



UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES

PRESENTACION DE TESIS O TRABAJO FINAL DE ACREDITACIÓN

Título de la Tesis

CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA Y DEL PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY CONJUNTAMENTE CON LA RED MULTIMODAL EN LA REGIÓN A LOS EFECTOS DE UNA PROPUESTA SUPERADORA.

Carrera en el marco de la cual se presenta la Tesis o Trabajo Final

MBA CON ORIENTACIÓN EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

Nombre del autor

LIC. MARÍA AGUSTINA LACAVA

Nombre del Director o Tutor del proyecto

ING. FERNANDO CARLOS FREDIANI

Febrero 2008

Nombre de archivo: Caratula Presentación Tesis.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: La Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales, a través del
Departamento de Investigación realiza un llamado, a docentes Titulares y Adjuntos, para la
presentación de Proyectos de Investigación a realizarse en un período de doce meses
Asunto:
Autor: UCES
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 06/02/2008 11:34:00 a.m.
Cambio número: 5
Guardado el: 06/02/2008 02:16:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 148 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:34:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 1
Número de palabras: 86 (aprox.)
Número de caracteres:476 (aprox.)



UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES

CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA Y DEL PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY CONJUNTAMENTE CON LA RED MULTIMODAL EN LA REGIÓN A LOS EFECTOS DE UNA PROPUESTA SUPERADORA

INDICE

I. Determinación de la Región

- I.1. Caracterización desde el punto de vista físico y político
- I.2. Ubicación Estratégica
- I.3. Historia de Concepción del Uruguay
- I.4. Caracterización desde el punto de vista productivo
- I.5. Análisis de las Exportaciones en la Región
- I.6. Indicadores Sociales, Demográficos, Comerciales y Económicos

II. Transporte Multimodal

- II.1. Definición de transporte Multimodal. Marco Legal
- II.2. Descripción de cada uno.
 - II.2.1. Puerto
 - II.2.2. Rutas
 - II.2.3. Trenes
 - II.2.4. Aeropuerto
- II.3. Ubicación geográfica
- II.4. Historia del Puerto de Concepción del Uruguay.
- II.5. Movimientos de Mercadería.
- II.6. Situación Actual.
 - II.6.1. Puerto de Concepción del Uruguay
 - II.6.2. Rutas
 - II.6.2.1. Ruta Provincial 39
 - II.6.2.2. Autovía – Ruta Provincial 14
 - II.6.3. Trenes de carga Ferrocarril Mesopotámico

III. Zona Franca y Parque Industrial.

III.1. Descripción de las Zonas Francas argentinas

III.2. Características de cada uno. Marco Legal.

III.3. Breve reseña histórica. Antecedentes de la Zona Franca de Concepción del Uruguay.
Procesos Licitatorios.

III.4. Situación Actual de la Zona Franca de Concepción del Uruguay

III.5. Parque Industrial de Concepción del Uruguay.

IV. Análisis Estratégico

IV.1. Ventajas Competitivas y comparativas.

IV.2. Situación Actual argentina. Factores determinantes.

IV.3. Amenazas y Oportunidades.

IV.4. Fortalezas y Debilidades.

V. Conclusiones y Recomendaciones

V.1. Objetivo General. Ejes Estratégicos.

V.2. Planes y Cursos de Acción

V.2.1. Metas Puerto Concepción del Uruguay

V.2.2. Metas Trenes de carga Ferrocarril Mesopotámico

V.2.3. Metas Zona Franca Concepción del Uruguay

V.2.4. Metas Parque Industrial Concepción del Uruguay

V.3. Propuestas Superadoras

VI. Bibliografía

VII. Anexo

Nombre de archivo: Índice.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: Secuencia del Trabajo: INDICE
Asunto:
Autor: x
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 12/02/2008 12:00:00 p.m.
Cambio número: 4
Guardado el: 12/02/2008 01:01:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 28 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:34:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 2
Número de palabras: 302 (aprox.)
Número de caracteres: 1.666 (aprox.)

I- DETERMINACIÓN DE LA REGIÓN

I.1. Caracterización desde el punto de vista físico y político

La provincia definida como la Región es Entre Ríos. Estratégicamente se analizará el Departamento de Uruguay, específicamente la ciudad de Concepción del Uruguay como nodo de Desarrollo regional apoyados en su Puerto y Zona Franca - Parque Industrial allí ubicados.

Aspecto físico:

Extensión: 78.781 Km²; circundados por los ríos navegables Paraná y Uruguay.

Ubicación: entre los 30° y 34° de Latitud Sur y 61° Longitud Oeste.

Clima: Dos grandes regiones climáticas: una al norte que corresponde al clima subtropical sin estación seca, y el resto de la provincia que posee clima pampeano. Los vientos, predominan del Noreste. Las heladas tempranas y tardías se registran en los meses de mayo y agosto-septiembre. Las precipitaciones, oscilan entre los 900 Mm. y los 1.200 Mm. con disminución gradual de NE a SO, siendo las estaciones lluviosas, el otoño 30,7 % y verano 29,4 %.

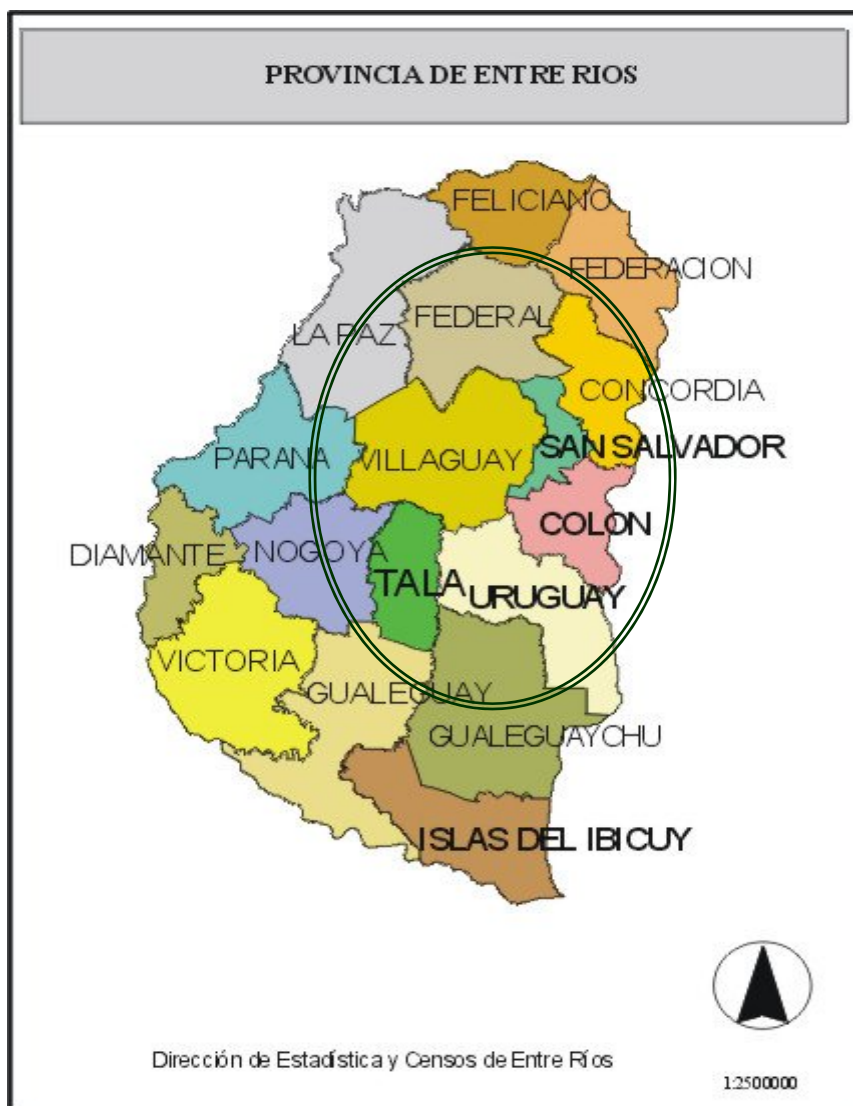
División política:

Capital: Paraná (235.967 habitantes), a 500 km. de la Capital Federal del país (Ciudad Autónoma de Buenos Aires); la Provincia dividida en 17 Departamentos y éstos a su vez en Distritos.

Municipios:

73 Municipios de más de 1.500 habitantes.

Los departamentos que en un principio son considerados con mayores posibilidades de participar del proyecto por su localización y sus características son: Villaguay, San Salvador, sur de Concordia, Colón, Uruguay, Tala, noreste de Gualeguay, norte de Gualeguaychu y este de Nogoyá.



I.2. Ubicación Estratégica

Datos Geográficos -

Superficie de la Provincia (Km2)	78.781
Longitud de Fronteras (Km.)	
Con Países vecinos	432
Con Provincias vecinas	914
Fuente: Instituto Geográfico Militar	

**Distancia con ppales. Centros de Mercosur y Otros Países
Limítrofes (Km.)**

Concepción del Uruguay – Buenos Aires	302
1. Concepción del Uruguay – Montevideo (Uruguay)	399
2. Concepción del Uruguay – Asunción (Paraguay)	1011
3. Concepción del Uruguay – Porto Alegre (Brasil)	855
4. Concepción del Uruguay – Santiago de Chile (Chile)	1442

1. Concepción del Uruguay – Montevideo (Uruguay)



2. Concepción del Uruguay – Asunción (Paraguay)



3. Concepción del Uruguay – Porto Alegre (Brasil)



3. Concepción del Uruguay – Santiago de Chile (Chile)



I.3. Historia de Concepción del Uruguay

Emplazada sobre la margen derecha del Río Uruguay, en el centro del Corredor Turístico de ese río, emerge altiva la Histórica, Concepción del Uruguay.

Una ciudad con acento español debido al origen de su fundador Don Tomás de Rocamora, quien el 25 de junio de 1783, dio curso legal a una de las ciudades más importantes de la historia de nuestro país.

A orillas del río de los pájaros, tal como reza la acepción de su río, el Uruguay, la capital de la cultura entrerriana guarda el secreto de un atractivo especial.

En ella han nacido hombres como Francisco Ramírez, bravío caudillo que una vez creara la República de Entre Ríos. Ha sido cuna de temperamentales poetas, ilustres políticos y periodistas destacados de la cultura nacional.

Fue capital de Entre Ríos. La primera en adherir al Cabildo de Mayo. En su histórico Colegio Justo José de Urquiza se educaron hombres que llegaron hasta las más altas esferas de Gobierno.

Situada sobre el margen oeste del río Uruguay, debe su primer nombre a la Virgen Inmaculada Concepción, a la cual se rinde tributo cada 8 de diciembre.

Desde 1826, en su calidad de diputado de la Legislatura, Urquiza logró que se sancionara la ley por la cual se declaraba ciudad a Concepción. El 1° de mayo de 1851 tuvo lugar el pronunciamiento de Urquiza contra Rosas.

Lugar histórico por excelencia con que cuenta la ciudad de Concepción del Uruguay y zonas aledañas. Fue la residencia del General Justo José de Urquiza, desde donde desarrollaba sus funciones políticas.

Se destaca, entre otros aspectos, por haber sido el primer lugar en la Argentina en contar con agua corriente. Todos elementos que conformaron, para su época, un edificio de avanzada, con nuevas tecnologías y buen gusto europeo.

Se encuentra a 23 km. de Concepción del Uruguay y es actualmente uno de los museos argentinos mas visitados.

I.4. Caracterización desde el punto de vista productivo

El Producto Bruto Geográfico (PBG) de la provincia de Entre Ríos, representó el 2% del PBI nacional. Dentro del PBG provincial el **sector terciario** es el de mayor significación seguido por el **sector secundario**, que elabora fundamentalmente productos primarios provinciales. Por último, se encuentra el **sector primario**.

La provincia muestra una estructura productiva compuesta fundamentalmente por actividades primarias y agroindustriales. Las actividades avícola, ganadera, cítrica y arroceras concentran una proporción significativa de la producción de bienes.

Entre las principales agroindustrias se destacan las plantas frigoríficas de aves y bovinos, los molinos arroceros, las manufacturas de madera, jugos cítricos, los productos lácteos, y la elaboración de alimentos para animales.

Carnes

En cuanto a la **producción de carne bovina**, las estadísticas indican que el stock vacuno de Entre Ríos se incrementó un 5,5% en 2006 respecto al año anterior. Por otra parte, a pesar de tener más del 8% del rodeo nacional, dos tercios de sus novillos y vacas se faenan fuera de la provincia.

La producción del **sector aviar**, que incluye a granjas y frigoríficos avícolas, ha mostrado una importante expansión en la última década, situando a la provincia como una de las principales productoras de carne aviar. La producción avícola se concentra, por orden de importancia, en las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba.

El año 2006 logró un incremento de

La relevancia de la actividad para Entre Ríos se valora tanto por su contribución al PBG provincial, como por su capacidad para generar puestos de trabajo y por la cantidad de eslabonamientos que tiene con el sector primario y la agroindustria provincial.

La faena del año 2006 se incrementó 14.2 % con respecto a la del 2005, continuando con la tendencia positiva iniciada por el sector en el año 2003. El volumen faenado en establecimientos habilitados por SENASA alcanzó 440 millones de cabezas.

[ESTADÍSTICAS – PROYECTO 2003-2010]

Proyección de Crecimiento										
Año	Millones de Cabezas (base SENASA)				Total	Mercado Interno			1.76	% de
	Faena	Crecim.	A. Mercado		Tons.	* 2,25	Hab. Año	Kg. / Hab.	Tons.	Export. s/total Prod.
	Anual-Total	Anual	Interno	Externo	Produc.	Tons.	Tasa 1,5%	Año	Export.	
2003	278.0	0.0	260.0	18.0	733,600	702,000	37.0	18.9	31,600	4.30
2004	335.0	60.0	299.0	36.0	870,500	807,200	37.5	21.5	63,300	7.27
2005	368.0	33.0	313.0	55.0	920,700	823,910	38.1	21.6	96,800	10.50
2006	404.0	36.0	370.0	72.0	996,200	860,700	38.7	22.0	135,500	13.60
2007	440.0	36.0	341.0	99.0	1,071,840	897,600	39.2	22.9	174,240	16.20
2008	480.0	40.0	357.0	123.0	1,140,000	923,600	39.8	23.2	216,400	18.90
2009	530.0	50.0	377.0	153.0	1,244,680	975,400	40.4	24.1	269,280	21.60
2010	580.0	50.0	493.0	183.0	1,349,260	1,057,100	41.0	25.0	292,060	21.60

* El tonelaje de pollo eviscerado Mercado Interno, tiene un incremento del:

20% para los años 2003/2004

17% para los años 2005/06/07

15% para los años 2008/09/10

El ajuste corresponde a la faena país estimada en los diversos establecimientos sin habilitación nacional del SENASA.

