo y un buen entorno industrial. La calificación refleja coincidencia con las percepciones privadas sobre locaciones aptas para actividades productivas más allá del eje Capital-La Banda. El sector público también está apuntando sus inversiones en esta zona.

La localidad de Frías, postulante para la radicación de una Zona Franca, muestra un menor grado de conectividad (menor tránsito por sus rutas y ramales ferroviarios, mayor distancia a puerto, etc), menor inserción en los planes de obras públicas y en las preferencias del sector privado. Esto no va en detrimento de sus muy buenos resultados en materia de servicios de apoyo y entorno industrial, pero coloca a la localidad en el cuarto lugar seguida por Añatuya.

Como consecuencia de lo dicho, puede decirse que La Banda (72 puntos) y Capital (63,1 puntos) siguen siendo el eje neurálgico del desarrollo económico de la provincia y por lo tanto la ubicación óptima para el proyecto. Asimismo, la alternativa número uno para la desconcentración de actividades productivas sería la ciudad de Fernández (59,2 puntos). Seguirían el orden de importancia las ciudades de Frías (34,7 puntos) y Añatuya (32,3 puntos).



Tarea d. Reseña de la normativa Nacional, Provincial y Municipal de ordenamiento urbano y ambiental a considerar en cada caso.

□ NORMATIVA DE ORDENAMIENTO URBANO Y AMBIENTAL

□ ORDENAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Debemos tener en cuenta que nuestro país ha incorporado a través de la última reforma Constitucional artículos referentes a la cuestión ambiental que consagran derechos y deberes.

La carta magna estableció -a fin de la preservación ambiental- el principio de "desarrollo sustentable" que debe tener presente cualquier actividad. En consecuencia, toda la legislación aplicable debe nacer de estas bases.

Se ha legislado en forma variada, pero sin lograr aún, una norma de fondo nacional como sería un Código de la materia. Nos encontramos entonces, con legislación tanto nacional como provincial que intenta cubrir las diferentes necesidades de protección medioambiental.

Ya que cada actividad necesita un estudio particularizado, nos limitaremos a establecer el marco jurídico general aplicable.

□ CONSTITUCIÓN NACIONAL

A través de sus artículos 41º, 43º y 124º, otorga rango constitucional a la cuestión sobre el medio ambiente. Así:

El artículo 41º CN, consagra derechos y deberes al establecer que todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, como las autoridades tienen el deber de adoptar los resguardos pertinentes a fin de garantizar la protección del medio ambiente.

El artículo 43º CN, establece que toda persona puede interponer acción expedita contra todo acto u omisión que lesione derechos y garantías reconocidos por la constitución, un tratado o una ley.

El artículo 124º, dispone el dominio originario por parte de las provincias en cuanto a los recursos naturales existentes en su territorio.

El espíritu que establece la carta magna en esta cuestión, es el contenido en el principio de Desarrollo Sustentable que debe tener toda actividad, es decir, que se debe preservar en las actividades de producción la capacidad del ambiente para poder dar satisfacción a las necesidades presentes sin comprometer las de los hombres del mañana. Dicho de otra manera, es un estilo de desarrollo que permite satisfacer las necesidades básicas y las aspiraciones de bienestar de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades y aspiraciones.

▣ LEGISLACIÓN NACIONAL

Luego de la reforma constitucional de 1994 se sancionaron diversidad de leyes nacionales en términos específicos de actividades, razón por la cual dependerá de la actividad a desarrollarse la regulación aplicable.

En cuanto la Ley Nacional de Zonas Francas (Nº 24.331) se ha tenido en cuenta el tema de protección del medio ambiente.

En su artículo 33º, establece que: "Podrán introducirse en la Zona Franca toda clase de mercaderías y servicios estén o no incluidos en listas de importación permitidas, creadas o a crearse, con la sola excepción de armas, municiones, y otras especies que atenten contra la moral, la salud, la sanidad vegetal y animal, la seguridad y la preservación del medio ambiente"

Además, el artículo 16º relativo a las funciones del Comité de Vigilancia, en su inciso j), dispone: "Velar por el cumplimiento de las normas sobre la conservación del medio ambiente, y en especial el tratamiento de los efluentes originados en la Zona Franca".

II LEGISLACIÓN PROVINCIAL DE SANTIAGO DEL ESTERO

1. CONSTITUCIÓN DE LA PROVINCIA

Artículo 115° inciso 36° “Dictar disposiciones para preservar los bienes naturales estableciendo la adecuada protección del equilibrio ecológico, sancionando los daños y destrucciones innecesarias.”

2. LEY PROVINCIAL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (N° 6.321)

Es objetivo de dicha Ley la protección, conservación, mejoramiento, restauración y el racional funcionamiento de los ecosistemas humanos (urbano y agropecuario) y naturales, mediante una regulación dinámica del ambiente, armonizando las interrelaciones de Naturaleza-Desarrollo-Cultura, a fin de preservar la vida en su sentido más amplio, asegurando a las generaciones presentes y futuras el cuidado de la calidad ambiental y la diversidad biológica.

El cumplimiento de este objetivo compete tanto al Poder Ejecutivo Provincial como a los Municipios.

Además, en su artículo 10° establece la obligatoriedad de Estudios de Impacto Ambiental acorde lo reglamentado por el Decreto Provincial N° 506/00.

Así, establece que: “Todos los proyectos, públicos o privados, de obras o actividades que produzcan o sean susceptibles de producir algún efecto negativo en el ambiente de la provincia de Santiago del Estero y/o sus recursos naturales, deberán obtener una declaración de Impacto Ambiental provincial o municipal según las categorías que establezca la reglamentación de acuerdo a la enumeración enunciativa siguiente:

a) Del ámbito provincial

1. Generación y transición de energía hidroeléctrica, nuclear y térmica.
2. Administración de aguas de consumo y servidas, urbanas y suburbanas.

3. Localización de parques y complejos industriales.
4. Exploración y explotación de hidrocarburos y minerales.
5. Construcción de gasoductos, oleoductos, acueductos, estaciones de aforos y cualquier otro conductor de energías o sustancias.
6. Conducción y tratamientos de aguas.
7. Construcción de embalses, diques, represas y canales.
8. Construcción de caminos, rutas, autopista, líneas férreas y aeropuertos.
9. Aprovechamiento forestales de bosques naturales e implantados.
10. Plantas de tratamientos y deposición final de residuos peligrosos.
11. Explotación de canteras.
12. Preservación del patrimonio arqueológico, cultural e histórico.

b) Del ámbito municipal

1. Con excepción de lo enumerado precedentemente en el punto a) cada municipio determinara las actividades u obras susceptibles de producir un Impacto Ambiental desfavorable dentro de su jurisdicción.
2. Emplazamiento de nuevos barrios o extensión de los existentes.
3. Emplazamiento de centros turísticos, deportivo, campamentos y balnearios.
4. Cementerios convencionales y cementerios parques.
5. Extracción de áridos (ripió arena).
6. Intervenciones edilicias, aperturas de calles y remodelaciones viales.
7. Vaciaderos de basura, enterramiento de residuos y reciclaje.
8. Protección, mantenimiento y revalorización de los espacios verdes.

Quedarán alcanzados por las disposiciones del presente artículo, los proyectos de ampliación o remodelación de obras existentes, que puedan producir efectos negativos directos o indirectos al ambiente y/o sus recursos naturales.

Debemos poner de relevancia que la legislación aplicable es muy joven. Comenzó a fijar cimientos a partir del año 1994, como ya hemos expresado, y en reglas generales no establece sanciones pecuniarias, pero si intenta dar mecanismos expeditos de defensa ante los Tribunales correspondientes.

Tarea e. Impacto social, económico y fiscal esperado de la ZF.

II PERCEPCIONES ACERCA DEL POSIBLE IMPACTO DE LA OPERATORIA DE ZONAS FRANCAS

La presente sección da cuenta de las opiniones de los entrevistados que accedieron a hacer comentarios respecto de sus expectativas acerca del impacto que podría tener el proyecto de Zona Franca. Asimismo, habiendo podido contar con la opinión de empresas tucumanas actualmente radicadas en Zona Franca Banda del Río Salí y de despachantes de aduana que operan en ella, se mencionan sus opiniones calificadas acerca de qué se puede esperar de la operatoria concreta dentro del régimen.

A continuación, se sintetizan las *expectativas, precauciones y el interés concreto* generadas en torno a la operatoria.

Expectativas acerca del impacto de la ZF en la operatoria de exportación

- Agilidad aduanera / Acelerar los trámites aduaneros / Aduana propia para Santiago del Estero.

El tema aduanero fue varias veces mencionado por los entrevistados, en este sentido, la expectativa por una mayor rapidez en las tramitaciones es muy importante. Sin embargo, la conclusión que asoma con mayor fuerza es la demanda por una Aduana propia para la provincia de Santiago del Estero. Se trata de un reclamo tanto de sectores industriales como comerciales, que prefieren tener Aduana propia antes que una Zona Franca.

- Mayores beneficios impositivos

Un tema que afloró con fuerza fue el de la necesidad de dotar al régimen de mayores beneficios impositivos, si bien la normativa actual contempla la exención de impuestos aduaneros e IVA, el sector privado aboga por exenciones en el impuesto a las ganancias (existen muchos antecedentes

internacionales en este sentido) y en los impuestos al trabajo (beneficio este del que goza la Zona Franca de General Pico, La Pampa con exclusividad).

□ Claros incentivos económicos / Atenuación de los costos de instalación

Al respecto podemos decir que el sector privado espera además de las exenciones impositivas, la existencia de incentivos económicos más significativos como ser: la reducción de los costos de instalación (algo contemplado en el Régimen de Promoción Industrial vigente en la provincia) y la existencia de mecanismos de financiamiento subsidiados por el Estado.

Con respecto al Régimen de Promoción Industrial vigente en la provincia, y las posibilidades de usufructo por parte de empresas radicadas en Zona Franca, cabe recordar la letra de la Ley N° 24.331 en su artículo 32° (incompatibilidades):

“Los usuarios de la Zona Franca no podrán acogerse a los beneficios y estímulos fiscales de los regímenes de promoción industrial, regionales o sectoriales, creados o a crearse, en el territorio de la Nación”.

En junio de 1999, en las reuniones del grupo de enlace del CPCECF¹ con la AFIP se consultó acerca de la incompatibilidad de las Zonas Francas con los regímenes de promoción industrial. La contestación de la AFIP fue que es incompatible para la misma actividad, la sumatoria de beneficios².

Esta última situación, creemos que actúa como un fuerte desincentivo para que las empresas opten por radicarse en Zona Franca. Siendo muy probable que, dada la debilidad del marco normativo general del sistema de Zonas Francas, se originasen planteos judiciales al respecto tal como ha ocurrido antes con cuestiones “económicamente sensibles” como los

¹ Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Capital Federal.

² Información publicada por el CPCECF en la separata de la revista “Universo Económico”, editada por el mismo.

derechos de exportación o el relamo de generalizar los beneficios obtenidos por la Zona Franca de La Pampa³.

□ Perspectiva de largo plazo / Marco jurídico claro

Uno de los reclamos del sector privado remite a la necesidad de reglas claras y estables en el tiempo para la operatoria en Zona Franca, requisito este indispensable a la hora de evaluar un proyecto de inversión de envergadura. Sin embargo, cuestiones como la tratada en párrafos y títulos anteriores dan cuenta de la falta de seguridad jurídica que presenta el sistema nacional de Zonas Francas.

□ Adecuada infraestructura industrial: conectividad / energía / tratamiento de efluentes / depósito fiscal y guarda aduanera

Por último, un tema común a todos fue la necesidad de contar con una configuración de infraestructura y servicios adecuada para la actividad comercial e industrial.

Las siguientes citas pretenden ilustrar mejor las opiniones registradas:

³ En el año 1999 el Congreso de la Nación sancionó el art. 86º de la Ley Nº 25.237, el mismo establece un tratamiento especial con exclusividad para la Zona Franca de La Pampa en tanto: a) habilitó la introducción al territorio doméstico de la totalidad de los productos industrializados en esa ZF; b) la exime de la Tasa de Estadística; c) elimina las Contribuciones Patronales de Seguridad Social; d) autoriza la emisión de warrants y certificados de depósito respecto de productos depositados en la ZF; e) invita al gobierno de La Pampa y a la Municipalidad de General Pico a eximir de tributos locales al Concesionario y a los Usuarios.

Cita 1:

“Entre nuestras preocupaciones se encuentra la necesidad que tiene la provincia de acelerar los trámites aduaneros, hoy día hay que avisar con 10 días de antelación a la Aduana de Tucumán para asegurarse la llegada de un inspector al momento del despacho de mercaderías a Brasil. La necesidad de una Aduana, está antes que una Zona Franca, en la provincia”.

Cita 2:

“Serían necesarios mayores beneficios impositivos en lo concerniente a empleo de mano de obra y a costos operativos de instalación, Santiago del Estero ahorraría mucho dinero si tuviera una Aduana propia”.

Cita 3:

“Una Zona Franca Comercial podría facilitar el negocio importador, en la medida que se sume a fuertes exenciones impositivas que alienten la inversión local”.

Cita 4:

“Consideramos completamente útil la creación de una Zona Franca en la provincia tanto para nuestras operaciones como para las de nuestros proveedores, pero pretendemos un régimen más transparente con un perfil industrial más definidos y con incentivos para la contratación de mano de obra”.

Cita 5:

“Un emprendimiento atractivo para la radicación de inversiones privadas debería garantizar: reducción de costos; capacidad de almacenaje adecuada en cantidad y calidad; seguridad; agilidad aduanera y logística”.

Precauciones acerca de las limitaciones del régimen de ZF

- Restricciones horarias de la Aduana y el administrador de la Zona Franca, hacen más rígida la operatividad empresarial

La observación hace referencia a la imposibilidad de establecer horarios de producción por fuera de los fijados por la Aduana y el operador de la Zona Franca, lo que vuelve más rígida la programación de la producción en comparación con radicaciones fuera de Zona Franca. Asimismo, se mencionaron dificultades en el suministro eléctrico.

- Costos en dólares de la tramitación aduanera

En este punto se hizo hincapié en recordar que cada ingreso o egreso de mercaderías vinculado con la operación normal de la empresa radicada en Zona Franca tiene el carácter de una importación / exportación al TAG⁴, lo cual motiva la necesidad de realizar hasta seis trámites aduaneros por vez, con costos que rondan los U\$S 10 cada uno. Recordemos que solo la Zona Franca de General Pico está exenta de la Tasa de Estadística.

- Imposibilidad de destinar producción al TAG / Complejo reingreso de descartes y materiales al TAG

Se hace aquí referencia a la restricción de destinar excedentes de producción al territorio nacional y de las complicaciones aduaneras para reingresar remanentes o descartes de materia prima utilizada en procesos industriales dentro de la Zona Franca. Recordemos que solo la Zona Franca de General Pico está habilitada para ingresar el 100% de su producción al TAG.

⁴ Territorio Aduanero General (territorio argentino).

□ Inestabilidad del régimen normativo

En este caso se hizo mención a la disputa judicial que se originó en el tratamiento diferencial de la Zona Franca de General Pico, a raíz de la aplicación de los derechos de exportación y en relación al plazo de permanencia de mercaderías en Zona Franca. Asimismo, cabe recordar que actualmente existen varios proyectos de ley de reforma del régimen en ambas Cámaras del Congreso

Las siguientes citas pretenden ilustrar mejor las opiniones registradas:

Cita 1:

“En lo concerniente a su operatoria en Zona Franca de Tucumán, cada empresa debería estudiar al detalle su situación particular, en nuestra experiencia destacamos:

- Ahorros generados por el lado de los Derechos de Exportación, que son pagados sobre las materias primas ingresadas a Zona Franca y no sobre las salidas con destino a la exportación.
- Compleja tramitación de reintegros.
- Mayores costos aduaneros.
- Mayores restricciones a la producción, dados los horarios de actividad habilitados por la Aduana y la Zona Franca.
- Complejo reingreso de descartes de producción a Territorio Aduanero General”.

Cita 2:

“Sobre la operatoria en Zona Franca, destacamos:

- Los altos costos en dólares de la tramitación aduanera.
- Problemas con el suministro de electricidad.

- Problemas para producir fuera de los horarios habilitados por Aduana y Zona Franca”.

“En general tenemos una mala opinión acerca de la eficiencia de la Aduana de Tucumán”.

Cita 3:

“Notamos un deterioro de la Zona Franca de Tucumán y falta de compromiso político con el proyecto, la Zona Franca se ha convertido en un complejo engranaje con mínimas ventajas de costos”.

“Recomendamos prestar atención a los siguientes aspectos vinculados con el proyecto de radicación de una Zona Franca:

- Infraestructura con facilidad logística de entrada y salida de productos.
- Costos logísticos de comercialización: prestar atención al hecho que una vez que se cargó en Zona Franca el camión se cierra por Aduana y sale a destino sin posibilidad de compartir carga con nadie. Esto encarece los fletes y dificulta pelear precios en comparación con clientes radicados en TAG. Si el tipo de producto transportado es muy sensible al costo del flete hay reducción de márgenes.
- Compromisos e incentivos a largo plazo por parte del sector público.
- Costos administrativos y aduaneros derivados de la operatoria de la empresa particular”.

Interés concreto en utilizar la operatoria de ZF

Tres empresas entrevistadas consideraron que la Zona Franca podría ser funcional a sus operaciones, en este sentido, las tres referencias apuntaron a una Zona Franca de tipo Comercial que les facilitaría la importación de insumos para su producción destinada tanto al mercado interno (mayoritaria) como a la exportación.

En este sentido, dado el tamaño de las empresas involucradas (pymes en su mayoría), no se vislumbra la posibilidad de tener localizaciones industriales dentro y fuera de Zona Franca ya que la producción se destina solo en parte a la exportación. He aquí uno de los fundamentos de los proyectos de reforma legislativa que abogan por la posibilidad de ingresar parte de la producción originada en ZF al TAG

Síntesis

Mediante las observaciones precedentes, el sector privado local percibe la utilidad del instrumento ZF pero son pocos los que vislumbran un horizonte concreto a corto-mediano plazo que les permita sumarse al emprendimiento. El mayor impacto podría estar acorde lo dicho, en el mercado de importación de maquinaria, repuestos, insumos y productos de consumo masivo.

No ha habido opiniones contundentes acerca del impacto que el proyecto de ZF podría tener en el empleo local, de lo dicho precedentemente acerca de un perfil operativo más volcado a lo comercial en una primera fase y del poco interés de empresas manufactureras en radicarse en ZF, asumimos que la generación de nuevos puestos de trabajo no sería muy grande en un comienzo. En caso de prosperar proyectos industriales seguramente el impacto sería más significativo⁵, sin embargo dado el actual marco normativo y de incentivos, no parece un escenario probable en el corto-mediano plazo.

En lo que al fisco provincial se refiere, el régimen actual de ZF exige un compromiso provincial de no eliminar el tributo sobre los ingresos brutos a la vez que restringe la superposición de programas de promoción industrial con los beneficios de operar en ZF. De manera que no vemos un impacto directo en las finanzas provinciales, salvo el que pudiera derivar de los compromisos de

⁵ En secciones anteriores se establecieron hipótesis de puestos de trabajo generados por el proyecto de ZF en el largo plazo, los mismos solo fueron hipótesis de trabajo tendientes a establecer un piso poblacional para las localizaciones alternativas.

inversión pública que se asumieran con el sector privado en el hipotético caso de llevarse adelante la iniciativa.

TÍTULO 5. LA ZONA FRANCA FRÍAS

Tarea a. Análisis particularizado de la Zona Franca Fías en el marco de los aspectos analizados en las Tareas 1 a 4.

II INDICADORES SOCIODEMOGRÁFICOS

El Departamento Choya está ubicado en el Sudoeste provincial, limitando al Norte con el Departamento Guasayán, al sur con la provincia de Córdoba, al este con los Departamentos de Ojo de Agua, Silípica y Loreto y al oeste con la provincia de Catamarca.