Cereales y Oleaginosas

Entre Ríos encabeza la producción de arroz (cáscara y molienda) a nivel nacional, con una participación del 45% en el sector primario y un 77% en la molienda. Esta diferencia en la participación nacional se debe a que parte del arroz destinado a molienda proviene de Corrientes. Cabe señalar que el ranking de las provincias productoras de arroz es el siguiente: Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, Chaco, Formosa y Misiones.

En síntesis, el cultivo del arroz en la provincia ha estado siendo reemplazado por la soja, el panorama para los molinos de arroz es difícil y la evolución de las exportaciones dependerá de la evolución de la crisis en los países del MERCOSUR.

Respecto de los restantes cereales, **trigo, maíz y soja**, han tomado un creciente impulso en su producción. Entre principios de la década pasada y finales de la misma la producción de trigo se ha triplicado y cuatriplicado en el caso del maíz. El crecimiento ha sido mayor aún en soja, cuya producción creció más del 400% en la década pasada.

El panorama resulta ampliamente favorable para el cultivo de granos. El maíz, aunque en la coyuntura sea un cultivo de riesgo dado el alto nivel de inversión que requiere por hectárea y la ausencia total de financiamiento, se enfrenta a una demanda mundial en alza que la oferta de EE.UU no alcanzará a cubrir totalmente, a pesar de que la estrategia de ese país es

continuar como líder mundial en maíz y para ello, está dispuesto a perder posiciones en trigo y soja.

En tal caso, es Brasil y Argentina el bloque que está llamando a liderar la exportación del complejo sojero; China y buena parte del Sudeste Asiático será un importante importador, por el crecimiento de su economía y el incremento de la demanda de alimento proteico para su población.

A ello, debe agregarse que en el sudeste Asiático y Japón las monedas domésticas están tendiendo a la suba respecto al dólar, lo que estimula una mayor demanda de importaciones, entre los cuales están los alimentos.

Cítricos

Los cítricos constituyen otra de las producciones relevantes de la provincia. Entre Ríos es importante tanto por su nivel tecnológico como por su elevada participación en la producción total del país, especialmente en mandarina y naranja; en ambos casos se destaca como la primera productora nacional. La producción ascendió a 416.992 toneladas de naranjas y 310.080 toneladas de mandarina, que significan respectivamente el 45,6% y el 61,9% de la producción nacional.

La actividad está centrada en la comercialización de productos frescos, tanto en el mercado interno como en el externo. Las exigencias del mercado internacional indujeron importantes cambios tecnológicos y de organización. Como consecuencia de esto, hacia fines de 1996 Entre Ríos se había convertido en un fuerte exportador de mandarinas y naranjas.

La exportación de citrus de las firmas de la región representa aproximadamente el 25% de la exportación total del país. Desagregadas a nivel de productos, en mandarina representa el 94% del total nacional, en naranja el 54% en limón, el 2% y en pomelo menos del 1%.

Forestal - Maderero

El sector forestal-maderero fue el de mayor dinamismo en la última década. Esto se debió fundamentalmente a dos hechos: el auge de las exportaciones de rollizos de eucalipto y pino durante los últimos años y el desarrollo de la explotación forestal de salicáceas, vinculada con la producción de pasta celulósica. La expansión de la actividad forestadora tiende a progresar desde las plantaciones iniciales concentradas sobre las orillas del Río Uruguay, ubicándose en las proximidades de la ciudad de Concordia -su principal núcleo- hacia el oeste, es decir, hacia el interior de la provincia y abarcando los cuatro departamentos del este que limitan con dicho río.

Entre Ríos ocupa el cuarto lugar en el país en cuanto a superficie implantada y es el segundo productor de salicáceas y el tercero de eucaliptos.

La estructura industrial maderera de la provincia está orientada casi exclusivamente a la industrialización de madera de pino y eucalipto, siendo el desarrollo reciente en la producción de aglomerados, un tercer factor explicativo del dinamismo de la actividad. Las estadísticas sobre producción nacional muestran que la Provincia representa el 40% de la industrialización del sector y es, además, la primer productora de tableros, con aproximadamente 140 mil metros cúbicos de tableros de fibra y 150 mil metros cúbicos de tableros de partículas.

Actualmente, se deberá considerar la nueva legislación prohíbe la Exportación de madera sin Industrialización, esto impide la exportación de rollizos de eucaliptos.

Lácteos

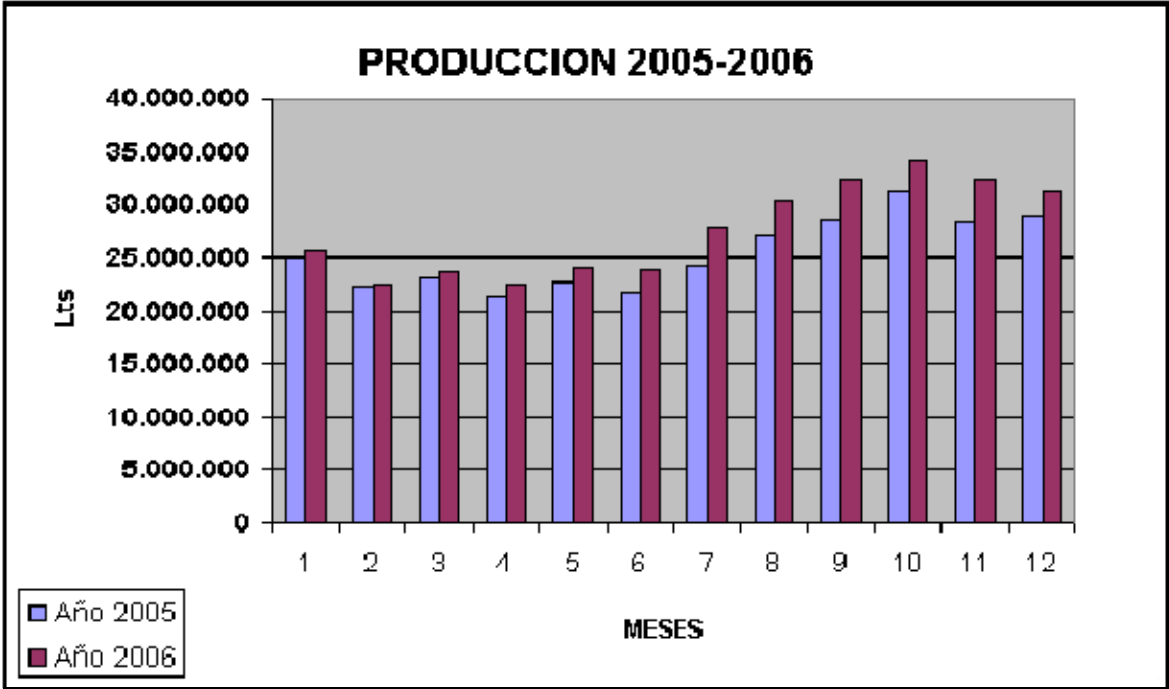
Al igual que en las principales provincias productoras -Córdoba, Buenos Aires, Santa Fe y La Pampa- la producción láctea provincial de los últimos años se expandió debido a inversiones y mejoras tecnológicas que elevaron los rendimientos promedio por tambo.

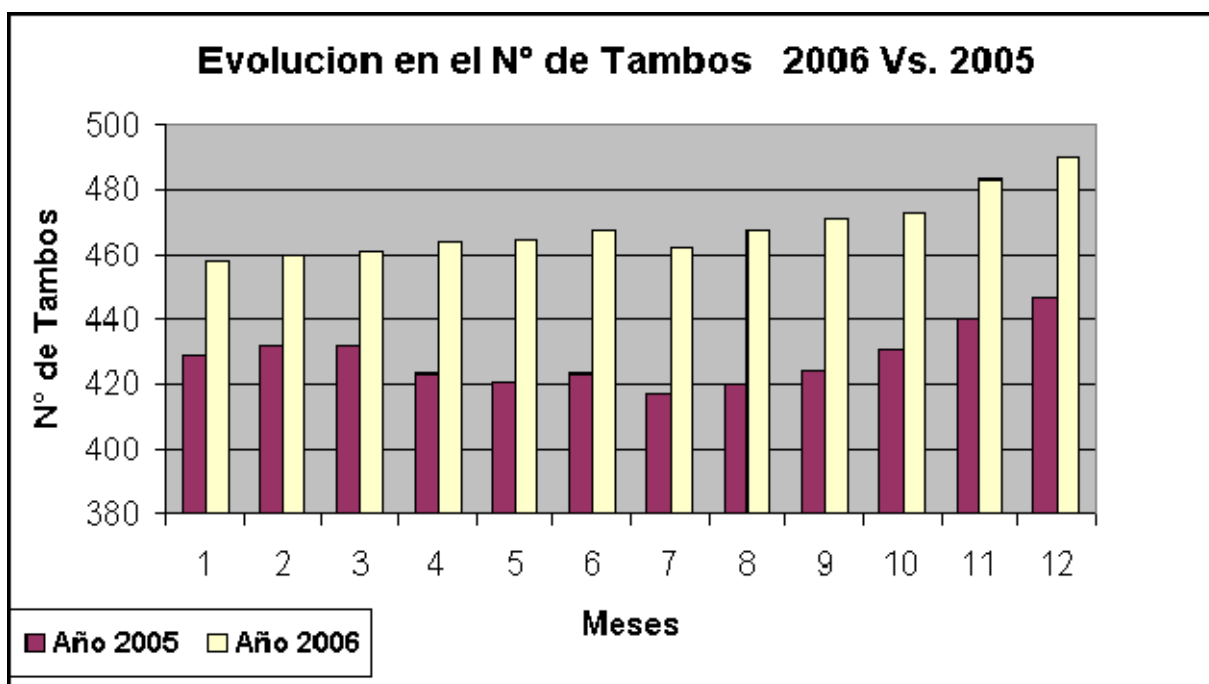
En la última década la provincia generó aproximadamente el 3 por ciento de la producción láctea del país. La producción lechera, que se procesa íntegramente en la provincia, se destina en su mayoría al mercado interno y los principales productos son leche en polvo y quesos. En el año 1999, la devaluación de Brasil afectó a la industria, provocando una fuerte caída en los precios al productor. Por otra parte, el cierre de la planta de Nestlé en 1999 obligó a replantear la comercialización y el procesamiento de la materia prima que realizaba esta empresa, producción que finalmente fue absorbida por COTAPA (Cooperativa Tambara Paraná) y otras queserías y fábricas lácteas de la región.

Las estimaciones sobre producción, precios y exportaciones indican que la producción láctea y los precios siguen estando por debajo de los máximos alcanzados en la década anterior. Los datos elaborados por la Secretaría de Agricultura permiten apreciar que el sector está atravesando una situación difícil, lo cual se manifiesta tanto en la disminución del número de tambos como en la producción diaria por tambo.

Sin embargo el 2006 registró un importante crecimiento respecto al 2005.

El número de tambos ascendió de 448 en el 2005 a casi 490 en el 2006.





I.5. Análisis de las Exportaciones en la región

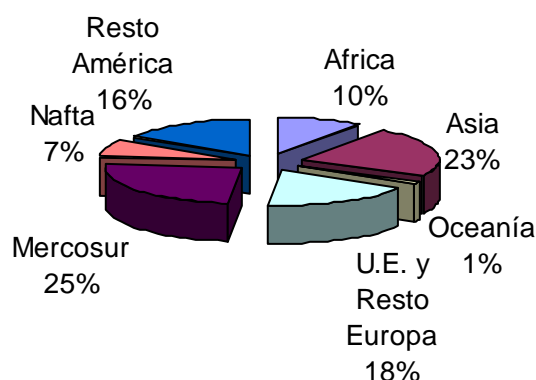
Las exportaciones en 2006 totalizaron casi 1.026 millones de dólares (valor FOB), con un crecimiento de más del 120 % respecto de 2002. La estructura de las exportaciones provinciales se caracteriza por la preponderancia de los Productos Primarios, seguido por las Manufacturas de Origen Agropecuario (MOA) y las Manufacturas de Origen Industrial (MOI). Representan el 2 % de las exportaciones del país.

El destino de las exportaciones está relativamente diversificado, siendo los países del Mercosur, fundamentalmente Brasil, el principal destino; le siguen en importancia China, Chile, Países Bajos, Irán y España.

Los principales productos que integran la canasta de exportaciones son, granos (trigo, maíz y soja), cítricos, arroz, productos químicos, papel y cartón y leches elaboradas.



Principales destinos de las exportaciones Año 2006



Estructura de las Exportaciones entrerrianas Año 2005/2006:

PRODUCTOS	AÑO 2005			AÑO 2006			% EVOL. 2006/2005
	Tons.	u\$s FOB	%	Tons.	u\$s FOB	%	
Primarios	2.880.246	456.125.840	53,9%	2.311.054	462.847.077	45,1%	1,5%
Agroindustriales	519.878	312.161.787	36,9%	644.537	389.663.565	38,0%	24,8%
Industriales	72.043	76.903.892	9,1%	76.696	93.341.403	9,1%	21,4%
SUBTOTAL (PP-MOA-MOI)	3.472.168	845.191.519	99,9%	3.032.287	945.852.045	92,2%	11,9%
Combustibles y Energía	722	1.126.324	0,1%	697	80.509.990	7,84%	7.048,0%
TOTALES ANUALES	3.472.890	846.317.843	100%	3.032.984	1.026.362.035	100%	21,3%

Datos provisorios.

Fuente: INDEC - Aduana - Empresas Exportadoras

Elaboración: Dirección General de Comercio Exterior y Relaciones Económicas Internacionales

Principales Destinos de las Exportaciones entrerrianas Año 2005 / 2006:

DESTINOS	AÑO 2005			AÑO 2006			% EVOLUC. 2006/2005
	Tons.	u\$s FOB	%	Tons.	u\$s FOB	%	
Africa	601.224	113.981.444	13,5%	374.009	101.662.730	9,9%	-10,8%
Asia	1.368.956	259.894.237	30,7%	1.074.126	235.710.455	23,0%	-9,3%
Oceanía	4.174	8.010.098	0,9%	3.930	9.087.841	0,9%	13,5%
U.E. y Resto Europa	407.235	156.513.053	18,5%	331.417	184.517.008	18,0%	17,9%
Mercosur	565.135	125.553.222	14,8%	675.823	254.509.398	24,8%	102,7%
Nafta	47.472	48.310.922	5,7%	55.707	73.874.914	7,2%	52,9%

Resto América	478.694	134.054.866	15,8%	517.973	166.999.689	16,3%	24,6%
TOTALES ANUALES	3.472.890	846.317.843	100,0%	3.032.984	1.026.362.035	100,0%	21,3%

Datos provisorios.

Fuente: INDEC - Aduana - Empresas Exportadoras

Elaboración: Dirección General de Comercio Exterior y Relaciones Económicas Internacionales

Principales Países Compradores Año 2006

PAISES	PRIMARIOS	AGROINDUST.	INDUSTRIALES	C. y ENERGIA	TOTALES	
	u\$s FOB	u\$s FOB	u\$s FOB	u\$s FOB	U\$s FOB	% REP.
Brasil	49.626.591	67.227.356	12.115.561	0	128.969.508	12,6%
China	119.370.563	8.807.538	47.459	0	128.225.560	12,5%
Uruguay	3.834.261	14.919.711	19.159.431	80.509.990	118.423.393	11,5%
Chile	20.621.747	42.398.424	24.179.138	0	87.199.309	8,5%
Estados Unidos	32.667.116	22.998.551	6.828.969	0	62.494.636	6,1%
Rusia	21.680.080	20.872.096	134.136	0	42.686.312	4,2%
Países Bajos	16.657.010	18.250.761	2.522.673	0	37.430.444	3,6%
Venezuela	995.729	26.389.512	916.735	0	28.301.976	2,8%
Sudáfrica	13.828.105	10.679.116	13.286	0	24.520.508	2,4%
Malasia	22.681.302	1.357.786	162.010	0	24.201.099	2,4%
Alemania	6.298.044	17.271.237	192.497	0	23.761.778	2,3%
Reino Unido	14.633.049	4.576.363	579.894	0	19.789.305	1,9%
España	10.235.114	5.651.435	1.175.832	0	17.062.380	1,7%
Perú	13.988.684	2.576.747	264.824	0	16.830.254	1,6%
Argelia	8.666.845	6.774.778	0	0	15.441.622	1,5%
Nigeria	4.467.522	10.906.736	0	0	15.374.258	1,5%
Resto	102.595.315	108.005.419	25.048.959	0	235.649.692	23,0%
TOTALES	462.847.077	389.663.565	93.341.403	80.509.990	1.026.362.035	100,0%

(*) Datos provisorios.

Fuente: INDEC - Aduana - Empresas Exportadoras

Elaboración: Dirección General de Comercio Exterior y Relaciones Económicas Internacionales

Comparativo Exportaciones Entrerrianas Año 2005 / 2006

Por Producto

PRODUCTOS	AÑO 2005		AÑO 2006		% EVOLUC. 2006/2005
	u\$s FOB	% REP.	u\$s FOB	% REP.	
Arándanos	10.801.467	1,3%	32.046.152	3,12%	196,7%
Arroz Cáscara	659.782	0,1%	147.433	0,01%	-77,7%
Cítricos	44.464.408	5,3%	58.908.672	5,74%	32,5%
Lino	4.799.830	0,6%	3.237.141	0,32%	-32,6%
Maíz	116.295.994	13,7%	107.297.060	10,45%	-7,7%
Miel	11.099.784	1,3%	20.139.890	1,96%	81,4%
Pescados	6.094.062	0,7%	8.014.233	0,78%	31,5%
Soja	184.337.517	21,8%	147.415.536	14,36%	-20,0%
Sorgo Uranífero	4.363.099	0,5%	4.101.965	0,40%	-6,0%
Trigo	66.292.112	7,8%	75.332.894	7,34%	13,6%
Resto de Primarios	6.917.785	0,8%	6.206.101	0,60%	-10,3%
PRODUCTOS PRIMARIOS	456.125.840	53,9%	462.847.077	45,1%	1,5%
Arroz Elaborado	45.503.064	5,4%	73.335.332	7,15%	61,2%
Carne Avícola	66.721.362	7,9%	73.698.723	7,18%	10,5%
Carne Bovina	26.745.160	3,2%	28.957.668	2,82%	8,3%
Carne Equina	12.500.990	1,5%	15.630.446	1,52%	25,0%
Carne Pescados	333.251	0,0%	243.439	0,02%	-27,0%
Desperdicios Alimentarios	10.529.575	1,2%	10.005.027	0,97%	-5,0%
Grasas y Aceites	10.927.823	1,3%	10.249.757	1,00%	-6,2%
Huevo Industrializado	2.201.557	0,3%	3.267.464	0,32%	48,4%
Jugos de Frutas y Hortalizas	9.754.307	1,2%	13.800.601	1,34%	41,5%
Lácteos	57.878.143	6,8%	72.097.265	7,02%	24,6%
Maderas y sus Manufacturas	49.789.127	5,9%	59.399.584	5,79%	19,3%
Otros Productos de Origen Animal	674.028	0,1%	3.964.384	0,39%	488,2%
Pieles y Cueros Preparados	1.625.080	0,2%	2.157.608	0,21%	32,8%
Preparados de Carnes	13.068.549	1,5%	16.696.654	1,63%	27,8%
Resto de Agroindustriales	3.909.773	0,5%	6.159.615	0,60%	57,5%
AGROINDUSTRIALES	312.161.787	36,9%	389.663.565	38,0%	24,8%
Madera y sus Manufacturas	910.630	0,1%	979.316	0,10%	7,5%
Máquinas y Aparatos y sus Partes	5.484.959	0,6%	4.416.357	0,43%	-19,5%
Material de Transporte	1.163.658	0,1%	2.531.449	0,25%	117,5%
Metales y sus Manufacturas	2.568.943	0,3%	9.877.488	0,96%	284,5%
Papel, Cartón y sus Manufacturas	23.292.676	2,8%	25.646.186	2,50%	10,1%
Plásticos y sus Manufacturas	6.439.980	0,8%	5.202.366	0,51%	-19,2%
Productos Cerámicos y Vidrios	22.095	0,0%	356.807	0,03%	1514,9%
Productos Químicos	33.883.183	4,0%	40.331.009	3,93%	19,0%
Textiles y Marroquinería	1.329.136	0,2%	1.874.212	0,18%	41,0%
Resto de Industriales	1.808.631	0,2%	2.126.214	0,21%	17,6%
PRODUCTOS INDUSTRIALES	76.903.892	9,1%	93.341.403	9,1%	21,4%
SUBTOTAL (PP - MOA - MOI)	845.191.519	99,9%	945.852.045	92,2%	11,9%
Energía Eléctrica	975.868	0,1%	80.469.900	7,8%	8146,0%
Resto de Comb. y Energía	150.456	0,0%	40.090	0,0%	-73,4%
COMBUSTIBLES Y ENERGIA	1.126.324	0,1%	80.509.990	7,8%	7048,0%
TOTAL EXPORTACIONES	846.317.843	100,0%	1.026.362.035	100,0%	21,3%

(*) Datos provisorios. Fuente: INDEC - Aduana - Empresas Exportadoras.

Participación Relativa por Sector Año 2006

PRODUCTOS PRIMARIOS	u\$s FOB	% Part.	Princ. País Comp.	Principales países compradores	Princ. Prod.P.P.
Arándanos	32.046.152	6,9%	77,5%	Estados Unidos, Reino Unido, Italia, Países Bajos, Canadá	
Cítricos	58.908.672	12,7%	36,2%	Rusia, Países Bajos, Reino Unido, España, Ucrania	
Maíz	107.297.060	23,2%	17,0%	Malasia, Chile, Sudáfrica, Perú, Argelia	
Miel	20.139.890	4,4%	29,8%	Alemania, Estados Unidos, Reino Unido, España, Canadá	
Soja	147.415.536	31,8%	80,7%	China, Tailandia, Egipto, Chile, Malasia	
Trigo	75.332.894	16,3%	63,0%	Brasil, Chile, Perú, Sudáfrica, Colombia	
Resto de Primarios	21.706.873	4,7%	38,1%	Nigeria, Colombia, Brasil, Rusia, Jordania	Pescados
TOTAL PRIMARIOS	462.847.077	100%	25,8%	China, Brasil, Estados Unidos, Malasia, Rusia, Chile	
AGROINDUSTRIALES	u\$s FOB	%	Princ. País Comp.	Principales países compradores	Princ. Prod. MOA
Arroz Elaborado	73.335.332	18,8%	54,2%	Brasil, Chile, Haití, Senegal, España	
Carne Avícola	73.698.723	18,9%	16,6%	Chile, Alemania, China, Sudáfrica, Terr.Vinc.a Reino Unido	
Carne Bovina	28.957.668	7,4%	32,6%	Rusia, Alemania, Chile, Italia, España	
Lácteos	72.097.265	18,5%	36,6%	Venezuela, Nigeria, Argelia, Irak, Senegal	
Maderas y sus Manufacturas	59.399.584	15,2%	39,5%	Brasil, Estados Unidos, Canadá, Uruguay, Sudáfrica	
Preparados de Carnes	16.696.654	4,3%	25,9%	Países Bajos, Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Togo	
Resto de Agroindustriales	65.478.340	16,8%	42,5%	Rusia, Países Bajos, Bélgica, Francia, Suiza	Carne Equina
TOTAL AGROINDUSTRIALES	389.663.565	100%	17,3%	Brasil, Chile, Venezuela, Estados Unidos, Rusia, Países Bajos	
PRODUCTOS INDUSTRIALES	u\$s FOB	%	Princ. País Comp.	Principales países compradores	Princ. Prod. MOI
Máquinas y Aparatos y sus Partes	4.416.357	4,7%	18,0%	Paraguay, Brasil, Estados Unidos, Colombia, Bolivia	
Metales y sus Manufacturas	9.877.488	10,6%	52,4%	Pakistán, Brasil, Bolivia, Georgia, Chile	
Papel, Cartón y sus Manufacturas	25.646.186	27,5%	70,7%	Chile, Uruguay, Brasil, Bolivia, Paraguay	
Plásticos y sus Manufacturas	5.202.366	5,6%	51,6%	Uruguay, Bolivia, Chile, Brasil, Venezuela	
Productos Químicos	40.331.009	43,2%	25,6%	Uruguay, Australia, Brasil, Estados Unidos, Chile	
Textiles y Marroquinería	1.874.212	2,0%	47,8%	Chile, Brasil, Uruguay, Estados Unidos, Emiratos Arabes Unidos	
Resto de Industriales	5.993.786	6,4%	27,5%	Uruguay, Costa Rica, Panamá, España, Estados Unidos	Muebles y Mobiliarios
TOTAL INDUSTRIALES	93.341.403	100%	25,9%	Chile, Uruguay, Brasil, Estados Unidos, Países Bajos, España	
COMBUSTIBLES Y ENERGIA	u\$s FOB	%	Princ. País Comp.	Principales países compradores	Princ. Prod. CE
Energía Eléctrica	80.469.900	100,0%	100,0%	Uruguay	
Resto de Combustibles y Energía	40.090	0,0%	100,0%	Uruguay	
TOTAL COMB. Y ENERGIA	80.509.990	100%	100,0%	Uruguay	
TOTAL AÑO 2006	1.026.362.035		12,6%	Brasil, China, Uruguay, Chile, Estados Unidos, Rusia	

Evolución Exportaciones Año 2000 a 2006

GRANDES RUBROS	EVOLUCION ANUAL EN MILLONES DE DOLARES							% Evolución 2006/2000
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Primarios	144,6	255,4	219,3	341,3	401,0	456,1	462,9	220,1%
Agroindustriales	95,4	78,8	92,1	135,3	237,0	312,2	389,7	308,5%
Industriales	48,8	43,6	43,9	55,5	66,8	76,9	93,3	91,2%
TOTALES	288,8	377,8	355,3	532,1	704,8	845,2	945,9	227,5%
Combustibles y Energía	0,0	0,0	0,0	0,0	24,1	1,1	80,5	80500,0%
TOTALES	288,8	377,8	355,3	532,1	728,9	846,3	1.026,4	255,4%
Ranking Exportador	15º	14º	13º	12º	10º	8º	7º	
Partic. Total Nacional	1,10%	1,42%	1,39%	1,78%	2,11%	2,12%	2,20%	

I.6. Indicadores Sociales, Demográficos, Comerciales y Económicos

Indicadores Sociales y Demográficos:

Organización Institucional y Estructura Demográfica

La tasa media anual de crecimiento es de 11‰ y la densidad es de 13 habitantes por kilómetro cuadrado.

La población urbana representa el 78%.(1991)

Población: evolución y proyecciones (en miles de habitantes)

Año	País	Entre Ríos
1947	15.984	787
1960	20.014	805
1970	23.342	811
1980	27.948	903
1991	32.608	1.020
1996	35.220	1.071
2000	37.032	1.102
2005	39.302	1.138
2010	41.474	1.170

Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda 1947/91 (INDEC).