Consta de una superficie de 6.492 km², un 4,7% del total provincial, siendo por superficie el 7º departamento dentro de las 27 jurisdicciones en que se divide políticamente la provincia.

Según el Censo Nacional 2001 (INDEC), en el Departamento vivían 33.720 habitantes, el 4,2% del total provincial. Con respecto al Censo de 1991 se observa un descenso en el peso poblacional relativo que era del 4,6%.

La cabecera departamental es la Ciudad de Frías, distante a 148 km. de la ciudad capital, llegando a ésta por Ruta Provincial Nº 64. Esta ciudad tiene 25.401 habitantes, un 75% del total departamental. Otras poblaciones importantes del Departamento Choya son: Villa La Punta, Choya, Laprida, Tapso.

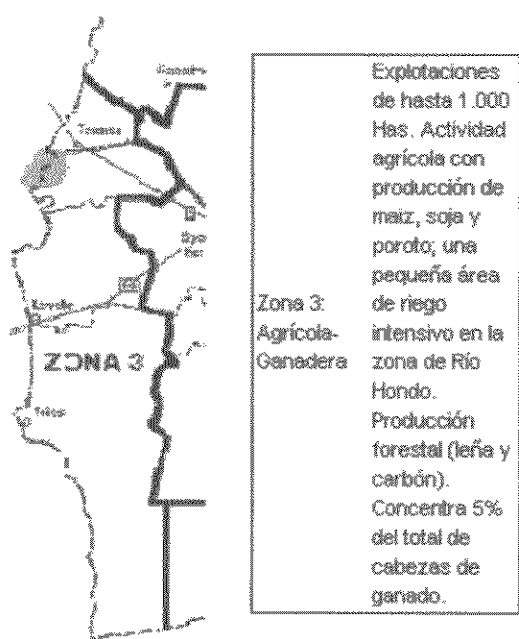
La población ocupada del departamento es de 1.201 personas, un 16,4% de la población total. Según datos del último Censo, el que sigue es el perfil ocupacional del departamento:

	Total de Empleados		Empleo Público		Empleo Privado		Cuenta Propia		Patrón y Trabajo Familiar	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Choya	7.204	100	2.196	30,48	2.585	35,88	1.880	26,1	543	7,54
Santiago del Estero	186.446	100	49.398	26,5	67.522	36,5	50.345	27	19.181	10,3
Fuente: INDEC.										

En el Departamento se encuentra el Municipio de Primera categoría correspondiente a la ciudad de Frías y las Comisiones Municipales de Choya, Laprida, Tapso y Villa la Punta.

▢ PRINCIPALES ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y SU VINCULACIÓN CON EL COMERCIO EXTERIOR

En el Departamento Choya los cultivos más comunes son: maíz, centeno, poroto, trigo, cebada, avena y soja. Y su actividad económica está compuesta por la cría de bovinos, yeguarizos, porcinos, caprinos. Otra actividad económica importante es la minería, calizas y yesos. Existe actividad forestal vinculada al desmonte (madera y carbón vegetal) y alguna actividad industrial de paso en torno al rubro curtiembre.

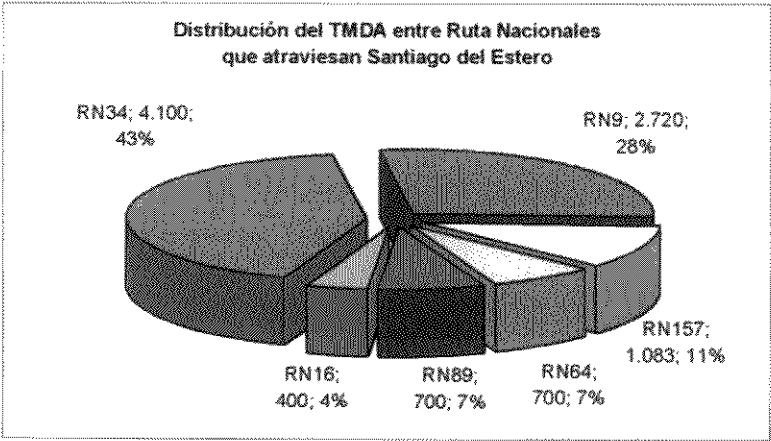


Cabe repetir aquí las consideraciones relativas a la salida de la producción de cereales y oleaginosas a granel, la inexistencia de exportaciones cárnicas en la provincia y cierta potencialidad exportadora en cueros y legumbres dos rubros presentes en la economía de Frías.

II CONECTIVIDAD

Frias está situada en un cruce de corredores ferroviarios norte-sur y este-oeste del país formado por la Ruta Provincial Nº 6, la Ruta Nacional Nº 157⁶ y el ferrocarril Belgrano Cargas. Cuenta además con un pequeño aeropuerto de uso local que no forma parte del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Sobre el peso relativo de estos corredores en el contexto provincial cabe citar las mediciones de TMDA (2002):



Los datos disponibles muestran que los corredores que pasan en las cercanías de Frías no son los de mayor tránsito vehicular. A continuación, se extracta el parte sobre estado de transitabilidad de la Ruta Nacional Nº 157 (Vialidad Nacional) y las obras viales previstas por la provincia para el Departamento Choya durante 2006-2007.

⁶ Conecta a la provincia de Santiago del Estero con Catamarca y con Tucumán. Según informa Vialidad Nacional, actualmente existe en el tramo San Pedro-Frias una obra en ejecución, MALLA 408, que consiste en una carpeta asfáltica y un bacheo. El tramo desde Lavalle (cruce con RN Nº 64) hasta Frías, actualmente se encuentra en buen estado.

OBRAS EN EJECUCION VIALIDAD DE LA PROVINCIA	DEPARTAMENTO
RECONSTRUCCION DE LA RUTA PROV. N° 24 - TRAMO: VILLA - LA PUNTA - SANTA CATALINA	CHOYA
RECONSTRUCCIÓN RUTA PROV. N° 24 TRAMO: ESTACIÓN LA PUNTA - VILLA LA PUNTA Y DISTRIBUIDOR EN EST. LA PUNTA	CHOYA
Fuente: Jefatura de Gabinete Gobernación Santiago del Estero http://www.sde.gov.ar/jefaturadegabinete/info_secre_obr.php	

Estado Actual de las Rutas Nacionales que atraviesan la provincia					
PROVINCIA	RUTA	TRAMO	ESTADO DE TRANSITABILIDAD	TIPO DE CALZADA	OBSERVACIONES
Santiago del Estero	157	FRÍAS - LLAVALLE	Normal. Vel max. 110 Km./Hora	Pavimento de Hormigón	Demarcación horizontal regular.
Santiago del Estero	157	LAVALLE - Lte. c/ TUCUMÁN	Normal. Vel max. 110 Km./Hora	Pavimento asfáltico	Demarcación horizontal y vertical deficiente.
Nota: La transitabilidad en los caminos de tierra y enripiados depende de las condiciones climáticas. Fuente: Vialidad Nacional.					

FERROCARRILES

Recordamos aqui que en la provincia no se utiliza actualmente el servicio del Belgrano Cargas, debido a la inestabilidad del servicio y la falta de inversiones por parte de los concesionarios.

En la zona de Frias se despachaba carbón, alfalfa, piedras, yeso, leña, cemento, cal, ganado, y se recibían vagones con muebles, expreso, mercaderías, fuel oil, etc. El 70% de la carga era producida por Frias. Hoy día, solo circulan cargas de azúcar, granos, tabaco, disolventes, pero Frias no recibe ni despacha ningún producto.

La situación actual dificulta las posibilidades de la localidad en cuanto a soportar operaciones logisticas multimodales (carretero-ferroviarias). A la vez, no cuenta con un aeropuerto de gran porte (se halla a 148 km del provincial) y la distancia al puerto de Rosario es de aproximadamente 740 km.

I.] POSICIÓN EN EL RANKING DE LOCALIZACIONES

Por último, la ciudad no fue tomada en cuenta por el sector privado local a la hora de mencionar las mejores localizaciones para el proyecto de ZF, al tiempo que la aplicación del índice de elegibilidad la colocó en el 4º puesto debido más que nada a un cierto aislamiento geográfico y al hecho que las inversiones públicas no se estarían dirigiendo de manera prioritaria a esta región.



Tarea b. Evaluación de su estado de situación actual.

□ RESEÑA DEL TRÁMITE PREVIO Y ESTADO ACTUAL DE LA ZF FRÍAS

El 7 de septiembre de 1994 es celebrado el Convenio de Adhesión a la Ley Nacional Nº 24.331 entre el PEN y la Provincia de Santiago del Estero. El mismo consta de tres artículos donde se establece la creación de una Zona Franca en la provincia, más una adicional en los términos del artículo 2º de la Ley Nacional⁷.

La adicional es otorgada para la localidad de Frías por constituir "una región en situación económica crítica", así lo define el propio texto legal. Asimismo, la provincia se compromete expresamente con los términos establecidos por los Artículos 26º y 31º de la Ley Nº 24.331⁸.

⁷ Artículo 2º: Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional para crear en el territorio de cada provincia una zona franca, incluyéndose las ya existentes a los efectos de este cómputo, pudiendo crear adicionalmente no más de cuatro (4) en todo el territorio nacional, a ser ubicadas en aquellas regiones geográficas que por su situación económica crítica y/o vecindad con otros países, justifiquen la necesidad de este instrumento de excepción.

⁸ Artículo 26º: Exímese del pago de los impuestos nacionales que gravan los servicios básicos que se prestan dentro de la zona franca.

Artículo 31º: En el convenio de adhesión para el establecimiento de cada zona franca previsto en el artículo 3º, los gobiernos provinciales deberán comprometerse a no disponer la exención de los impuestos provinciales salvo las tasas retributivas de servicios efectivamente prestados, sin perjuicio de una eventual adhesión a la exención nacional de los tributos que graven los servicios básicos, referida en el artículo 26 y de las exenciones que existieran para operaciones de exportación.

En el mismo convenio, los gobiernos provinciales se deberán comprometer a acordar con los municipios igual comportamiento para los usuarios y actividades de la zona franca.