Población por agrupaciones - Censo 91

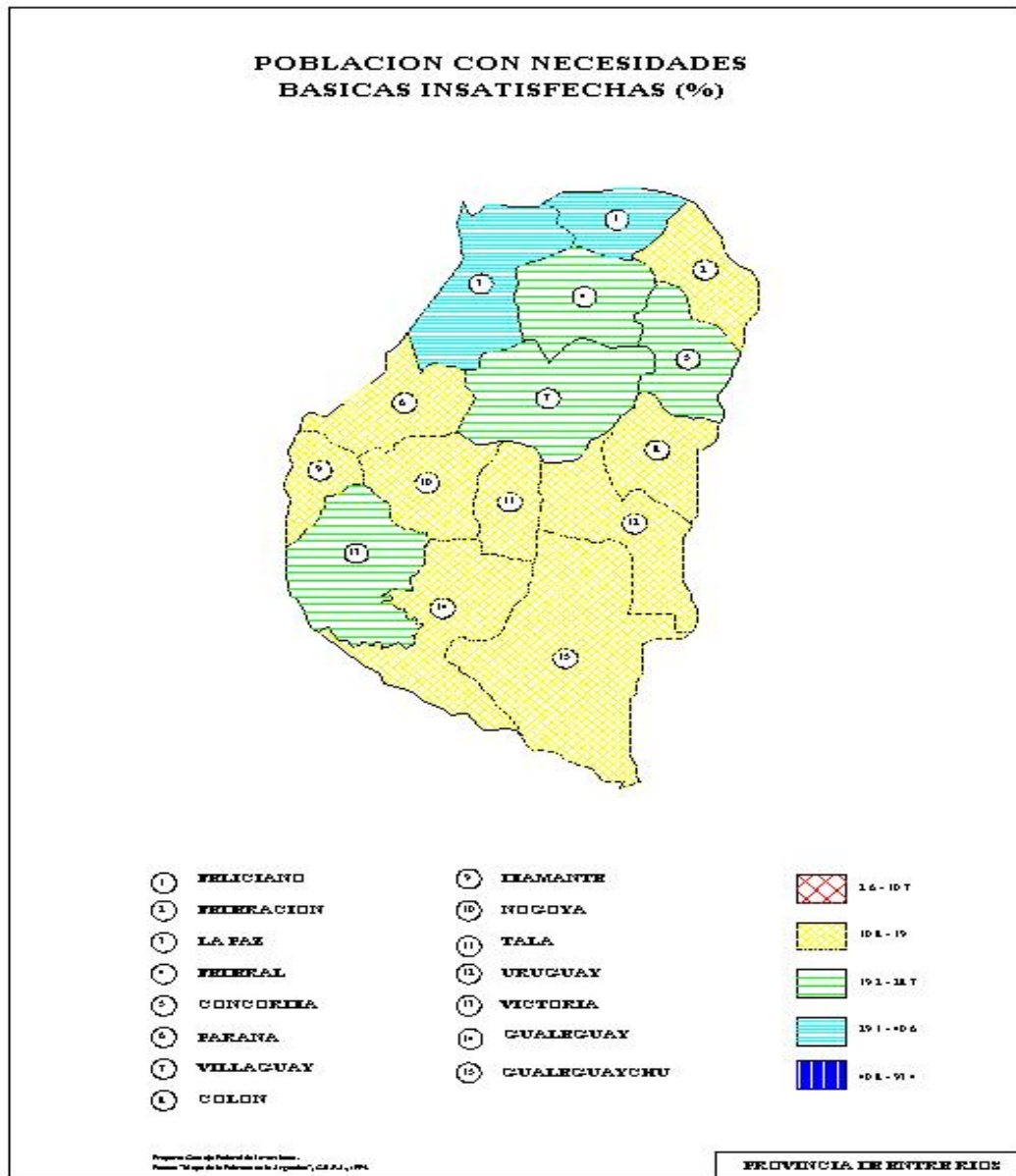
DEPARTAMENTO	POBLACION	POBLACION URBANA		POBLACION RURAL AGRUPADA		POBLACION RURAL DISPERSA	
	TOTAL	Nº	%	Nº	%	Nº	%
COLON	55,170	38,418	69.64	2,901	0.0	13,851	25.11
CONCORDIA	138,980	118,720	85.42	7,224	0.0	13,036	0.0
DIAMANTE	39,807	25,798	64.81	3,675	0.0	10,334	25.96
FEDERACION	48,713	33,142	68.04	3,253	0.0	12,318	25.29
FEDERAL	22,121	13,426	60.69	1,377	0.0	7,318	33.08
FELICIANO	12,366	6,530	52.81	280	0.0	5,556	44.93
GUALEGUAY	43,026	33,425	77.69	748	0.0	8,853	20.58
GUALEGUAYCHU	89,726	75,646	84.31	2,849	0.0	11,231	12.52
ISLAS DEL IBICUY (*)	10,692	3,397	31.77	1,772	16.57	5,523	51.66
LA PAZ	61,896	39,698	64.14	4,275	0.0	17,923	28.96
NOGOYA	37,230	22,709	61.00	3,019	0.0	11,502	30.89
PARANA	276,160	251,012	90.89	4,554	0.0	20,594	0.0
TALA	24,217	15,815	65.31	2,168	0.0	6,234	25.74
URUGUAY	86,198	64,366	74.67	8,395	0.0	13,437	15.59
VICTORIA	30,126	23,004	76.36	330	0.0	6,792	22.55
VILLAGUAY	43,829	26,909	61.40	2,234	0.0	14,686	33.51

Población en Viviendas Deficitarias

DEPARTAMENTO	POBLACION EN VIVIENDAS DEFICITARIAS INCLUYENDO CASAS TIPO B		POBLACION EN VIVIENDAS DEFICITARIAS EXCLUYENDO CASAS TIPO B	
	Nº	%	Nº	%
COLON	18,206	33.00	3,090	5.60
CONCORDIA	45,446	32.70	19,318	13.90
DIAMANTE	12,101	30.40	1,831	4.60
FEDERACIÓN	16,221	33.30	4,530	9.30
FEDERAL	11,923	53.90	4,800	21.70
FELICIANO	7,890	63.80	3,561	28.80
GUALEGUAY	13,166	30.60	3,786	8.80
GUALEGUAYCHU	26,918	30.00	2,692	3.00
ISLAS DEL IBICUY	6,522	61.00	3,357	31.40
LA PAZ	29,586	47.80	10,027	16.20

NOGOYA	14,855	39.90	1,824	4.90
PARANA	52,747	19.10	12,427	4.50
TALA	9,033	37.30	1,235	5.10
URUGUAY	21,550	25.00	3,707	4.30
VICTORIA	12,954	43.00	3,615	12.00
VILLAGUAY	20,337	46.40	4,646	10.60

Mapa NBI



TASA CRECIMIENTO ANUAL MEDIO ACUMULATIVO				
(Tasas por 0/00 habitantes)				
	PAIS		PROVINCIA	
	1970/80	1981/91	1970/80	1981/91
Total	18.2	14.7	11.3	11.1
Urbana	23.1	18.2	25.3	20.7
Rural	-3.1	-5.1	-13.6	-15.0

Fuente: C.F.I.: 'Transformaciones Socioeconómicas Provinciales: Migraciones y Redistribución Urbano-Rural de la Población', 1980-91, Buenos Aires, 1992.

TASA CRECIMIENTO ANUAL MEDIO ACUMULATIVO				
(Tasas por 0/00 habitantes)				
	PAIS		PROVINCIA	
	1970/80	1981/91	1970/80	1981/91
Crecimiento anual medio acumulativo	18.2	14.7	11.3	11.1
Crecimiento vegetativo	15.0	14.0	15.7	15.0
Crecimiento migratorio neto	3.2	0.7	-4.4	-3.9

Fuente: 'Transformaciones Socioeconómicas Provinciales: Migraciones y Redistribución Urbano-Rural de la Población, 1980-91', Buenos Aires, 1992.

Indice de desarrollo humano				
INDICADORES	PAIS		PROVINCIA	
	1996	1997	1996	1997
IDH (Total)	0.884	0.884	0.874	0.872
Esperanza de vida al Nacer (años)	71.93	72.40	71.61	72.10
Tasa de escolarización combinada	80.22	77.00	78.60	75.44
Ingreso per cápita PPA (u\$s)	8,350	8,937	6,248	5,904

Nota: El IDH se construye a partir de una agregación ponderada de indicadores de esperanza de vida, logros educacionales e ingreso per capita.

El valor del IDH varía entre 0 y 1, siendo 1 el valor que corresponde a la mejor situación relativa.

PPA = Ingreso per cápita ajustado por paridad del poder adquisitivo, en dólares

Fuente: Informe Argentino Sobre Desarrollo Humano 1996 y 1997.
Senado de la Nación, en base a datos de INDEC, Buenos Aires, 1996 y 1997.

Indicadores Comerciales

Sectores		Pers. Ocup.	Valor de Produc.	Valor Agreg.
TOTAL	24.385	76.846	2.375.702	979.915
Ind. Manufacturera	2.150	18.432	1.250.521	334.400
15_ Elab. De Prod. Aliment. Y Beb.	769	10.592	878.707	187.500
20_ Prod. De Madera y Fab. de Prod. De madera y corcho	233	1.401	36.447	15.336
22_ Act. De edición e impresión y de reproducción de grabac.	143	702	17.972	9.783
28_ Fab. De Prod. Elab. De metal, excepto maquinaria y equipo	322	726	18.614	8.152
29_ Fab. De maq. y equipo no clasificado previamente	114	846	39.784	16.191
36_ Fab. De muebles ind. Manufact. No contemplados	128	720	39.369	13.553
Resto de las ramas	374	3.035	199.079	73.369
Unidades auxiliares	67	410	21.549	10.516
Comercio	14.032	30.050	537.819	372.940
Venta y Rep. De Vehículos	2.208	4.699	111.801	75.218
Venta al por mayor	856	4.858	149.773	96.381
Venta al por menor	10.870	20.188	272.200	199.093
Unidades auxiliares	98	305	4.045	2.248
Servicio	8.203	28.364	587.362	272.575
Hoteles y restaurantes	952	2.583	52.296	23.825
Transp. Almac. Y comunicac.	100	660	31.432	9.576
Act. Inmob. Empres. Y de alquiler	2.394	3.503	63.024	41.692
Enseñanza	269	5.236	47.278	32.649
Servicios soc. y de salud	2.339	6.169	130.631	77.875
Otras act. De servicios cominitario, sociales y personales	2.122	10.065	261.675	86.139
Unidades auxiliares	27	148	1.026	819
FUENTE: Censo Nacional Económico 1994 - Indec.				

Indicadores Económicos:

Tal como se ha descripto, la economía de Entre Ríos se asienta en una producción agroindustrial de tipo pampeano (cereales, oleaginosas, carnes), la producción arrocera, cítricos en fresco (en especial mandarinas y naranjas) y la extracción de rollizos para la exportación, a partir, principalmente, de forestaciones de eucaliptos. También se destaca la producción avícola.

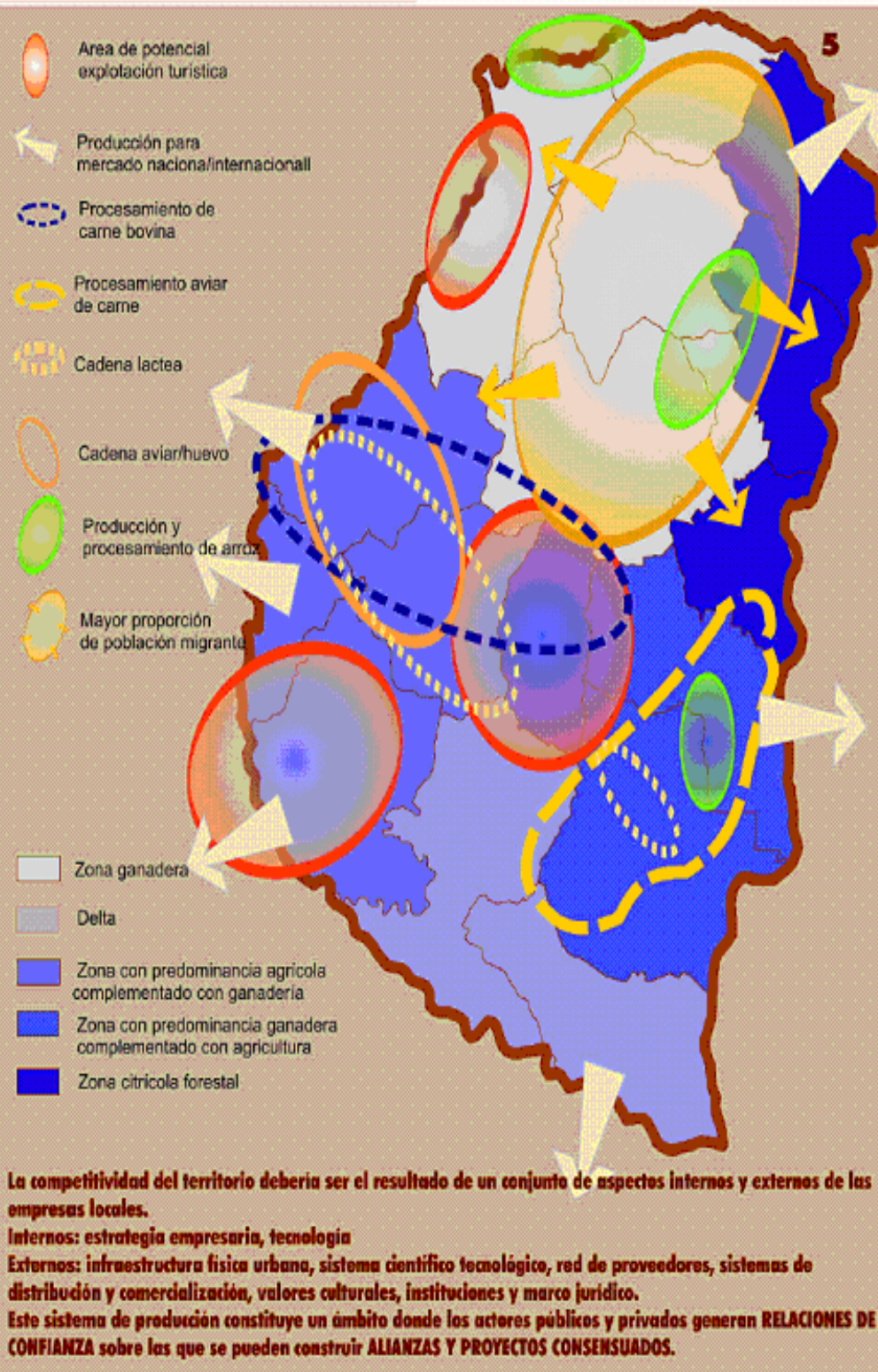
En materia de industrias deben mencionarse los molinos arroceros, elaboración de jugos cítricos, manufacturas de madera y actividad frigorífica y aceitera.

Producto Bruto Geográfico - Base 1993			
	AÑOS		TASA DE CRECIMIENTO
	1993	2002	
A valores constantes Mill \$ 1993	4,454	4,872	1993-2002
Total	100.00%	100.00%	1.19%
SECTOR PRIMARIO	10.16%	13.69%	3.88%
Agropecuaria, silvicultura, caza y pesca	9.74%	13.36%	4.00%
Minería	0.42%	0.33%	0.27%
SECTOR SECUNDARIO	20.83%	19.35%	0.12%
Industria manufacturera	11.20%	11.59%	1.07%
Electricidad, gas y agua	4.16%	4.34%	2.19%
Construcciones	5.48%	3.42%	-3.87%
SECTOR TERCIARIO	69.01%	66.96%	0.84%
Comercio, restaurantes y hoteles	15.53%	14.09%	-0.11%
Transporte y comunicaciones	7.73%	7.57%	1.75%
Establecimientos financieros	16.87%	18.32%	2.55%
Servicios personales, soc. y comun.	28.88%	26.98%	0.56%

Fuente: Consejo Federal de Inversiones

Nota: Tasa de crecimiento media anual ajustada por regresión

Mapa Económico - Cadenas de valor



Entre Ríos basa su desarrollo económico en una serie de encadenamientos productivos (clusters), donde se destacan fuertemente los procesos de industrialización de commodities, y las producciones derivadas de las economías regionales, tales como lechería, avicultura, citricultura, apicultura, arandanos, turismo y forestación.

Nombre de archivo: I-Region.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: I- DETERMINACIÓN DE LA REGIÓN
Asunto:
Autor: x
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 06/02/2008 10:31:00 a.m.
Cambio número: 3
Guardado el: 06/02/2008 11:36:00 a.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 25 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:34:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 21
Número de palabras: 4.955 (aprox.)
Número de caracteres: 27.253 (aprox.)

II. TRANSPORTE MULTIMODAL

II.1. Definición de Transporte Multimodal. Marco Legal

Vigencia de la Ley 24.921, modificaciones y complementarias:

Resolución 25689/1998 SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION	01-abr- 1998	SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL TRANSPORTE MULTIMODAL
Decreto 434/2000 PODER EJECUTIVO NACIONAL (P.E.N.)	01-jun- 2000	PROCEDIMIENTOS FISCALES EVASION - MEDIDAS PARA COMBATIRLA -
Ley 25345 HONORABLE CONGRESO DE LA NACION ARGENTINA	17-nov- 2000	PREVENCION DE LA EVASION FISCAL REGIMEN LEGAL

Dicha Ley establece el Ámbito de aplicación. Definiciones. Documento de transporte multimodal. Responsabilidad del operador. Responsabilidad del expedidor. Aviso y constatación de daños. Ejercicio de las pretensiones. Disposiciones complementarias. Remisiones. Registro de operadores de transporte multimodal.

Su Art. 2 define el transporte Multimodal como aquel que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenada, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes.

La Ley 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías está plenamente vigente a partir de su publicación en el Boletín Oficial de fecha 12 de enero de 1998, sin embargo no está siendo aplicada no obstante la claridad de su articulado, el cual hace referencia a la instrumentación por medio de:

- 1) Un documento de transporte multimodal, y
- 2) Al cumplimiento de las leyes, los usos y costumbres del comercio tanto del lugar de recepción de la carga por parte del operador de transporte multimodal como al lugar de la puesta a disposición efectiva y material del consignatario (persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías).

Es importante notar que se refiere a mercaderías que tienen por destino cualquier lugar de la República Argentina, limitándose su alcance a la importación.

Mantiene el mismo espíritu de la Ley 20.094 de la Navegación en cuanto a la necesidad de identificación de los bultos o piezas, incorporando el concepto de “unitarización” para

ordenar y acondicionar la mercadería en unidades de carga para transportarla correctamente, y establece que dicha unidad de carga es el “bulto”.

El objeto es facilitar la identificación o individualización de la carga con independencia del embalaje, entonces para esta ley un contenedor cumple con las características de un bulto si está individualizado como unidad de carga de acuerdo a su art. 24° que dice “cuando la mercadería fuera acondicionada en un contenedor, en una paleta o en otro artefacto utilizado para la unitarización de la mercadería, cada bulto o unidad de carga asentado en el documento de transporte multimodal como incluido en dicho contenedor, paleta o artefacto similar, será considerado para establecer la limitación de la responsabilidad por bulto o pieza”.

El contenido del documento de transporte multimodal coincide con los contratos de transporte o conocimientos de mercadería embarcada y coincidiendo con la ya referida Ley de Navegación, debe mencionarse quién expide, quién recibe, el itinerario del transporte y demás datos enumerados en el art. 298° de dicha Ley.

Como novedad se incorpora una fecha o plazo para entregar la mercadería siempre y cuando así se hubiere previsto en el contrato en forma expresa, si bien la ley de transporte multimodal no obliga a establecer un momento para la entrega.

Para el caso de no existir un plazo expresamente convenido se toma como referente el tiempo de entrega de un operador multimodal diligente y se dará como perdida la mercadería que no sea entregada pasados 90 días de la expiración del plazo.

Respecto a la responsabilidad, el operador de transporte multimodal es solidariamente responsable con el transporte efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario, pero siempre el operador mantiene el derecho de repetición respecto a estos últimos cuando se acredite en qué modo de transporte o en qué estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora.

Lógicamente extiende la responsabilidad a los empleados o agentes o cualquier persona cuyos servicios sean contratados para cumplir el contrato, pero en todos los casos de daños localizados se establece un límite para la responsabilidad, la indemnización si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

Cuando no se pudiera identificar el momento o cuando se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por bulto afectado. Si se tratase de mercadería a granel se fija el mismo monto de indemnización por unidad de flete.

Siendo la última cotización del peso argentino oro según el Banco Central de la República Argentina para el trimestre marzo / junio de \$ 70,22, la indemnización actual bulto no puede superar la suma de pesos veintiocho mil ochenta y ocho (\$ 28.088,00).

También se fijan las obligaciones expresas del expedidor y los criterios de la clasificación de mercaderías peligrosas según las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas.

De esta manera las responsabilidades de todas las partes intervinientes quedan perfectamente determinadas, no existiendo ninguna limitación para contratar una póliza de seguro según los usos de mercado.

Prevé el beneficio de aplicar la jurisdicción en Tribunales Federales de la Nación Argentina, salvo pacto contrario posterior a la producción del daño.

Sin duda, el espíritu de esta norma persigue la facilitación y economía del servicio previendo la discriminación de costos entre los tramos nacionales y los internacionales a los efectos de la valoración aduanera para la determinación de los aranceles y tributos.

Es una ley muy moderna pues tiene en cuenta la utilización de los adelantos tecnológicos, favoreciendo la agilidad y seguridad del intercambio comercial al permitir la documentación electrónica.

Innovadora y conservadora a los fines de ejecutividad en defensa de los derechos legítimos del titular de la mercadería, a cuyo fin se refiere explícitamente a lo previsto por la Ley de Navegación 20.094.

Se basa en los principios de buena fe con el objeto de garantizar los derechos del tenedor legítimo, cuidando de no entorpecer la libre negociación de los documentos.

Las obligaciones para inscribirse en el Registro de Operadores son coherentes con la Ley 22.415 Código Aduanero tendiendo a proteger razonablemente la solvencia de los operadores, exigiéndose la fijación de domicilio en territorio nacional, acreditación y mantenimiento de patrimonio mínimo de 100.000 pesos, la correspondiente inscripción ante la Inspección General de Justicia tanto para los casos de sociedades como comerciantes individuales, y ante la Aduana como Agente de Transporte Aduanero, además de una póliza de seguro que cubra su responsabilidad civil.

II.2. Descripción de cada medio

II.2.1. Puerto

LEY 24.093: Ámbito de aplicación. Habilitación,. Administración y operatoria portuaria. Jurisdicción y control. Autoridad de aplicación. Reglamentación. Consideraciones finales

- Puertos en la Región: Calado Normal
Sobre Río Paraná: Diamante 25 pies, Ibicuy 30 pies.
Sobre Río Uruguay: Concepción del Uruguay 21 pies.

Concepción del Uruguay cuenta con un puerto de ultramar de 16 pies al cero. Habilitado como Puerto de Ultramar con 1.000 metros de muelle, **con infraestructura completa de servicios y almacenamiento, modernos silos con capacidad para 23.000 toneladas, depósitos con 19.000 metros cuadrados cubiertos.** Este puerto permite una descarga media de buques de entre 15.000 y 25.000 toneladas y es considerado uno de los más limpios de la Cuenca del Plata por su fácil operatividad, teniendo, además costos y tarifas de las más bajas del país, en virtud de haber sido transferido al gobierno de la Provincia de Entre Ríos.

El Puerto, se encuentra ubicado en el kilómetro 183.5 del río Uruguay, está habilitado para operar con buques marítimos y fluviales. Puede lograr un calado útil de 27/28 pies. Su extensión -182.000 metros cuadrados aproximadamente- su amplia rada interior que permite la operativa sin inconvenientes de buques de hasta 225 metros de eslora, la extensión de sus sitios de atraque, posibilitan el desarrollo de múltiples embarques simultáneos, aún en horarios nocturno, por estar perfectamente iluminadas las zonas principales de labor. El fácil acceso a la terminal portuaria está garantizado por excelentes vías de comunicación, tanto de carreteras como ferroviarias.





Clasificación del puerto:

Uso: Importación/exportación, cabotaje nacional.

Destino: Carga y descarga en general, combustibles, minerales y depósitos en galpones.

Instalaciones portuarias: 23 muelles – (1 al 9 buen estado, del muelle 2 al 4 se están efectuando reparaciones, del 10 al 18 regular estado – coronamiento 5,60 mts., 19 al 23 buen estado – coronamiento 8,00 mts.), 1 al 16 de hormigón armado con pilotes de madera y del 17 al 23 de hormigón armado, profundidad al pié de los mismos 6,00 mts.

Sitios de amarre: Posee 5 sitios, carga general (9 muelles), futura zona franca (4), enfriado y congelado (4), cerealeros (5) y combustibles (1).

Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional:

FF.AA.: Ejército Argentino, FF.SS.: Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, Policía Federal Argentina y FF.PP.: Policía Provincia de Entre Ríos.

Incidencia en el medio ambiente:

■ **Controles:** Aduana: DGA C. del Uruguay / Migraciones: Prefectura C. del Uruguay. / Sanitarias: Sanidad de Frontera

■ **Desarrollos:**

Galpón N°13 de 3000 m². Para depósitos de mercaderías, celdas en Galpón N°11, para 12000 Tn.

Muelle sobre nivel de 150 mts. , para sitio Zona Franca y adaptación de terrenos para estiba de contenedores.

■ **Ruta de navegación, ayudas a la navegación:** Río Uruguay, señalizado mediante boyado luminoso sistema general, existiendo pantallas de enfilación y balizas.

Calado a 3 pies al cero.

La red ferroviaria cubre toda la superficie del puerto con ramales a todos los galpones, muelles y plazoletas, alcanzando 4.282m. de alto nivel y 3,252m. en la zona bajo nivel. Esta parrilla férrea está unida a la línea del Ferrocarril Mesopotámico, la cual no está funcionando.

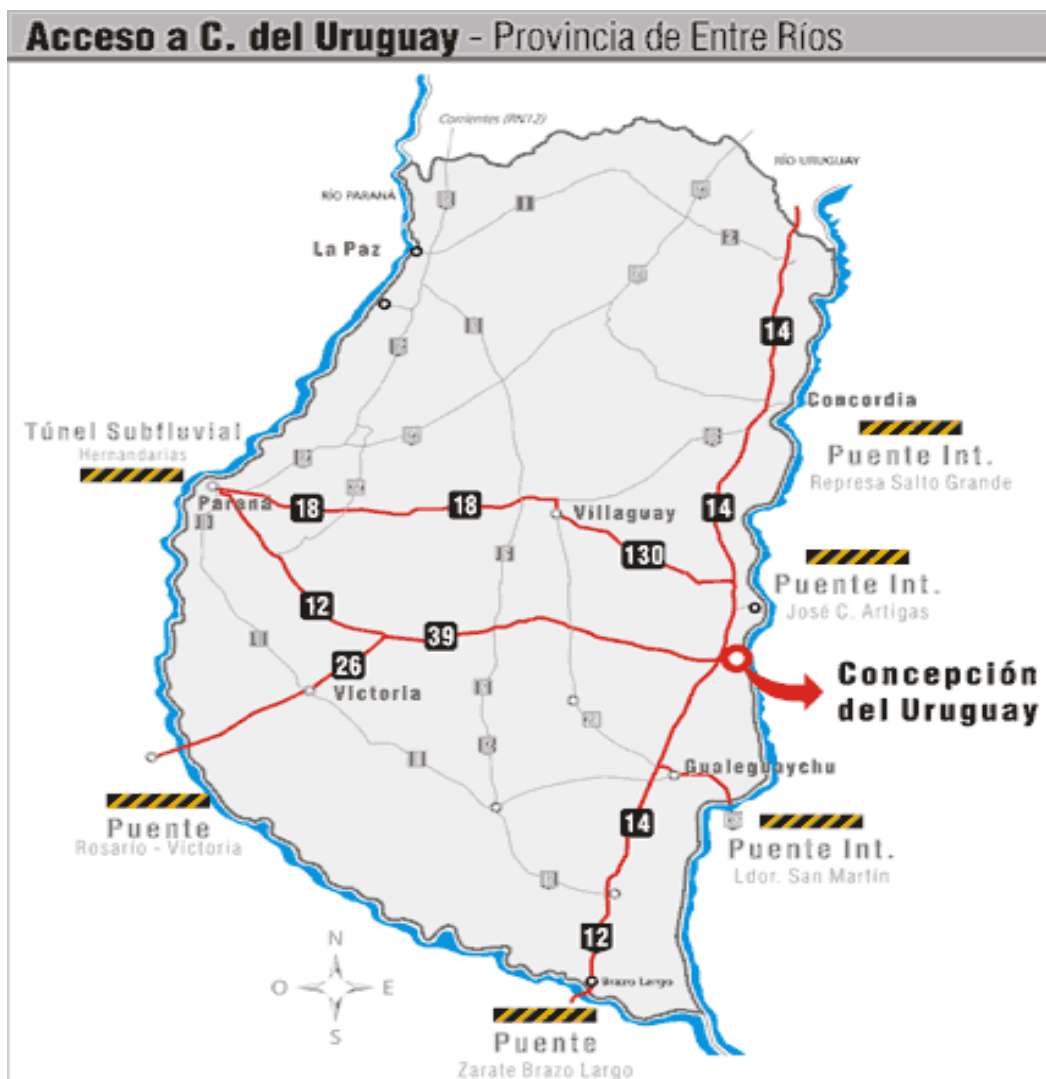
■ **Agencias Marítimas/Armadores:** Alicia Isabel Granel de Ghiorzi, Bvard. Irigoyen 272, TE:03442-428395, TELEFAX: 03442-427103, EMAIL: ghiorzi@editcom.com.ar

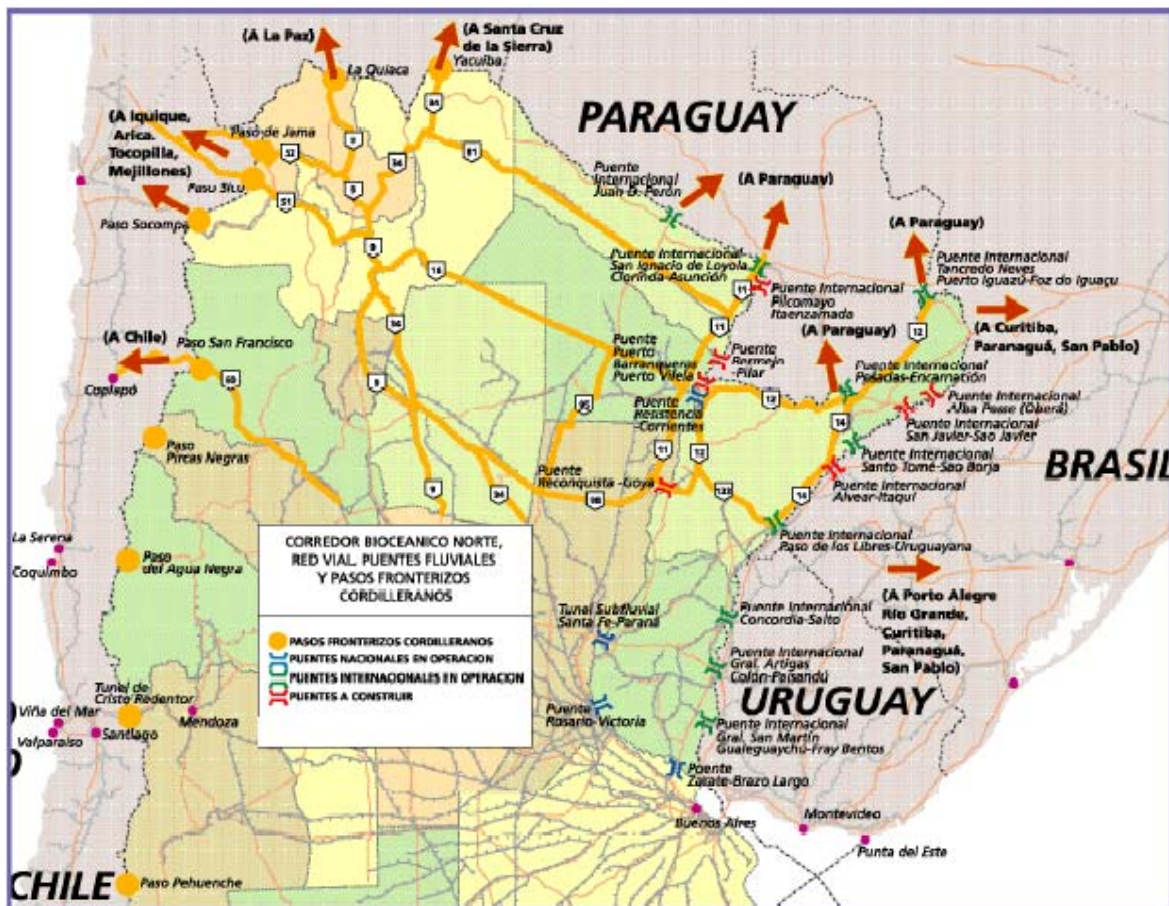
II.2.2. Rutas

COMPLEJO RUTA 14 ZARATE–BRAZO LARGO: Vía de comunicación terrestre internacional de primer nivel, conectando Buenos Aires con el resto de la Cuenca aludida. La Ruta Nacional N° 14 une todo el tráfico comercial de Norte Mesopotámia, San Pablo–Puerto Alegre (Brasil) con Buenos Aires.