El 14 de octubre de ese mismo año, mediante Ley Provincial Nº 6.104, dictada por la Intervención Federal, la Provincia de Santiago del Estero aprueba en todos sus términos el convenio suscripto.

Posteriormente, con fecha de 30 de mayo de 1996, se sanciona la Ley Provincial Nº 6.275, dictada por el legislativo electo de la provincia de Santiago del Estero, donde se declara el interés provincial la radicación de una Zona Franca en la ciudad de Añatuya, en concordancia a lo dispuesto por el artículo 3º de la Ley Nacional respectiva, es decir, como Zona Franca primaria de la provincia. Pero hasta la fecha no se ha materializado paso alguno tendiente a la radicación.

Continuando con la cronología de los hechos, el 23 de octubre de 1997 por Decreto Serie B 1.781 con la firma del Gobernador y refrendado por el Ministro de Economía, se adjudica la licitación de concesión de la Zona Franca de Frías a la empresa "First Bowen Internacional Corporation". En virtud de observaciones formuladas por el Ministerio de Economía de la Nación, esta empresa constituye, juntamente con Codinar SRL y Construcciones y Gordillo Empresa Constructora SRL, la sociedad anónima ZOFRIAS.

El Sr. Ministro de Economía de la Nación, mediante Resolución Nº 226 de fecha 2 de marzo de 1999, aprueba la concesión de la explotación Zona Franca Frías a favor de ZOFRIAS S.A. Este fue el último acto administrativo relacionado con la concesión, actualmente la Zona Franca de Frías no se encuentra en funcionamiento ni se ha realizado obras de infraestructura alguna.

Previamente, a los fines de la instalación y funcionamiento de la Zona Franca Frías se había sancionado el 21 de agosto de 1997, la Ley Nº 6.385 que autorizaba al Poder Ejecutivo Provincial a iniciar el correspondiente juicio de expropiación del terreno destinado a ese uso. Pero finalmente, dicho terreno

habría sido donado por los propietarios según información brindada por la misma ciudad de Frías⁹.

Debemos remarcar que por imperio legal de la Ley N° 24.331 existe plazo de caducidad para la implementación de las Zonas Francas. Así establece mediante su artículo 44° que “si en el plazo de QUINCE (15) años de formalizado el convenio entre la Nación y la Provincia, no se iniciaren las obras de infraestructura previstas en el proyecto de instalación, caducara el derecho al establecimiento de la Zona Franca de que se trate”.

Según lo detallado anteriormente, dicho plazo de caducidad estaría operando, para la provincia de Santiago del Estero, en el año 2009¹⁰.

⁹ Actualmente, la ciudad de Frías trataría de redireccionar el uso de esos terrenos (originalmente habrían sido donados por la firma Loma Negra) hacia un Parque Industrial. “Frías comienza a ver con buenos ojos la instalación de un Parque Industrial”, Diario El Liberal, 16/06/2006.

¹⁰ Es probable que como en ocasiones previas el Congreso de la Nación otorgue una nueva extensión del plazo de caducidad contenido en la norma, pero no es seguro.

TÍTULO 6. CONCLUSIONES

Tarea a. Conclusiones del estudio.

II CONCLUSIONES GENERALES

1. ACERCA DEL INSTRUMENTO ZONA FRANCA

La valoración internacional de las Zonas Francas (ZF), es positiva en términos de instrumento válido para la promoción de las exportaciones. Sin embargo, el éxito de este tipo de proyectos depende fuertemente de la existencia de políticas globales de desarrollo regional y de un adecuado entorno competitivo. Las ZF no florecen en el vacío.

El rol del Estado en sus diferentes niveles de gobierno (local, provincial y nacional) es fundamental a la hora de brindar una *visión de largo plazo* y dotar al *entorno* de las características necesarias para atraer inversiones productivas. Los emprendimientos de avanzada en la materia tratan de generar entornos propicios para la obtención de ventajas competitivas basadas en el mejoramiento de productos, procesos, la investigación y el desarrollo tecnológico.

Aspectos como la conectividad física, la infraestructura, los servicios públicos y privados son clave para las decisiones de inversión en ZF. También lo es la existencia de cierta tradición industrial entre la población, la cual es valorada por los inversores. Finalmente, otro factor importante en este tipo de proyectos es el costo de los fletes, debido a las distancias a puertos, a conexiones internacionales, a las deficiencias del transporte o al estado de algunas rutas o medios alternativos.

Varios son los puntos que deben ser tenidos en cuenta a la hora de tomar la decisión de llevar adelante un proceso de inversión o de promoción de una Zona Franca en la provincia. A continuación, detallamos los principales puntos considerados en el estudio como necesarios para avanzar en la iniciativa y optimizar su localización.

2. ACERCA DEL MARCO GENERAL DE INCENTIVOS

Como ya establecimos, la Ley N° 24.331 de Zonas Francas fue sancionada en el año 1994 dando forma a un régimen con las siguientes características: > las operaciones desde el TAG a Zona Franca se hallan alcanzadas por los Derechos de Exportación; > en lo que respecta al Impuesto a las Ganancias no hay ningún tratamiento especial; > los servicios básicos dentro de la ZF están exentos de IVA e Impuestos Internos; > las operaciones con el TAG se hallan alcanzadas por el IVA y los Impuestos Internos según su destinación (con sus correspondientes regímenes de retención y percepción); > la extracción de mercaderías de la ZF hacia terceros países, no gozará de otros estímulos que los correspondientes por la devolución de tributos efectivamente pagados cuando fueren pasibles de devolución a los exportadores del Territorio Aduanero General; > en el caso de las mercaderías que entran a ZF desde terceros países no hay pago de tributos aduaneros ni de impuestos interiores, con lo cual no hay necesidad de gestión de reintegros; > rige en el territorio de la ZF toda la legislación nacional en materia laboral y de seguridad social.

A lo largo de estos años ha sido objeto de varios cuestionamientos a través de numerosos proyectos de reforma legislativa como así también en causas judiciales hoy en curso devenidas de su a veces confuso aplicación.

En este sentido, el esquema diferencial de incentivos dispensado a la Zona Franca de General Pico pareciera constituirse en un particular intento por superar algunas de las limitaciones del régimen y fortalecer los incentivos económicos para el establecimiento de una mayor cantidad de empresas en dicha ZF.

Sobre el particular, tengamos en cuenta que, primero el DNU N° 285/99 y luego el Art. 86 de la Ley N° 25.237, establecieron un tratamiento especial con exclusividad la ZF pampeana. En tanto: a) Se habilitó la introducción al territorio doméstico de la totalidad de los productos industrializados en esa ZF; b) La exime de la Tasa de Estadística; c) Elimina las Contribuciones Patronales de Seguridad Social; d) Autoriza la emisión de warrants y certificados de depósito

respecto de productos depositados en la ZF; e) Invita al gobierno de La Pampa y a la Municipalidad de General Pico a eximir de tributos locales al Concesionario y a los Usuarios¹¹.

En lo que respecta a la provincia de Santiago del Estero y su intención de constituir una Zona Franca con perfil industrial, resultaría una condición favorable y necesaria el logro de un tratamiento similar al obtenido por la provincia de La Pampa.

Asimismo, hay que tener en cuenta las incompatibilidades aparejadas por el artículo 32º de la Ley 24.331 que establece: "Los usuarios de la zona franca no podrán acogerse a los beneficios y estímulos fiscales de los regímenes de promoción industrial, regionales o sectoriales, creados o a crearse, en el territorio de la nación". En este sentido, en junio de 1999, en las reuniones del grupo de enlace del CPCECF con la AFIP se consultó acerca de la incompatibilidad de las zonas francas con los regímenes de promoción industrial. La contestación fue que es incompatible para la misma actividad, la sumatoria de beneficios¹².

Como resultado de lo dicho, los actuales incentivos para Zonas Francas y el andamiaje normativo que los soporta, parecieran no generar grandes expectativas entre los operadores privados, máxime en su competencia con los regímenes de promoción industrial vigentes para la provincia y el resto del territorio nacional.

¹¹ Todas estas posibilidades se hallan vedadas para el resto de las ZF del país.

¹² Publicada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Capital Federal (CPCECF) en la separata de la revista "Universo Económico" editada por el mismo.

Hay que considerar también, que la Ley de Zonas Francas fue prorrogada por segunda vez por 5 años más en el año 2004. Esto implica que habría tiempo de decidir su implementación y desarrollo previo a esa fecha¹³.

3. ACERCA DE LA CANASTA EXPORTABLE PROVINCIAL

En lo que a Santiago del Estero se refiere, queda claramente de manifiesto su *incidencia marginal* en el movimiento del comercio exterior argentino. Como aspectos positivos cabe destacar que, si bien los Productos Primarios son absolutamente preponderantes en las ventas externas (especialmente soja y cereales), resulta importante la tendencia detectada en el sentido de una diversificación de la canasta provincial de exportables hacia las MOI (básicamente Hilados y Tejidos de algodón).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que las ventajas que tiene el régimen de Zonas Francas en el caso de comercio intra MERCOSUR son mínimas en comparación con el resto de los destinos.

En lo que a tráfico de importaciones se refiere, de las entrevistas realizadas surge que las mismas son de tipo eventual (repuestos e insumos químicos entre otros) y mayormente se canalizan por Buenos Aires. Este tipo de operaciones podrían encontrar beneficios en la operación de una Zona Franca complementada con una Aduana propia en la provincia.

¹³ Ley 25.956 (BO 02/12/04) Derecho de establecimiento. Caducidad. El Poder Legislativo modificó el art. 44º de la Ley 24.331 disponiendo que el derecho de establecer una zona franca en determinada jurisdicción provincial vencerá si dentro del plazo de 15 años de formalizado el convenio con la Nación no se hubiesen iniciado las obras de infraestructura previstas.