RUTA PROVINCIAL N° 39 a la ciudad de Paraná.

PUENTES INTERNACIONALES: Tres pasos sobre el Río Uruguay, a saber: Fray Bentos–Puerto Unzué a 70 kilómetros; Colón–Paysandú a 40 kilómetros; y Puerto Ferrocarrilero Salto Grande a 150 kilómetros.





II.2.3. Trenes

La ciudad es servida por la ex línea de Ferrocarriles Argentinos «General Urquiza», ahora Ferrocarriles Mesopotámicos SA, quedando no sólo vinculada al resto del país, sino también, a través del coronamiento de la represa Salto Grande con la República Oriental del Uruguay. Cuenta con depósitos para mercaderías en tránsito con una capacidad de almacenaje de 2.500 metros cuadrados y playones de maniobras, carga y descarga.

La concesión está a cargo de la empresa América Logística Central SA.

Posee 2.704 Km de trazado. Enlaza Buenos Aires con Rojas y Zárate (Pcia. de Buenos Aires), Gualeguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia, Diamante y Paraná (Entre Ríos), Monte Caseros, Paso de los Libres, Santo Tomé, Goya y Corrientes (Pcia. de Corrientes) y Posadas (Misiones).



II.2.4. Aeropuerto

Ubicado a 12 kilómetros de la ciudad y a tan sólo 4 kilómetros de la Zona Franca. Su piso consolidado de 1.500 metros por 30 metros de ancho permite el aterrizaje de aviones de pasajeros y cargas de mediano porte.

Definición de aeródromo de 3ra. Categoría distante 7kms. del puerto, realizando en la actualidad un avión de pasajeros dos vuelos diarios destino Aeroparque Jorge Newbery.

II.3. Ubicación geográfica

Puerto Marítimo y Fluvial que se encuentra sobre el Río Uruguay a una distancia aproximada de 320Km del Puerto de Buenos Aires.

Nombre: "ENTE AUTÁRQUICO PUERTO CONCEPCIÓN DEL URUGUAY". Domicilio: Avenida Paysandú N° 274 - C. del Uruguay - Entre Ríos.

Telefax: 03442-422191 (con cuatro líneas rotativas). Email: eapcu@editcom.com.ar

Dependencias Aduaneras en la Región:

Aduana: COLON	
Administrador : GUGLIELMINO,Hugo M.	
Domicilio :Peyret 114	
Localidad : Colon	Cod. Postal: 3280
Telefono : 03447-422711	
Horario de Atencion : 07:00 a 15:30	
Correo Electronico : hguglielmino@afip.gov.ar	
Jurisdicción : PROVINCIA DE ENTRE RIOS: Abarca los Departamento de Colon y Villaguay.	
Aduana: CONCEPCION DEL URUGUAY	
Administrador : SILVA,Miguel	
Domicilio :Estrada N° 4	

Localidad : Concepcion del Uruguay Cod. Postal: 3260
Telefono : 03442-423916
Horario de Atencion : 07:00 a 15:30
Correo Electronico : msilva@afip.gov.ar
Jurisdicción : COMPRENDE LOS DEPARTAMENTOS DE: Tala y Uruguay (parte norte hasta el paralelo 33°)

Aduana: CONCORDIA

Administrador : BURGOS,Eduardo
Domicilio :1° de Mayo 208
Localidad : Concordia Cod. Postal: 3200
Telefono : 0345-422252
Horario de Atencion : 07:00 a 15:30
Correo Electronico : eburgos@afip.gov.ar
Jurisdicción : PROVINCIA DE ENTRE RIOS: Comprende los Departamentos de Concordia, Federación, Feliciano y Federal.

Aduana: DIAMANTE

Administrador : MANCUELLO,Alberto
Domicilio :Brown 370
Localidad : Diamante Cod. Postal: 3105
Telefono : 03443-4981891
Horario de Atencion : 07:00 a 15:30
Correo Electronico : almancuello@afip.gov.ar
Jurisdicción : PROVINCIA DE ENTRE RIOS: Comprende los Departamentos de Diamante y Victoria.

Aduana: GUALEGUAYCHU

Administrador : AYERAN,Maria S.
Domicilio :San Lorenzo 420
Localidad : Gualeguaychu Cod. Postal: 2820
Telefono : 03446-426263
Horario de Atencion : 07:00 a 15:30
Correo Electronico : sayeran@afip.gov.ar
Jurisdicción : DEPARTAMENTOS DE: Ibicuy (mediante Ley N° 7297 Pcia. Entre Rios), Gualeguay, Gualeguaychu y Uruguay (parte sur de este hasta paralelo 33° Resolución N° 540/84 RGADIENC).

Aduana: PARANA

Administrador : PIEDRABUENA,Maria Eva
Domicilio :Guemes s/n (Puerto)
Localidad : Parana Cod. Postal: 3100
Telefono : 0343-4316473
Horario de Atencion : 07:00 a 15:30
Correo Electronico : mpiedrabuena@afip.gov.ar
Jurisdicción : PROVINCIA DE ENTRE RIOS: Comprende los Departamentos de La Paz, Paraná y Nogoya

II.4. Historia del Puerto de Concepción del Uruguay

En el año 1852 se reglamentaron las Aduanas Nacionales y se dictaron las normas para la libre navegación y comercio en los ríos Paraná y Uruguay. En ese entonces, en la provincia de Entre Ríos existían diversos puertos naturales como los de Bajada Grande, La Paz, Puerto Ruiz y el de Concepción.

En 1908, el entonces Ministerio de Obras y Obras Publicas, debido al incremento de las actividades portuarias, decidió construir un canal de acceso a la Ciudad de Concepción del Uruguay realizando un ensanche y dragado del mismo.

Para la construcción, se utilizaron 648 metros cúbicos de piedra bruta como relleno y 590 metros cúbicos de piedra labrada como revestimiento. En su extremo, se había dispuesto una torre de hierro que hacia las veces de faro.

Durante la noche, se iluminaba con faroles a kerosén, los cuales eran encendidos por un guardián que vivía en la isla misma; más tarde, los faroles fueron reemplazados por una luz blanca, alimentada a gas de acetileno.

En 1942, un grupo de vecinos se propuso reemplazar la torre de hierro que servía de faro por una imagen de la Stella Maris, es así, que se comenzó a construir en 1947 el pedestal para emplazar luego la imagen de la Virgen.

El 11 de septiembre de 1949 se inauguró el faro de la Stella Maris. El encargado del cálculo y construcción del faro fue el ingeniero Diez Figueras, quién, además de este trabajo, ha realizado muchos más en la ciudad, como por ejemplo, la Capilla de La Concepción.



Dentro de la misma zona de la Villa del Arroyo de la China había distintos lugares de embarco y desembarco, denominados “puertos”, como lo eran Las Carretas, Calvento, Almirón, Las Piedras y Santa Cándida.

Este último establecimiento –hoy una estancia turística de visita obligada- era propiedad del General Urquiza y comenzó sus actividades portuarias en 1847; contaba con muelle, puente de madera y un ferrocarril para facilitar el embarque de los productos hacia puertos europeos y americanos.

El 12 de abril de 1875 la Cámara Legislativa de Entre Ríos sancionó una ley acordando privilegio y garantía para la construcción de un muelle y puente sobre el gran ramal del Uruguay. La ley disponía, además, que el puente tendría una doble vía férrea para ida y vuelta en la extremidad del terraplén que cruzaba la isla y sobre el Río Uruguay. La doble vía no llegó a concretarse y se construyó una sola.

Año a año, la obra crecía y en 1910 se inauguró oficialmente el Puerto de Concepción del Uruguay como lo conocemos hoy. Está considerado el más importante del Río Uruguay. Hasta el año 1977, la operatividad comercial era escasa, supeditada al arribo de buques tanques cargados con combustibles livianos para la planta de almacenaje de YPF, también era escaso el movimiento fluvial de tráfico vecinal fronterizo de pasajeros con la ciudad de Paysandú (República Oriental del Uruguay).

A partir de aquella fecha, por su importancia, ubicación e infraestructura instalada (muelles, galpones de almacenaje para mercaderías, cámaras de frío, etc.), la actividad comercial, fue incrementándose paulatinamente, arribando buques de ultramar de distintas banderas, debido a las exportaciones de mercaderías, entre las que se pueden citar arroz, soja, madera, etc.

En 1996, se localizó y se recuperó el fanal, que se había llevado a la ciudad de Colón (45 Km. al norte de Concepción) para que se cambiaran los vidrios. Una vez traída, personal del Ente Autárquico Puerto de Concepción del Uruguay (dueño legal del faro), procedieron a reinstalarla.

II.5. Movimientos de Mercadería

En lo que respecta al movimiento principal del Puerto, actualmente es muy poco lo que se está operando. Los principales productos habituales son: rollizos de madera de eucalipto, madera aserrada y porotos de soja de origen paraguayo, harina y azúcar (uruguaya), citrus (abarcando casi la totalidad de las exportaciones regionales). Con respecto a este último producto, y debido a la concentración de operaciones de ese tipo en esta terminal, se han implementado cámaras frigoríficas dentro del perímetro del Puerto para la conservación de la carga de exportación. Sin embargo en la actualidad la misma ha sido desmontada.

■ Capacidad de cargas (volúmenes):

Playa Contenedor 200 tn

Silos 18.000 tn

Cámaras de frío NO

Tanques NO

Otros Galpones 36.000 tn

■ Movimiento promedio:

Entrada Buques: Mensual; Marítima Internacional 5; Cab. Fronterizo 2; Cab.Nacional 9 (5 B/T y 4 B/P).

Salida Buques: Mensual; Marítima Internacional 5; Cab. Fronterizo 2; Cab.Nacional 9 (5 B/T y 4 B/P).

En el año 2006 se ensilaron en el Puerto 60.000 Tn solo de la empresa Dreyfus.

CUADRO 8.4.2: EXPORTACIONES AÑO 2001 - PUERTOS ARGENTINOS

En Toneladas

	Carga Gral	Granos Subpr Aceites y otros	Graneles Aridos Mat ferrosos	Petroleo Comb Prod Quimicos	Frutas	Pescado	TOTAL
Formosa				115.909			115.909
Diamante		874.315					874.315
C del Uruguay	19.295	107.331					126.626
V.Constitucion		274.903	103.271				378.174
S.Lorenzo/Smartin		27.135.042	763.450	946.927			28.845.419
Rosario	62.127	9.757.583	250				9.819.960
San Nicolas	58.263	307.146	481.554	10.495			857.458
San Pedro		771.199			52.415		823.614
Ibicuy		34.940					34.940
Campana	160.075	8.328	374.721	631.054	323.763		1.497.941
Zarate	138.607	211.070					349.677
Buenos Aires	2.445.104	800.577	88.576	44.928	138.167		3.517.352
Dock Sur	978.866	76.525	3.930	2.054.073			3.113.394
La Plata	22.932		383.597	2.627.920			3.034.449
Mar del Plata	10.958	98.876				49.994	159.828
Quequen		4.705.291				373	4.705.664
Bahia Blanca	45.346	5.862.024	250.511	1.340.085		3.115	7.501.081
Rosales				1.608.164			1.608.164
San Antonio Este					498.635		498.635
Madryn	59.520		200.060		3.107	121.146	383.833
C Cordoba				4.369.826			4.369.826
Com.Rivadavia	4.296					3.069	7.365
C.Olivia				2.165.429			2.165.429
C.Paula						9.937	9.937
Deseado	43.367					100.015	143.382
P.Quilla	59					16.851	16.910
P. Loyola				854.524			854.524
Ushuaia	5.735					33.309	39.044
TOTAL	4.054.550	51.025.150	2.649.920	16.769.334	1.016.087	337.809	75.852.850

Fuentes: Depto. Fiscalización y Estadística - D.N.P. (Dirección Nacional de Puertos)