4. ACERCA DEL POTENCIAL EXPORTADOR LOCAL¹⁴

Debido a su dinamismo exportador reciente, se resalta la performance de los siguientes sectores y su potencial de agregar más valor a las materias primas producidas en la provincia:

- Hilados y Tejidos de Algodón
- Fibras de Algodón
- Legumbres
- Hortalizas
- Cueros

Los productos seleccionados muestran un importante crecimiento en sus ventas externas en el periodo 2003-2005, lo que consolida su importancia a nivel del Producto Bruto Geográfico y del Valor de Producción. Sobre el particular, la industria textil representaba en 1994 (último dato disponible) un 16,9% del VP; la industria alimenticia y de bebidas un 49,9%; y la industria del cuero un 6,8%. Se trata de los 3 sectores con mayor aporte al Valor de la Producción local.

El panorama de sectores con potencial exportador, se completa con 2 rubros que si bien no muestran el mismo dinamismo que los anteriores tienen un desarrollo incipiente a nivel provincial:

- Miel
- Madera

¹⁴ La presente selección no excluye la existencia de otros sectores con buenas perspectivas de comercio exterior, pero a los fines del estudio solo se mencionan los más notorios en función de su contribución a las ventas externas provinciales. Se consideró que el proyecto tendrá mayores posibilidades de realizarse en caso de atraer a algunos de los grandes actores del comercio exterior de la provincia.

Si bien la gravitación de cereales y oleaginosas en las exportaciones de la provincia es muy importante y tiene mucho potencial de expansión, del trabajo de campo y las fuentes consultadas no surgen elementos de peso que identifiquen nuevos proyectos de valor agregado local. En lo que hace a la actividad sojera, existen proyectos en marcha de reacondicionamiento de facilidades de acopio (silos)¹⁵, sin embargo en lo que a la industria aceitera se refiere, no hay datos de proyectos de radicaciones en la provincia con lo que la producción local continuará siendo mayoritariamente procesada en las plantas de Santa Fe. En cuanto al destino de la producción maicera, existirían algunos proyectos en ciernes relacionados con la producción de biodiesel, pero su destino previsible -al menos en un comienzo- sería el mercado interno con lo cual no vemos posible su atracción hacia una futura Zona Franca. El sector cárnico provincial por su parte, es importante a nivel cría, pero no hay actividad frigorífica de exportación.

De lo dicho se desprende que los sectores con potencial exportador más notorio no son muy fuertes en términos de generación de valor agregado local y no tienen un destino para su producción exclusivo en el mercado externo, con lo que los incentivos para radicarse en una Zona Franca no son fuertes. Adicionalmente, salvo en el caso del complejo algodonero (fibra e hilados) no existen grandes empresas que pudieran actuar como tractoras de inversiones hacia la ZF en sus inicios.

5. ACERCA DEL TAMAÑO DE LAS EMPRESAS

En consonancia con lo dicho acerca de la preponderancia pyme entre las empresas exportadoras locales, vale recordar que muchas veces las mismas no tienen posibilidad de tener una planta exclusiva para la producción exportable y otra destinada al mercado interno.

¹⁵ Recientemente Cargill adquirió la planta de acopio de Vicentín en la localidad de Bandera, cuya capacidad ronda las 40.000 toneladas.

En este sentido el tamaño de las empresas y el hecho que no se trate de emprendimientos totalmente volcados a la exportación, actuarían como dos fuertes limitantes al interés que pudieran tener las empresas de la provincia en radicarse en Zona Franca.

Un punto interesante, pensando en las limitaciones pyme pasa también por superar quizás el concepto de ZF tradicional (espacio físico aislado y cercado) para pensar en políticas de desarrollo ‘satelital’ y otorgamiento de estatus de ZF a compañías fuera de las localizadas en un predio específico.

6. ACERCA DEL ESTADO GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA

A pesar de los esfuerzos realizados en años recientes por mejorar la infraestructura provincial en sus distintos aspectos, el estado actual de la red vial, ferroviaria, de gas y de energía eléctrica sigue siendo percibido como deficiente a pesar de notarse cambios favorables.

El transporte de cargas preferido por industrias y productores locales es el automotor (camión), esta preferencia esta fundada en los costos, en la seguridad que este medio otorga y en la rapidez de despacho. El ferrocarril interesa a los productores, pero no es percibido como operativamente confiable.

En su gran mayoría el sector privado de la provincia no opina favorablemente acerca del estado de las rutas tanto provinciales como nacionales y aseguran que esta deficiencia afecta directamente al costo del flete, pero acceder a otro tipo de transporte los obligaría a incurrir en gastos aun mayores.

En lo referido a una adecuada provisión de energía eléctrica y gas, solo Capital y La Banda cuentan con servicio de red, pero hay quejas del sector privado acerca de los volúmenes de provisión, la garantía de suministro firme y los precios del servicio. Según algunos entrevistados, las dificultades en el aprovisionamiento de energía (gas y electricidad) repercuten en las empresas en la forma de mayores costos, restricciones en cuanto a los horarios de producción y un menor uso de la capacidad instalada.

La actual expansión de servicios es lenta y se realizaría¹⁶ en principio en recorridos paralelos a corredores nacionales, es decir en el mediano plazo la zona productiva de la provincia podría extenderse hacia el sur sobre la RN N° 34 y de esta forma acercarse en distancia al puerto y alejarse poco a poco de las zonas urbanas más densamente pobladas.

En materia vial podrán observarse algunos resultados concretos en el corto plazo, lo mismo que con la conexión de Fernández a la red de gas natural; pero otras iniciativas, especialmente en materia energética, se hallan todavía en fase de estudio con lo que aun no se pueden prever tiempos ciertos de ejecución.

7. ACERCA DE LA FALTA DE ADUANA PROPIA EN LA PROVINCIA

Un tema que surgió con mucha fuerza entre los principales exportadores de la provincia es el relacionado a la falta de una Aduana propia, con los trastornos que acarrea la dependencia funcional de la Aduana de Tucumán para las operaciones en Santiago del Estero.

Este hecho, además de encarecer los costos para los exportadores locales, no permite tener una buena medida del tráfico de importación y exportación de la

¹⁶ Según informaron funcionarios provinciales entrevistados al efecto, sin embargo no se pudo contar al cierre de este estudio con informes técnicos más detallados.

provincia. Se trata de una debilidad importante del proyecto de Zona Franca en la provincia.

El hecho que se esté por abrir una oficina de la Aduana de Tucumán en el Parque Industrial es positivo¹⁷, pero la última instancia en cuanto a trámites seguirá siendo en Tucumán. Una buena noticia para la provincia resulta la iniciativa de los Diputados Nacionales Brué y Oliva, que presentaron un proyecto de ley tendiente a la apertura de una Aduana en la provincia.

8. ACERCA DE LAS LOCALIZACIONES ALTERNATIVAS Y EL DIRECCIONAMIENTO DE LA INVERSIÓN PÚBLICA

En lo que hace a las características genéricas que debería tener una buena localización para sus operaciones, los empresarios e informantes calificados consideraron imprescindible:

- ☐ Muy buena conectividad geográfica
- ☐ Servicios de apoyo competitivos
- ☐ Aptitud agroecológica y buen acceso a materias primas
- ☐ Cercanía a mercados
- ☐ Política fiscal e incentivos económicos claros
- ☐ Un marco jurídico estable

La mayor parte de los entrevistados mencionaron al Parque Industrial de La Banda como la mejor localización industrial en la actualidad. Casi todos ven hoy a La Banda como el *“centro industrial de la provincia”*.

Pensando en alternativas con posibilidades en el corto/mediano plazo, los entrevistados optaron mayoritariamente por ciudades sobre la RN N° 34 al sur del conglomerado Capital-La Banda. Cabe recordar que esta ruta corre en paralelo a las vías del Ferrocarril NCA (cargas) uno de los dos que opera en la

¹⁷ Según medios periodísticos, la inauguración estaría prevista para mediados de septiembre. Fuente: http://www.diariopanorama.com/noticias_ampliada.asp?IDNews=10232.

provincia y el de mejor performance en los últimos años, cubre la línea Tucumán-Rosario con entrada al puerto. Las ciudades sobre este corredor cuentan además con la posibilidad de brindar facilidades de transporte multimodal carretero-ferroviario.

Además de la mención genérica que la comprende como parte del corredor sur sobre la RN Nº 34, la ciudad de Fernández recoge varias menciones (casi uno de cada 3 entrevistados).

Por otra parte, se confeccionó un índice específico de elegibilidad de localizaciones para el proyecto de ZF, compuesto por 5 variables¹⁸ y 27 indicadores. Los resultados obtenidos de la aplicación del índice muestran un ranking de localizaciones alternativas encabezado por la localidad de La Banda (Parque Industrial), seguida de cerca por el distrito Capital y la ciudad de Fernández.

En lo que hace a La Banda, prepondera en casi todas las variables siendo únicamente superado por Capital en servicios básicos y entorno urbano. Resulta un dato esperable teniendo en cuenta el grado de desarrollo de la ciudad y su claro perfil industrial. Asimismo, coincide con las preferencias de gran parte de los entrevistados y cuenta con espacio disponible en el Parque Industrial con la mejor infraestructura disponible. Los resultados de Capital por su parte, reflejan su calidad de centro comercial-administrativo, pero con un costado industrial más débil que el de La Banda.

Por el lado de Fernández, su tercer lugar obedece en primera instancia a su ubicación estratégica y posibilidades de conectividad, además cuenta con una buena dotación de servicios de apoyo (a mejorar), un buen entorno industrial y cercanía con el conglomerado Capital-La Banda (45 km). La calificación obtenida a través del índice, refleja coincidencia con las percepciones privadas

¹⁸ Conectividad; Servicios Básicos y Entorno Urbano; Fuerza de Trabajo y Entorno Industrial; Inserción en Planes de Desarrollo de la Provincia; Percepciones del Sector Privado Local.

sobre locaciones aptas para actividades productivas más allá del antedicho eje. El sector público también está realizando importantes inversiones en esta zona (camino y gas natural).

La localidad de Frías, postulante para la radicación de una Zona Franca, muestra un menor grado de conectividad (menor tránsito por sus rutas y ramales ferroviarios, mayor distancia a puerto, etc), un cierto aislamiento geográfico (dada la distancia a otros centros urbanos importantes), una menor inserción en los planes de obras públicas y en las preferencias del sector privado. Esto no va en detrimento de sus muy buenos resultados en materia de servicios de apoyo y entorno industrial, pero coloca a la localidad en el cuarto lugar seguida por Añatuya.

Como consecuencia de lo dicho, puede decirse que La Banda (72 puntos) y Capital (63,1 puntos) siguen siendo el eje neurálgico del desarrollo económico de la provincia, y que la alternativa número uno para la desconcentración de actividades productivas sería la ciudad de Fernández (59,2 puntos). Seguirían en orden de importancia las ciudades de Frías (34,7 puntos) y Añatuya (32,3 puntos).

9. ACERCA DE LA RECEPTIVIDAD DEL PROYECTO EN EL SECTOR PRIVADO LOCAL

Sobre el particular, los entrevistados pertenecientes al sector manufacturero local consultados al respecto no mostraron gran interés en montar plantas en una Zona Franca a erigirse en la provincia. Entre las razones que se pueden identificar, estaría el hecho que en general se trata de empresas y productos que no tienen un destino exclusivo de exportación y que muchas de las empresas son pymes que no pueden tener dos plantas a la vez, una para mercado interno y otra para exportación. Lo que sí les resultó interesante fue la posibilidad de importación de algunos insumos.

Una referencia adicional, que contribuye a delinear un posible perfil para el proyecto de Zona Franca en la provincia está dado por las posibilidades de

aprovechamiento por parte de diversos sectores del comercio local. Sobre la base del relevamiento efectuado, diversos sectores vinculados con el comercio de importación y armaduría manifiestan una Zona Franca Comercial podría agilizar sus operaciones y mejorar sus costos. Entre los sectores con potencial aprovechamiento de la misma consideramos los siguientes: maquinaria agrícola y repuestos; agroquímicos y químicos en general; electrodomésticos; piezas y repuestos de bicicletas.

El hecho que en general las referencias positivas vinieron de parte de empresas con comercio de importación y armaduría, puede estar relacionado también con el hecho que la normativa vinculada con las operaciones de importación es hoy en día más clara que aquella vinculada con el procesamiento industrial en Zona Franca.

10. APRECIACIONES SOBRE LA VIABILIDAD DEL PROYECTO

Pasando a la cuestión de fondo, consideramos que el proyecto de Zona Franca adolece de importantes debilidades que han sido puestas de manifiesto a lo largo del estudio, dado lo cual no podemos recomendar su implementación como prioritaria para la provincia y el desarrollo de sus exportaciones.

Más allá de esto, en caso de decidirse llevar adelante el proyecto, lo más apropiado sería comenzar con la instalación de una Zona Franca Comercial que posteriormente pueda llegar a progresar hacia actividades industriales si evolucionaran favorablemente cuestiones como:

- diversificación de la oferta exportable local hacia productos con mayor valor agregado y enfocados preponderantemente a la exportación;
- incorporación de actores industriales de peso a la iniciativa, grandes empresas que actúen como socias fundadoras de una futura ZF;

- mejora en la infraestructura básica (vías de comunicación, provisión de energía) y de apoyo a la producción industrial local (educación técnica e investigación aplicada);
- consolidación de la expansión de servicios de gas, electricidad y vialidad al corredor RN N° 34 al sur;
- apertura de una Aduana propia para la provincia, para lo cual habría que conseguir la sanción del proyecto de ley actualmente en estudio en el Congreso Nacional;
- mejora en los incentivos del régimen general de Zonas Francas en consonancia con los beneficios otorgados a General Pico;
- estabilidad normativa y resolución de los actuales conflictos judiciales derivados de la confusa aplicación del régimen;
- eliminación de la incompatibilidad de incentivos con regímenes de promoción industrial.

En lo general, se recomienda seguir fortaleciendo las instancias de planificación estratégica territorial, privilegiando determinados ejes geográficos de desarrollo para la provincia y haciendo evidentes para el sector privado las ventajas de esas localizaciones (infraestructura, servicios, educación, fortalecimiento de las capacidades de la mano de obra).

En lo que hace al objetivo específico del estudio, concluimos que la ciudad de Fernández (Departamento Robles) es la primera alternativa de localización de una eventual Zona Franca en la provincia más allá del conglomerado La Banda-Capital. Consideramos que esa debería ser considerada su ubicación, de manera de diversificar geográficamente el proceso de industrialización¹⁹.

¹⁹ La locación guarda igualmente cercanía con el mercado de productos y servicios de apoyo de la Capital.

La prórroga en los plazos de aplicación de la Ley de Zonas Francas, es un dato relevante ya que las provincias pueden poner en marcha sus proyectos hasta el año 2009. Si bien ya fue la segunda extensión y siempre es posible que exista otra, no parece razonable que se vuelva a prorrogar.

Por último y para tener en cuenta, en caso de decidirse avanzar con el proyecto habrá que considerar que la construcción de instalaciones adecuadas demandará una fuerte inversión a mediano-largo plazo en cabeza del concesionario de la ZF. En este sentido, de los sondeos realizados no se desprenden evidencias de que haya operadores privados interesados. A la vez, no creemos conveniente avanzar en el sentido de un fuerte compromiso fiscal provincial en detrimento de otras prioridades de la agenda pública y gubernamental. Por último, sería bueno evaluar los avances logrados en los próximos 3 años de manera de determinar, antes del vencimiento de la prórroga, si se ha alcanzado un grado suficiente de avance en las cuestiones pendientes que haga viable su implementación.

BIBLIOGRAFÍA Y FALLOS DE REFERENCIA

Carlos Raúl Álvarez, *Las Zonas Francas: Fórmulas Exitosas del Comercio Exterior*. Ente Zona Franca La Plata. Buenos Aires, 1999.

Augusto Aninat del Solar, *Ponencia presentada en las Primeras Jornadas Internacionales de Zonas Francas*. Bahía Blanca, 1996.

Susy Bello Knoll, *Zonas Francas: Análisis de la Ley 24.331 en Cuadernos de la Universidad Austral N° 6*. Depalma. Buenos Aires, 1998.

Juan Carlos Bonzón Rafart, *Régimen Legal de Aduanas en la Zona Franca*. Depalma. Buenos Aires, 1978.

Juan Carlos Bonzón Rafart, *Peligrosa inconstitucionalidad de la Resolución AFIP 270/98*, en *Revista Zona Franca N° 21*. Buenos Aires, 2000 (julio).

Juan Carlos Bonzón Rafart, *Sanciones Administrativas y Penales Impuestas por la Administración: Distinto Tratamiento Jurídico*, *Revista Jurídica El Derecho*. Buenos Aires (14-05-2002 y 31-05-2002).

Romeo Cotoruello Menta, *Planificación y Gestión Estratégica del Desarrollo Local*. Buenos Aires, 1995.

Oscar Madoery, *Zona Francas: Desarrollo Regional y Exportaciones*. Ad hoc. Buenos Aires, 1996.

Brendan Mc Kenna, *EPZ Property Management*. IDI. Irlanda, 1995.

Kevin O'Connor, *EPZ Concept*. IDI. Irlanda, 1995.

Michael Porter, *La Ventaja Competitiva de las Naciones*. Vergara. Buenos Aires, 1991.

Lidia Sejas, *Aspectos físicos-territoriales de la localización de áreas industriales*, en *Áreas francas: aspectos económicos, territoriales y jurídicos de su instalación* pp. 103-136 (coordinado por Graciela Guidi). Consejo Federal de inversiones. CFI. Buenos Aires, 1989

Miguel Sottolano, *Dimensionamiento, inversiones y costos de un área franca industrial: propuesta metodológica*, en *Áreas francas: aspectos económicos, territoriales y jurídicos de su instalación* pp. 219-230 (coordinado por Graciela Guidi). Consejo Federal de Inversiones. CFI. Buenos Aires, 1989

Carlos Torres, *Zonas Francas. Tratamiento Fiscal*. Errepar. Buenos Aires, 2001 (julio).

Jorge Luis Tosi, *Las Zonas Francas y Los mercados Internacionales*. La Ley Buenos Aires, 2000.

Jorge Luis Tosi, *Código Aduanero Comentado y Anotado*. Universidad Austral. Buenos Aires, 2000.

UNIDO Expert Group Meeting on Export Processing Zones, *Development, Management and Promotion Report*. UNIDO. Viena, 1992.

UNIDO Regional and Country Studies Branch, Industrial Policy and Perspectives Division, *Report*. UNIDO. 1988.

Maria Luisa Vives, *Las Zonas Francas*. Errepar. Buenos Aires, 2001.

WEPZA (World Export Processing Zones Association), *Journal of the Flagstaff Institute*. Flagstaff. Arizona, 1996.

Helio Zarini, *Constitución Argentina, Comentada y Concordada*. Astrea. Buenos Aires, 1998.

Censo Nacional de Población y Vivienda 2001 (INDEC).

Censo Nacional Económico 1994 y 2004 (INDEC).

Censo Nacional Agropecuario (INDEC).

Encuesta Permanente de Hogares (EPH) para el conglomerado Santiago-La Banda (INDEC).

Informe sobre el 2º “Foro debate Ferrocarril Belgrano Cargas SA” Realizado el día 09/05/06 en la Sociedad Sirio Libanesa de Frías. Coordinador: Prof. Carlos Harón.

CSJN. Fallo “Zofracor S.A. c/ Estado Nacional s/ Amparo” (09/2002).

CSJN. Fallo “Santa Cruz, Provincia de c/ Estado Nacional s/ Inconstitucionalidad”. (03/2003).

IV. ORGANISMOS OFICIALES DE REFERENCIA

Ministerio de Economía y Producción de la Nación.

Subsecretaría de Política y Gestión Comercial. M.E.y O.S.P.

Dirección Nacional de Política Comercial Externa. M.E.y O.S.P.

Base de Datos de Centro de Documentación e Información. M.E.y O.S.P.

Agencia de Desarrollo de Inversiones (ADI).

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Nación.

Secretaría de Estadística y Censo de la Provincia de Santiago del Estero.

Secretaría de Planeamiento de la Provincia de Santiago del Estero.