CUADRO 8.4.7: MOVIMIENTO DE MERCADERIA AÑO 2004

PROVINCIA	PUERTO	MOV.TOTAL DE MERCADERIAS	
		Período	En Toneladas
Chaco	Barranqueras	ENERO-DICIEMB	1.011.197
Santa Fe	Reconquista	ENERO-DICIEMB	333.614
Entre Ríos	Diamante	ENERO-DICIEMB	696.086
Entre Ríos	C.del Uruguay	ENERO-DICIEMB	321.228
Formosa	Formosa	ENERO-DICIEMB	56.392
Santa Fe	Santa Fe	ENERO-DICIEMB	538.874
Santa Fe	V.Constitución	ENERO-DICIEMB	1.654.604
Santa Fe	S Lorenzo/S Martín	ENERO-DICIEMB	34.942.081
Santa Fe	Rosario	ENERO-DICIEMB	12.020.896
Entre Ríos	Ibicuy	ENERO-DICIEMB	Sin operar
Corrientes	Corrientes	ENERO-DICIEMB	36.926
Buenos Aires	San Nicolas	ENERO-DICIEMB	4.975.991
Buenos Aires	San Pedro	ENERO-DICIEMB	735.996
Buenos Aires	Campana	ENERO-DICIEMB	5.886.408
Buenos Aires	Zárate	ENERO-DICIEMB	1.574.499
	Buenos Aires	ENERO-DICIEMB	8.184.405
Buenos Aires	Dock Sur	ENERO-DICIEMB	11.419.100
Buenos Aires	La Plata	ENERO-DICIEMB	5.479.391
Buenos Aires	Mar del Plata	ENERO-DICIEMB	618.691
Buenos Aires	Quequen	ENERO-DICIEMB	4.747.384
Buenos Aires	Ing White	ENERO-DICIEMB	5.772.771
Buenos Aires	Galvan	ENERO-DICIEMB	4.890.443
Buenos Aires	Rosales	ENERO-DICIEMB	9.112.391
Río Negro	S.Antonio Este	ENERO-DICIEMB	545.930
Chubut	Rawson	ENERO-DICIEMB	9.642
Chubut	Madryn	ENERO-DICIEMB	1.185.528
Chubut	Caleta Cordova	ENERO-DICIEMB	9.734.203
Chubut	Com.Rivadavia	ENERO-DICIEMB	407.384
Santa Cruz	Caleta Olivia	ENERO-DICIEMB	6.635.130
Santa Cruz	Caleta Paula	ENERO-DICIEMB	27.215
Santa Cruz	San Julián	ENERO-DICIEMB	63
Santa Cruz	Deseado	ENERO-DICIEMB	226.434
Santa Cruz	Punta Quilla	ENERO-DICIEMB	78.925
Santa Cruz	Rio Gallegos	ENERO-DICIEMB	89.235
Santa Cruz	Punta Loyola	ENERO-DICIEMB	564.511
T.del Fuego	Ushuaia	ENERO-DICIEMB	488.047

[1] Incluye Gral. Lagos y Punta Alvear
 [2]Term.Zárate,Zárate Port, D.DockyTLP
 [3]Mov en TEU's: 768.033
 (4)Mov en TEU's:40.370
 [5]Mov. en TEU's: 368.582
 [6]Combustible en m3

[7]Muelle YPF
 [8]Incluye Muelle YPF
 [9]Incluye Muelle Orión
 [10] Muelle provinc.-Elevador privado y Siderar
 [11] Datos Parciales
 [12] Falta Rem Entrado Pesca

Fuentes: Depto. Fiscalización y Estadística - D.N.P. (Dirección Nacional de Puertos)

Referente al Movimiento de Mercadería en transporte carretero el mismo se describe a continuación:

CAPACIDAD ESTÁTICA (medida en toneladas)

PAÍS DE DESTINO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BOLIVIA	18.374	18.374	27.564	41.400	43.740	43.740	53.504	68.198	75.590	81.170	90.062
BRASIL	67.626	67.626	92.596	127.222	131.724	130.810	140.118	154.940	159.666	172.768	182.668
CHILE	56.154	56.154	67.146	91.364	94.956	94.956	114.266	141.460	155.670	171.940	191.540
PARAGUA	26.265	26.265	38.959	58.326	59.682	59.682	71.630	86.946	92.890	99.426	105.398
URUGUAY	22.099	22.099	47.145	70.242	71.278	71.732	83.850	94.468	100.996	109.478	117.682
PERÚ	1.217	1.217	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	191.735	191.735	273.410	388.554	401.380	400.920	463.368	546.012	584.812	634.782	687.350

CANTIDAD DE EMPRESAS

PAÍS DE DESTINO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BOLIVIA	68	88	131	208	221	221	364	423	457	486	529
BRASIL	221	353	411	568	600	593	731	800	836	897	966
CHILE	191	252	292	381	398	398	584	744	905	999	1.117
PARAGUA	103	162	210	304	312	312	426	472	496	526	557
URUGUAY	77	131	154	212	219	220	326	376	407	447	494
PERÚ	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	662	986	1.198	1.673	1.750	1.744	2.431	2.815	3.101	3.355	3.663

Fuentes: Boletín Oficial N° 13 de la C.N.R.T. (Comisión Nacional de Regulación de Transporte)

Los datos del transporte de carga férreo son:

5 - AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA S.A. (EX-FERROCARRIL MESOPOTAMICO - GRAL. URQUIZA S.A.)

TONELADAS 2007	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	TOTAL
Abonos y Fertilizantes	24.080	19.979	11.341	14.623	14.522	19.747	19.020	22.401	145.713
Cemento y Cales	800	25	75	152			1.270	1.232	3.554
Cereales y arroz	10.537	13.360	10.425	1.125	1.516	5.911	14.030	27.814	84.718
Pasta Celulósica	6.680	7.598	4.005	2.902	4.419	3.609	3.913	3.929	37.055
Rocas de aplicación	1.652								1.652
Soja (C. del Uruguay)									0
Soja (P. Libres)			23.179	26.009	30.904	63.014	47.143	41.232	231.481
Contenedores	22.878	21.959	18.171	19.951	21.595	22.105	19.580	17.509	163.748
Otros	5.422	5.320	7.705	7.904	4.370	6.591	10.975	4.618	52.905

Metalúrgicos	10.390	10.652	6.852	8.277	7.879	5.906	7.042	6.756	63.754
Maderas	23.643	22.512	16.612	9.902	12.726	16.437	22.666	22.815	147.313
TOTAL	106.082	101.405	98.365	90.845	97.931	143.320	145.639	148.306	931.893

II.6. Situación Actual.

II.6.1. Puerto de Concepción del Uruguay

La situación del Puerto es bastante compleja.

El problema de la navegación pasa a ser un tema “histórico” que, como muchas otras cosas en la Argentina, esperan una solución que se dilata a través del tiempo. Mientras tanto, la salida de la producción de gran parte de la provincia sigue tomando otro rumbo.

Los fundamentos para afirmar que existe un panorama incierto son muy claros, si se tiene en cuenta que son alrededor de **25 kilómetros los que se deben dragar**, y según un informe, de la División Río Uruguay de Construcciones Portuarias, sólo se avanzó 1.927 m (con 214,150 m³ removidos); y, de los 2.190.000 pesos aportados por el Estado para insumos de combustible y aceites, se habrían ocupado alrededor de 600.000.

En este momento, se cuenta con dos dragas, con las cuales se podría lograr un calado de 23 pies al cero que no están funcionando.

Un ejemplo de la necesidad de calado del río, es lo que sucedió con el buque de bandera panameña Avalón, el cual ingreso al Puerto de Concepción del Uruguay con el objetivo de llevar rollizos de madera de la empresa G. Gil, con sede en Colón.

El barco entró sin ayuda y debió salir de la misma manera, ya que en el puerto **no se cuenta con remolcadores** porque hace dos años por la falta de trabajo se fueron.

Según información brindada por la Agencia Ghiorzi que lleva adelante la operación comercial, “la idea es cargar no más de 2500 paquetes, debido al estado del río y el poco calado con el que se cuenta en este momento al estar tan bajo”.

El destino de la mercadería es la localidad de Pasajes en España, pero antes deberá completar carga en el puerto de Montevideo. En ese sentido se adelantó “se embarcará de a poco tratando de distribuir bien el lastre y haciendo, cada períodos breves, controles y mediciones de cómo está el río para después poder salir sin problemas”. Los trabajos se realizaron en el muelle 3 y 4.



Esto demuestra que no existe un real aprovechamiento de las Instalaciones que generan contratiempos no funcionales a la hora de utilizar el puerto.

Durante la entrevista realizada al presidente del Ente Portuario de Uruguay, Sr. Leonardo Cabrera, quien asumiera a principios del 2008, éste fue muy concreto y realista ante el planteo de los empresarios, usuarios y la ciudadanía, acerca del futuro del puerto local especialmente ahora que está en los umbrales de activarse la Zona Franca.

También afirmó que las expectativas están depositadas en tratar de reestablecer el tráfico fluvial, por cuanto se debe pensar en barcazas, solamente, ya que no tendrán el dragado a corto plazo", lo cual impedirá el arribo de buques de ultramar.

El titular del organismo admitió que la idea es "intensificar la operatoria portuaria y adicionar la actividad cerealera". En referencia a si se le dará un nuevo impulso a la concreción del dragado y balizamiento del río Uruguay, Cabrera manifestó que desde su puesto se harán las gestiones que sean necesarias, aunque reconoció que "las obras dependen exclusivamente de la Nación". "Se va a seguir peleando por ellas y para ello contamos con el apoyo de la Provincia".

Mientras se construyen nuevos muelles, se ha logrado mantener y mejorar las instalaciones, la estación no resulta operable por la falta de acceso en distintos pasos críticos.

Al puerto hay que encararlo como una empresa que debe redituarse. El presupuesto está generado por lo que produce en el propio puerto.

Todos los años se elabora un presupuesto de gastos a la Provincia que es quien controla.

Se reclama el dragado del río y su balizamiento, porque si no se dispone de la vía navegable el puerto restringe al mínimo su actividad.

Durante las últimas gestiones es muy poco lo que se logró en materia de dragado por los recortes presupuestarios nacionales a la delegación Río Uruguay de la DNCPyVN.

Además, el dragado es afrontado exclusivamente por la Argentina, cuando el Bajo Uruguay es un río binacional.

Sin embargo, existe posibilidad al dialogo con el país vecino.

El balizamiento también tiene un costo bastante elevado. El "ministerio" empezó a hacer un relevamiento mediante CPU - unos 35 km - pero no hay partidas para el gasoil.

El puerto está preparado: silos, cámaras de frío, depósitos con personal y máquinas, falta el dragado. Incluso, han efectuado un muelle reforzado de 150 m a una cota mucho más elevada, para operar con contenedores.

Por otro lado se encuentra en la Zona el Puerto de Ibicuy (Empresa adjudicataria Filip SA para su reacondicionamiento Decreto 2650). El mismo tiene un calado de 30 pies y es mucho más estable lo que debilita la decisión política de querer que el Puerto de Concepción del Uruguay funcione como debería.

Además se suma a que existe una fuerte decisión política de dirigir los recursos al río Paraná. Para lo cual extenderán el dragado y balizamiento del río Paraná hasta el puerto de Corrientes y ampliarán a 36 pies el calado de Rosario al Atlántico.

El nuevo contrato de concesión que cerró el Gobierno y la empresa Hidrovía SA demandará 18 meses de trabajos y una inversión de US\$ 110 millones-, los buques cerealeros podrán ampliar un 15% sus capacidades de cargas, lo cual se traducirá en un ahorro en los fletes marítimos de US\$ 160 millones anuales.

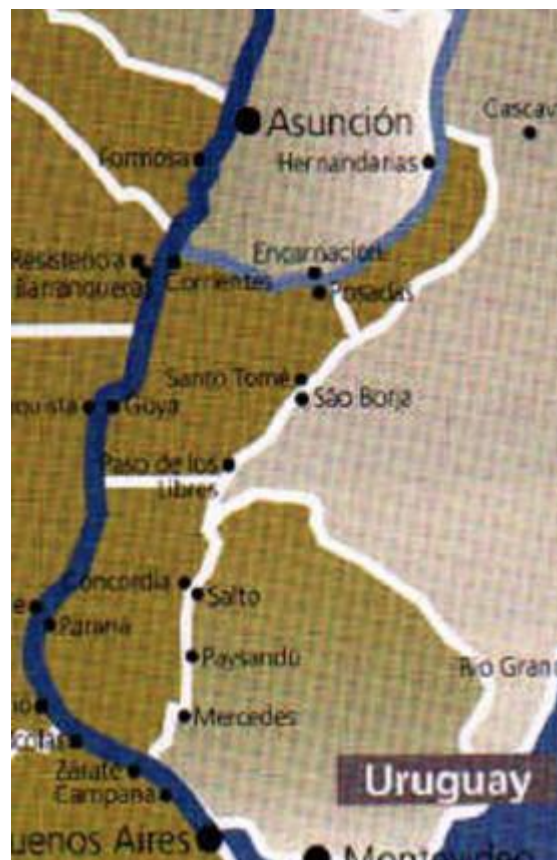
Las nuevas reglas de juego que acordaron la UNIREN -la unidad encargada de renegociar las privatizaciones- e Hidrovía confirman el desdoblamiento tarifario vigente desde el año 2002

(peajes en dólares para los tráficos internacionales y en pesos para los barcos de cabotaje) y establecen que los próximos aumentos recién se darán cuando concluyan las nuevas obras de dragado. A diferencia de la situación planteada con la mayoría de las privatizadas, donde se observa un fuerte rechazo a los aumentos tarifarios; los usuarios de la vía navegable (transportistas, cargadores y productores agrarios) apoyan no sólo las obras, sino también el mecanismo de repago armado a través de los peajes.

A medida que se profundiza el canal de navegación, se requieren menos buques para transportar las cargas cerealeras que ya trepan a 50 millones de toneladas anuales.

Se incorpora el tramo del río Paraná que une Corrientes con Santa Fe. En el trayecto de 600 km., se dragará un canal de navegación de 10 pies de profundidad y se instalará un sistema de balizamiento que permitirá navegar durante las 24 horas del día. No se cobrará peaje y una vez que concluyan las obras estimadas en US\$ 40 millones, el Estado definirá cómo se compensan.

El calado entre Rosario y el Océano se ampliará de 34 a 36 pies. La obra demandará una inversión de US\$ 70 millones y mantenimiento anual de US\$ 30 millones. Esta porción se financiará con una suba en los peajes del orden del 30% que empezaría a correr a partir del año 2009.



II.6.2. Rutas

II.6.2.1. Ruta Provincial 39:

Actualmente existe graves problemas planteados en torno a los llamados caminos del PROSAP en cinco tramos de gran importancia para la producción agropecuaria provincial (camino ruta provincial 10 paso de la Arena – Tabossi; camino que une R.P..Nº 11 Tres

Esquinas – Aranguren; Caminos que une Ramírez Isletas y Isletas Costa Grande; acceso a Colonia la Llave desde R.P. N° 39)., el mismo es la falta de cumplimiento licitatorio por parte de las empresas adjudicatarias y a la falta del necesario contralor de los organismos correspondientes.

II.6.2.2. Autovía – Ruta Provincial 14

Durante el mes de Agosto de 2007 se dió inicio a los movimientos de suelo en el tramo de la autovía que pasa frente a Concepción del Uruguay, hecho que se está llevando a cabo. La certificación le fue dada al intendente en la Casa Rosada durante el acto convocado por el presidente Néstor Kirchner para la firma de los contratos con las empresas que se dedicarán a la construcción de la autovía en sus 7 tramos ubicados en las provincias de Entre Ríos y Corrientes. El intendente Bisogni se entrevistó con los equipos técnicos que serán los encargados de las labores preliminares para el estudio del terreno y que deberán establecerse en la ciudad durante todo el tiempo que dure la obra, estimado en un año y medio hasta su finalización.