Vialidad Nacional - Distrito 16 Santiago del Estero (Área Obras).

OCCOVI (Organismo de Control de las Concesiones Viales).

RUTA (Registro Único del Transporte Automotor).

Diario El Liberal, Santiago del Estero.

Dirección General de Energía de la Provincia de Santiago del Estero. Ing. Darío Lujan Washington .

Vialidad de la Provincia de Santiago del Estero. Ing. Basualdo.

Ministerio de Obras Públicas. Arq. Argentino Cambrini.

Secretaria de Planeamiento de la Provincia de Santiago del Estero. Arq. Mansilla.

Oficina de Operaciones NCA Estación La Banda. Sr. Gerez (Jefe de Operaciones).

Aeropuerto Provincial de Santiago del Estero. Comodoro Jorge Enrique Barbero.

Casa de Santiago del Estero en Buenos Aires:

Lic. Eloy Aguirre Révora.

Andrea Rodriguez Leal.

Ing. Luciana Zavaleta

Ing. Cecilia Menegatti.

Acceso Rutas Nacionales			
	TDMA 2002		ptos.
RN34	4.100	42%	6,8
RN9	2.720	28%	4,5
RN157	1.083	11%	1,8
RN64	700	7%	1,2
RN89	700	7%	1,2
RN16	400	4%	0,7
Total	9.703	100%	16,0

Nota metodológica: Se sumaron los TMDA máximos de cada ruta y se estableció el peso relativo da cada una, sobre esa base se repartieron los puntos correspondientes al indicador. Cada ruta tiene un puntaje, si la ciudad es atravesada por más de una ruta se

Posibilidad Multimodal Carretero-Ferrovitaria			
	(%)		ptos.
RN-NCA	70,0%		6,4
RP-NCA	30,0%		2,8
Total NCA	100%		9,2
RN-BC	70,0%		0,6
RP-BC	30,0%		0,2
Total BC	100%		0,8

Nota metodológica: Se tomó el puntaje de NCA y se le asignó 70% de su valor a la combinación con cualquier RN y un 30% a su combinación con cualquier RP. Se procedió igualmente con el Belgrano Cargas.

Acceso Ferrocarril			
	CARGAS 2005		ptos.
NCA	9.044.047	92%	9,2
BC	772.437	8%	0,8
Total	9.816.484	100%	10,0

Nota metodológica: Se sumaron las toneladas cargadas por ambos ferrocarriles en 2005 y se estableció el peso relativo de cada una, sobre esa base se repartieron los puntos correspondientes al indicador. Cada ferrocarril tiene un puntaje, si la ciudad tien

Distancia al Puerto de Rosario			
Localidad	kms		ptos.
Monte Quemado	889		1,0
Termas de Río Hondo	776		2,0
Villa San Martín	760		3,0
Frias	739		4,0
Clodomira	782		5,0
Santiago del Estero	700		6,0
La Banda	692		7,0
Fernandez	697		8,0
Quimili	644		9,0
Añatuya	546		10,0
Total			10,0

Nota metodológica. Se ordenaron las ciudades de manera decreciente de acuerdo a su distancia al puerto de Rosario (Santa Fe), se asignaron los puntos de manera que a mayor distancia menor puntaje.

Distancia al Aeropuerto Provincial			
Localidad	kms		ptos.
Santiago del Estero	0		4,0
La Banda	8		3,6
Clodomira	28		3,1
Fernandez	50		2,7
Villa San Martín	60		2,2
Termas de Río Hondo	76		1,8
Frias	148		1,3
Añatuya	194		0,9
Quimili	211		0,4
Monte Quemado	337		0,0
Total			4,0

Nota metodológica: Se ordenaron las ciudades de manera creciente de acuerdo a su distancia al aeropuerto provincial de Santiago del Estero, se asignaron los puntos de manera que a menor distancia mayor puntaje.

Provincia de Santiago del Estero según Departamento. Población en hogares por presencia de servicio en el segmento. Año 2001																			
Departamento	Población en hogares (1)	Presencia de servicio en el segmento																	
		Desagüe a Red (alcantarilla)		Agua de Red		Energía eléctrica de Red		Gas de Red		Alumbrado Público		Pavimento (2)		Recolección de Residuos		Transporte Público (4)		Teléfono Público (5)	
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No
Total Provincial	789.566	133.736	665.820	589.734	209.822	620.793	178.763	239.250	560.308	530.988	268.588	313.435	486.121	470.231	329.325	432.533	367.023	382.493	437.093
		16,7%	83,3%	73,8%	26,2%	77,6%	22,4%	29,9%	70,1%	66,4%	33,6%	39,2%	60,8%	58,8%	41,2%	64,1%	45,9%	46,3%	54,7%
Banda	128.004	32.676	95.128	113.687	14.317	117.469	10.505	54.078	73.926	99.838	28.168	66.475	61.529	85.190	42.814	89.687	38.317	67.959	60.045
		25,7%	74,3%	88,8%	11,2%	91,8%	8,2%	42,2%	57,8%	78,0%	22,0%	51,9%	48,1%	86,6%	33,4%	70,1%	29,9%	53,1%	46,9%
Capital	242.051	75.732	166.319	232.354	9.697	233.821	8.230	159.441	82.610	218.244	23.807	155.194	86.857	205.434	36.617	214.451	27.600	174.497	67.554
		31,3%	68,7%	96,0%	4,0%	96,6%	3,4%	65,9%	34,1%	90,2%	9,8%	64,1%	35,9%	84,9%	15,1%	88,6%	11,4%	72,1%	27,9%
Choya	33.593	4.067	29.526	27.537	6.056	29.593	4.000	14.082	19.511	26.937	6.656	14.378	19.215	24.406	9.187	7.889	25.704	14.025	19.568
		12,1%	87,9%	82,0%	18,0%	88,1%	11,9%	41,9%	58,1%	80,2%	19,8%	42,8%	57,2%	72,7%	27,3%	23,5%	76,5%	41,7%	58,3%
Copo	26.924	-	26.924	18.709	8.215	16.466	10.468	-	26.924	12.399	14.525	7.387	19.537	12.118	14.806	6.313	20.611	5.339	21.585
		-	100,0%	69,5%	30,5%	61,2%	38,8%	-	100,0%	46,1%	53,9%	27,4%	72,6%	45,0%	55,0%	23,4%	76,6%	19,8%	80,2%
Gral. Taboada	36.367	-	36.367	22.709	13.658	23.415	12.952	-	36.367	20.814	15.553	10.262	26.105	21.663	14.704	5.444	30.923	10.549	25.818
		-	100,0%	62,4%	37,6%	64,4%	35,6%	-	100,0%	57,2%	42,8%	28,2%	71,8%	59,6%	40,4%	15,0%	85,0%	29,0%	71,0%
Loreto	17.383	-	17.383	9.573	7.810	10.214	7.169	-	17.383	8.191	9.192	6.769	10.614	8.069	9.314	3.404	13.979	3.354	14.029
		-	100,0%	55,1%	44,9%	58,8%	41,2%	-	100,0%	47,1%	52,9%	38,9%	61,1%	46,4%	53,6%	19,6%	80,4%	19,3%	80,7%
Moreno	27.933	-	27.933	15.635	12.298	17.947	9.986	-	27.933	13.511	14.422	4.295	23.638	11.985	15.938	8.542	19.391	7.758	20.175
		-	100,0%	56,0%	44,0%	64,3%	35,7%	-	100,0%	48,4%	51,6%	15,4%	84,6%	42,9%	57,1%	30,6%	69,4%	27,8%	72,2%
Río Hondo	50.237	21.061	29.176	23.262	26.975	43.096	7.141	11.849	38.588	29.241	20.996	15.338	34.899	21.226	29.011	13.793	36.444	18.214	32.023
		41,9%	58,1%	46,3%	53,7%	85,8%	14,2%	23,2%	76,8%	58,2%	41,8%	30,5%	69,5%	42,3%	57,7%	27,5%	72,5%	36,3%	63,7%
Robles	39.919	-	39.919	33.315	6.604	31.015	8.904	-	39.919	24.686	15.253	9.881	30.038	19.903	20.016	18.756	21.163	13.844	26.079
		-	100,0%	83,5%	16,5%	77,7%	22,3%	-	100,0%	61,8%	38,2%	24,8%	75,2%	49,9%	50,1%	47,0%	53,0%	34,7%	65,3%

Porcentaje de población en hogares por presencia de servicio de servicio en el segmento. Año 2001

Población servida con:	Desagüe a Red (cloaca)	Agua de Red	Energía eléctrica de Red	Gas de Red	Alumbrado Público	Pavimento (2)	Recolección de Residuos (3)	Transporte Público (4)	Teléfono Público (5)
Promedio provincial	16,7%	73,8%	77,6%	29,9%	66,4%	39,2%	58,8%	54,1%	45,3%
Capital	31,3%	96,0%	96,6%	65,9%	90,2%	64,1%	84,9%	88,6%	72,1%
Banda	25,7%	88,8%	91,8%	42,2%	78,0%	51,9%	66,6%	70,1%	53,1%
Río Hondo	41,9%	46,3%	85,8%	23,2%	58,2%	30,5%	42,3%	27,5%	36,3%
Choya	12,1%	82,0%	88,1%	41,9%	80,2%	42,8%	72,7%	23,5%	41,7%
Gral. Taboada	0,0%	62,4%	64,4%	0,0%	57,2%	28,2%	59,6%	15,0%	29,0%
Robles	0,0%	83,5%	77,7%	0,0%	61,8%	24,8%	49,9%	47,0%	34,7%
Copo	0,0%	69,5%	61,2%	0,0%	46,1%	27,4%	45,0%	23,4%	19,8%
Moreno	0,0%	56,0%	64,3%	0,0%	48,4%	15,4%	42,9%	30,6%	27,8%
Loreto	0,0%	55,1%	58,8%	0,0%	47,1%	38,9%	46,4%	19,6%	19,3%
Clodomira*	18,0%	62,2%	64,3%	29,6%	54,6%	36,4%	46,6%	49,0%	37,2%

Posición en ranking

Población servida con:	Desagüe a Red (cloaca)	Agua de Red	Energía eléctrica de Red	Gas de Red	Alumbrado Público	Pavimento (2)	Recolección de Residuos (3)	Transporte Público (4)	Teléfono Público (5)
Capital	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Banda	3	2	2	2	3	2	3	2	2
Río Hondo	1	10	4	5	5	6	10	6	5
Choya	5	4	3	3	2	3	2	7	3
Gral. Taboada	10	6	6	10	6	7	4	10	7
Robles	10	3	5	10	4	9	5	4	6
Copo	10	5	9	10	10	8	8	8	9
Moreno	10	8	8	10	8	10	9	5	8
Loreto	10	9	10	10	9	4	7	9	10
Clodomira*	4	7	7	4	7	5	6	3	4

Puntaje correspondiente									
Población servida con:	Desague a Red (loaca)	Agua de Red	Energía eléctrica de Red	Gas de Red	Alumbrado Público	Pavimento (2)	Recolección de Residuos (3)	Transporte Público (4)	Teléfono Público (5)
Capital	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Banda	1,2	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	1,2	1,3	1,3
Río Hondo	1,5	0,0	1,0	0,8	0,8	0,7	0,0	0,7	0,8
Choya	0,8	1,0	1,2	1,2	1,3	1,2	1,3	0,5	1,2
Gral. Taboada	0,0	0,7	0,7	0,0	0,7	0,5	1,0	0,0	0,5
Robles	0,0	1,2	0,8	0,0	1,0	0,2	0,8	1,0	0,7
Copo	0,0	0,8	0,2	0,0	0,0	0,3	0,3	0,3	0,2
Moreno	0,0	0,3	0,3	0,0	0,3	0,0	0,2	0,8	0,3
Loreto	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	1,0	0,5	0,2	0,0
Clodomira*	1,0	0,5	0,5	1,0	0,5	0,8	0,7	1,2	1,0

Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001

* Dado que los únicos datos vienen dados a nivel Departamentos y que la ciudad de La Banda representa casi el 75% de la población, se le asignó a la misma el valor departamental. En el caso de Clodomira, que representa el 7% del Departamento, se le asignó el 70% del registro del Departamento.

(1) Se excluye la población censada fuera de término y la que vive en la calle.

(2) Refiere a la "existencia en el segmento de al menos una cuadra pavimentada". La misma puede ser de los siguientes materiales: cubierta asfáltica, adoquines de piedra, madera u hormigón.

(3) Refiere a la "existencia en el segmento de servicio regular de recolección de residuos (al menos 2 veces por semana)".

(4) Refiere a la "existencia de transporte público a menos de 300 metros (3 cuadras)" a la redonda, teniendo como referencia el centro del segmento.

(5) Refiere a la "existencia en el segmento de teléfono público o semipúblico a menos de 300 metros (3 cuadras)" a la redonda, teniendo como referencia el centro del segmento.

(6) La localidad Las Palmitas se encuentra dentro de un área en conflicto entre las provincias de Catamarca y Santiago del Estero. Por Ley Nacional Nº 22.742 corresponde a la provincia de Santiago del Estero, departamento Choya. Sin embargo, en el 2001 fue censada por la provincia de Catamarca, Departamento La Paz, que reclama ese territorio como propio, pues estafetas postales, Delegación del Registro Civil, Juzgado de Paz, Escuelas y Postas Sanitarias dependen de la provincia. En 1991 fue censada por la provincia de Santiago del Estero.

Nota: el segmento de hogares es una unidad de relevamiento censal, que representa el área que se le asignó como carga de trabajo a cada censista el día del operativo.

La existencia del servicio alude al segmento, independientemente de la situación particular de cada hogar.

En los casos en que se hallaban situaciones de heterogeneidad en el segmento, se registró la situación predominante.

Peso relativo de locales industriales				
Departamento	locales industriales / locales totales dpto			ptos
	%	ranking		
Capital	2,7%	10		0,00
Banda	11,1%	1		2,86
Rio Hondo	5,0%	9		0,32
Choya	6,8%	4		1,90
General Taboada	6,9%	3		2,22
Robles	5,7%	8		0,63
Copo	8,2%	2		2,54
Moreno	6,7%	5		1,59
Loreto	5,8%	7		0,95
Clodomira*	5,9%	6		1,27
Fuente: CNE 2004 (INDEC).				

Peso relativo de locales comerciales				
Departamento	locales comerciales / locales totales dpto			ptos
	%	ranking		
Capital	53,2%	10		0,00
Banda	61,2%	1		1,50
Rio Hondo	54,2%	8		0,33
Choya	55,6%	5		0,83
General Taboada	53,6%	9		0,17
Robles	60,0%	2		1,33
Copo	58,4%	3		1,17
Moreno	56,7%	4		1,00
Loreto	54,6%	7		0,50
Clodomira*	55,3%	6		0,67
Fuente: CNE 2004 (INDEC).				

Indicadores seleccionados 1

	población total 2001 (L)		variación intercensal población 1991-2001 (L)		empleo privado (L)		población ocupada industria (D)		población ocupada industria (D)	
	nº de personas	ptos. s/ranking	%	ptos. s/ranking	%	ptos. s/ranking	%	ptos. s/ranking	nº de personas	ptos. s/ranking
Santiago del Estero	230.614	2,9	21,4%	1,0	34,7%	1,0	5,3%	0,3	3.513	2,9
La Banda	95.178	2,5	32,4%	1,9	36,8%	1,9	7,2%	1,3	2.180	2,5
Termas de Río Hondo	27.838	2,2	18,7%	0,3	35,0%	1,3	6,6%	1,0	574	1,3
Frías	25.401	1,9	15,2%	0,0	36,0%	1,6	9,2%	2,9	738	1,9
Añatuya	20.261	1,6	27,7%	1,3	33,9%	0,6	7,7%	1,9	620	1,6
Fernández	11.681	1,3	28,3%	1,6	45,3%	2,9	8,8%	2,5	846	2,2
Monte Quemado	11.387	1,0	46,7%	2,5	40,9%	2,5	7,4%	1,6	468	1,0
Quimilí	10.959	0,6	63,5%	2,9	38,0%	2,2	5,8%	0,6	410	0,6
Villa San Martín	9.854	0,3	33,4%	2,2	28,9%	0,3	8,1%	2,2	243	0,3
Clodomira*	9.043	0,0	21,0%	0,6	27,3%	0,0	5,0%	0,0	153	0,0

Fuente: Censo Nacional 2001, INDEC.

Nota: Se utilizaron dos escalas proporcionales en virtud de la posición en el ranking, cada una en función del puntaje máximo del indicador.

(L) Datos disponible por Localidad.

(D) Dato disponible por Depatamento.

* En los casos en que los datos disponible son a nivel Departamentos, y dado que la ciudad de La Banda representa casi el 75% de la población del Departamento Banda, se le asignó a la misma el valor departamental. En el caso de Clodomira, que representa

Indicadores seleccionados 2										
	mayores de 15 años con secundario completo o más (L)		población ocupada comercio (D)		cobertura de salud (L)		población en hogares NBI sobre el total (D)			
	% (L)	ptos./ranking	%	ptos./ranking	%	ptos./ranking	%	ptos./ranking		
Santiago del Estero	39,8%	2,9	26,6%	1,3	53,1%	1,5	17,5%	0,0		
La Banda	31,1%	2,5	24,1%	1,2	44,4%	1,2	28,8%	0,3		
Termas de Río Hondo	23,2%	1,0	30,6%	1,5	35,2%	0,2	36,7%	0,8		
Frías	30,0%	2,2	21,5%	1,0	48,2%	1,3	26,3%	0,2		
Añatuya	24,5%	1,6	19,2%	0,8	37,7%	0,7	37,7%	1,0		
Fernández	23,3%	1,3	16,1%	0,3	36,7%	0,5	39,4%	1,2		
Monte Quemado	21,5%	0,3	11,0%	0,0	29,6%	0,0	43,4%	1,3		
Quimilí	17,3%	0,0	12,7%	0,2	35,7%	0,3	56,3%	1,5		
Villa San Martín	27,9%	1,9	17,9%	0,7	42,2%	1,0	33,2%	0,5		
Clodomira*	21,7%	0,6	16,9%	0,5	39,7%	0,8	34,6%	0,7		

Fuente: Censo Nacional 2001, INDEC.

Nota: Se utilizaron dos escalas proporcionales en virtud de la posición en el ranking, cada una en función del puntaje máximo del indicador.

(L) Datos disponible por Localidad.

(D) Dato disponible por Departamento.

* En los casos en que los datos disponible son a nivel Departamentos, y dado que la ciudad de La Banda representa casi el 75% de la población del Departamento Banda, se le asignó a la misma el valor departamental. En el caso de Clodomira, que representa

Estimación preliminar de la magnitud de las obras públicas en ejecución o proyecto.				
Localidades	Obras en ejecución			
	Gas	Electricidad	Caminos	
Capital	1,7	1,7		
La Banda	1,7	1,7		1,1
Termas	0	0		1,1
Frías	0	0		0
Añatuya	0	0		0,6
Fernández	1,7	1,1		1,7
M. Quemado	0	0		0,6
Quimili	0,6	0,6		0,6
V. San Martín	0	0		0
Clodomira	0,6	0		0
Nota: Se trabajó sobre datos obtenidos con funcionarios de las áreas respectivas, pero al cierre de este informe no se habían recibido aun los documentos respaldatorios oportunamente solicitados a la Gobernación.				

Preferencias de los entrevistados sobre las mejores localizaciones para el proyecto de ZF.				
Localizaciones alternativas para la Zona Franca	Menciones	%	puntaje	
La Banda (Parque Industrial)	8	40,0%	2,0	
Localidades sobre la RN N° 34 (al sur de Capital-La Banda, en un radio no mayor a 100 km)	6	30,0%	1,5	2,3
	3	15,0%	0,8	
Fernández (RN N° 34)				
Río Hondo	2	10,0%	0,5	
Santiago Capital	1	5,0%	0,3	
Suma de menciones	20	100,0%	5,0	
Sobre la base de 11 entrevistas en profundidad.				