Los primeros especialistas para los estudios topográficos mientras se comienza con la instalación del obrador que la empresa CCI, encargada de la obra, instalarán a la altura del kilómetro 131 de la Ruta Nacional 14.

Cabe recordar que el tramo de la autovía que pasa frente a Concepción del Uruguay es de unos 30 kilómetros y se extiende desde la estación de peaje de Colonia Elía hasta Arroyo El Colman.

II.6.3. Trenes de carga Ferrocarril Mesopotámico

Quedó firmada la carta de entendimiento con la empresa brasileña ALL, concesionaria de los trenes de carga Ferrocarril Mesopotámico (ex Urquiza) y Buenos Aires al Pacífico (ex San Martín), tras el logro del Gobierno de cerrar las renegociaciones contractuales de todo el sector.

ALL destinará un 9,5% de su facturación anual para inversiones, 3% para el canon. El esquema se repitió para las cinco licenciatarias. Se especificó un porcentaje de la facturación anual para inversiones, pago de cánones atrasados y multas pendientes. Las tarifas se mantuvieron sin aumento.

ALL quedó para el final porque según las distintas fuentes consultadas, fue la negociadora más difícil.

Otros especulan con que su dureza se debió, en parte, a que no es el concesionario original y que cuando le compró los trenes al grupo Pescarmona en 1998, los pagó más de la cuenta 53,3 millones dólares.

La problemática del ferrocarril y la situación actual de las vías férreas, fue el tema abordado durante un encuentro mantenido entre el vicegobernador José Lauritto y el secretario de Planeamiento e Infraestructura, Guillermo Federik el pasado 22 de Enero de 2008. Los funcionarios decidieron que se realice un relevamiento del estado de la red ferroviaria, para luego evaluar qué inversiones serán necesarias.

En la reunión entre las autoridades provinciales se abordó la problemática del ferrocarril, enmarcado en el plan multimodal de transporte. Este plan está siendo elaborado por el

gobierno provincial, para comenzar a implementarlo en los primeros días de marzo.

Como resultado de este encuentro, se resolvió la realización de un estudio de relevamiento del estado de la red ferroviaria secundaria, básicamente en los tramos de Paraná-Federal-Concordia y Paraná-Basavilbaso-Concepción del Uruguay.

Una vez realizado esto, se verá qué inversiones son necesarias, de manera de poder gestionar ante el Gobierno Nacional la inclusión de Entre Ríos en el Plan de reactivación del transporte de pasajeros.

Por otro lado, se evaluó la posibilidad de reactivar los ramales de acceso a los puertos de Diamante, Concepción del Uruguay e Ibicuy, obras consideradas prioritarias por la gestión del gobernador entrerriano Sergio Urribarri.

En función de la importancia de la reactivación de estos ramales, en los próximos días, el secretario de Planeamiento mantendrá una reunión con los funcionarios de la empresa América Latina Logística (ALL) y con el secretario de Transporte de la Nación, Ricardo Jaime.

A lo largo del encuentro entre Lauritto y Federik, se acordó la realización de nuevas reuniones para seguir abordando distintos aspectos vinculados a la problemática del sector que maneja esta Secretaría.

De este modo, el Vicegobernador tendrá un enlace permanente con esta área, de manera seguir paso a paso las gestiones que se realicen en materia ferroviaria.

Existe una clara intención por parte del Estado provincial y nacional de reactivar los ramales férreos.

Nombre de archivo: II- Transporte Multimodal[1].doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: II
Asunto:
Autor: x
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 06/02/2008 10:28:00 a.m.
Cambio número: 4
Guardado el: 06/02/2008 03:40:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 35 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:35:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 19
Número de palabras: 5.391 (aprox.)
Número de caracteres: 29.653 (aprox.)

III. ZONA FRANCA Y PARQUE INDUSTRIAL.

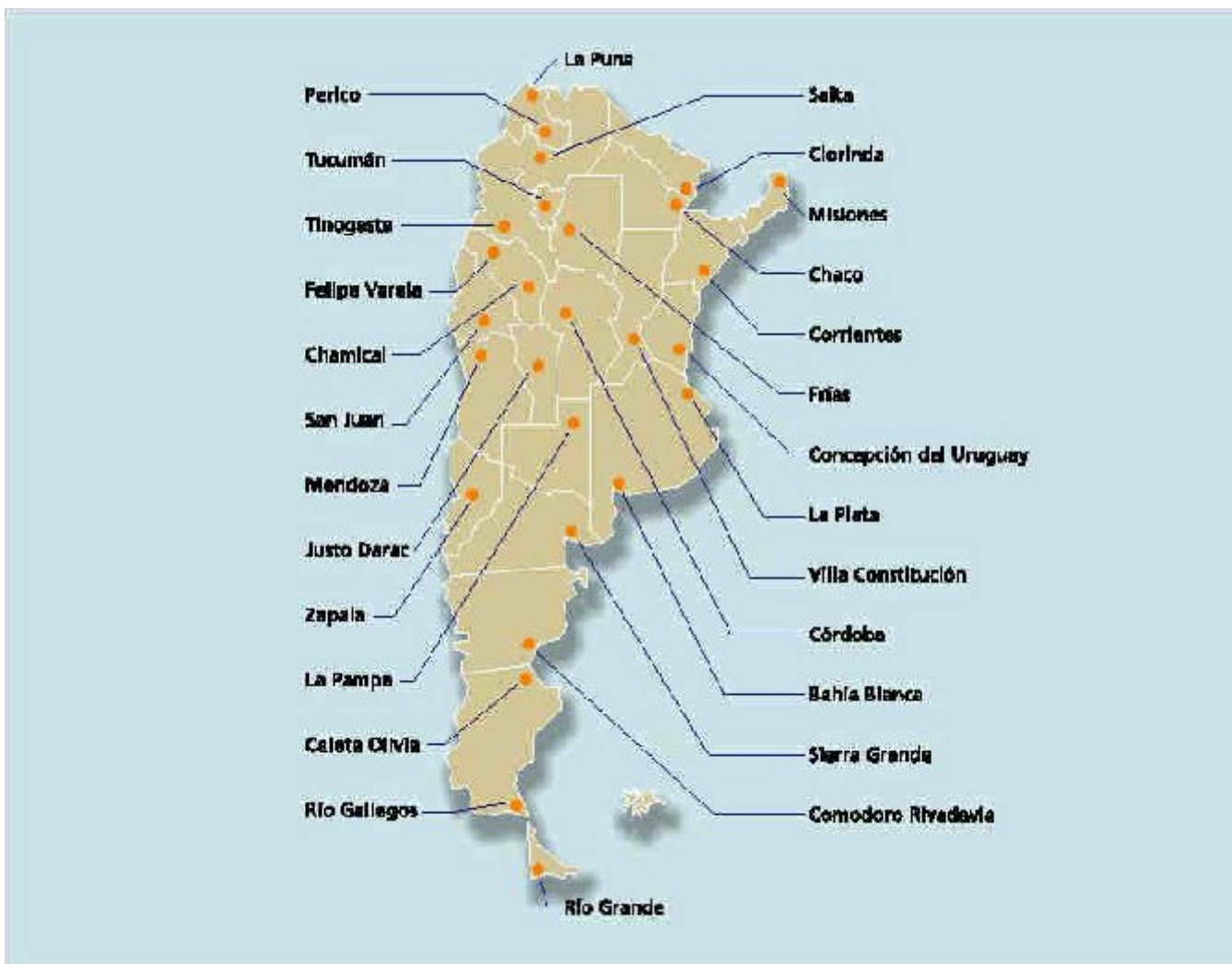
III.1. Descripción de las Zonas Francas argentinas

Zona Franca: Código Aduanero. Es un territorio extra-aduanero donde las mercaderías, productos e insumos pueden ingresar y permanecer en ella sin tributar derechos, tasas e impuestos de importación y exportación, no estando además sujetas al control habitual del servicio aduanero ni a limitaciones de cupos o prohibiciones de ningún tipo.

Las mercaderías almacenadas en la ZF provenientes de otros países, abonarán los impuestos que gravan su importación solamente cuando ingresen definitivamente al TAG (Territorio Aduanero General). Durante su estadía en la Zona Franca, las mercaderías e insumos importados, pueden ser objeto de controles de calidad, cambio de embalaje, división en bultos y cualquier otra operación que mejore su presentación comercial y/o facilite su transporte.

Existen 27 Zonas Francas en la Argentina, constituidas por provincia y actualmente están en funcionamiento solo 9.

Estas son: Buenos Aires – Zona Franca La Plata; Córdoba – Zona Franca Córdoba; La Pampa – Zona Franca La Pampa; Mendoza – Zona Franca Mendoza; San Luis – Zona Franca Justo Daract; Tucumán – Zona Franca Tucumán; Salta –Zona Franca Salta; Chubut – Zona Franca C. Rivadavia; Misiones – Zona Franca Misiones.



Provincia	ZF en Proceso de Reglamentación	ZF en Proceso Licitatorio	ZF Concesionadas	ZF en Funcionamiento
BUENOS AIRES			BUENOS AIRES - ZONA FRANCA DE BAHIA BLANCA En obras	
BUENOS AIRES				BUENOS AIRES - ZONA FRANCA LA PLATA 02/1997
CATAMARCA		CATAMARCA - ZONA FRANCA DE TINOGASTA		
CORDOBA				CORDOBA - ZONA FRANCA DE CORDOBA 04/1999
CORRIENTES			CORRIENTES - ZONA FRANCA DE CORRIENTES En obras	
CHACO			CHACO - ZONA FRANCA DEL CHACO En obras	
CHUBUT				CHUBUT - ZONA FRANCA DE C. RIVADAVIA 06-2001
ENTRE RIOS			ENTRE RIOS - ZONA FRANCA DE C. DEL URUGUAY En obras	
FORMOSA		FORMOSA - ZONA FRANCA DE CLORINDA		
JUJUY		JUJUY - ZONA FRANCA DE LA PUNA		
JUJUY		JUJUY - ZONA FRANCA DE PERICO		
LA PAMPA				LA PAMPA - ZONA FRANCA DE LA PAMPA 11/1999
LA RIOJA		LA RIOJA - ZONA FRANCA DE CHAMICAL		
LA RIOJA		LA RIOJA - ZONA FRANCA DE FELIPE VARELA		
MENDOZA				MENDOZA - ZONA FRANCA DE MENDOZA 05/1999
MISIONES				MISIONES - ZONA FRANCA DE MISIONES 03/2002
NEUQUEN			NEUQUEN - ZONA FRANCA DE ZAPALA En obras	

RIO NEGRO	RIO NEGRO - ZONA FRANCA DE SIERRA GRANDE			
S.DEL ESTERO			SANTIAGO DEL ESTERO - ZONA FRANCA FRIAS En obras	
SALTA				SALTA - ZONA FRANCA DE SALTA 08/2001
SAN JUAN		SAN JUAN - ZONA FRANCA DE SAN JUAN		
SAN LUIS				SAN LUIS - ZONA FRANCA DE JUSTO DARACT 11/1999
SANTA CRUZ		SANTA CRUZ - ZONA FRANCA DE CALETA OLIVIA		
SANTA CRUZ		SANTA CRUZ - ZONA FRANCA DE RIO GALLEGOS		
SANTA FE		SANTA FE - ZONA FRANCA DE V. CONSTITUCION		
T.DEL FUEGO	TIERRA DEL FUEGO - ZONA FRANCA DE RIO GRANDE			
TUCUMAN				TUCUMAN - ZONA FRANCA DE TUCUMAN 07/1998

FUENTE: CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES (CFI)

Existen en Argentina 120 Parques Industriales:

- ✓ Buenos Aires: 18 con 275 establecimientos
- ✓ Catamarca: 1 con 32 establecimientos
- ✓ Córdoba: 3 con 19 establecimientos
- ✓ Corrientes: 1 con 2 establecimientos
- ✓ Chaco: 8 con 34 establecimientos. Hay 4 sin establecimientos
- ✓ Chubut: 7 con 89 establecimientos
- ✓ Entre Ríos: 23 con 159 establecimientos. Hay 9 sin establecimientos. Mayor importancia General Belgrano con 38.
- ✓ Formosa: 3 con 27 establecimientos
- ✓ Jujuy: 3 con 45 establecimientos
- ✓ La Pampa: 8 con 75 establecimientos
- ✓ La Rioja: 4 con 137 establecimientos. Parque Industrial Chemical
- ✓ Mendoza: 2 con 22 establecimientos
- ✓ Misiones: 5 con 38 establecimientos
- ✓ Río Negro: 7 con 176 establecimientos. Parque Industrial Villa Regina
- ✓ Salta: 1 con 32 establecimientos
- ✓ San Juan: 1 con 28 establecimientos
- ✓ San Luis: 5 con 166 establecimientos
- ✓ Santa Cruz: 10 con 2 establecimientos. Hay 9 sin establecimientos.
- ✓ Santa Fe: 6 con 68 establecimientos

- ✓ Santiago del Estero: 1 con 25 establecimientos
- ✓ Tierra del Fuego: 3 con 45 establecimientos

Establecimiento: 1.705

III.2. Características de cada uno. Marco Legal.

ANTECEDENTES DE LA ZONA FRANCA DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY Y SITUACIÓN ACTUAL

LEGISLACIÓN NACIONAL

Año 1907: (Ley N° 5142). La Zona Franca en el orden nacional se crea mediante la Ley N° 5142 del año 1907; donde se origina la Zona Franca de La Plata (Provincia de Buenos Aires) y la de Villa Constitución (Provincia de Santa Fe).

Año 1910: (Ley N° 8092). Se crea la Zona Franca en el Puerto de Concepción del Uruguay.

Año 1992: (Decreto del PEN N° 1935/92). Se reglamentan las leyes nacionales indicadas previamente, dándole carácter comercial a las Zonas Francas creadas y fijando pautas de funcionamiento.

Año 1993: (Decreto del PEN N° 2409/93). Modifica el anterior, otorgando carácter comercial, industrial (sólo para exportaciones a terceros países) y de servicios a las Zonas Francas.

Año 1994: (Ley N° 24331). Sanciona la Ley Nacional de Zonas Francas.

LEGISLACIÓN PROVINCIAL

Año 1992: (Decreto N° 5777/92) Se crea el Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay.

Año 1995: (Ley N° 8.961). Se exime de impuestos provinciales las actividades industriales, comerciales, de servicios y profesionales que se realicen dentro de la Zona Franca de Concepción del Uruguay.

LEGISLACIÓN MUNICIPAL

1) Año 1996: (Ordenanza N° 4111/96) Exime de tasas municipales las actividades realizadas dentro de la Zona Franca de Concepción del Uruguay.

MARCO LEGAL

Por Ley Nacional N° 8092/10 se crea la *Zona Franca de Concepción del Uruguay*. La mencionada ley fue reglamentada por Decreto N° 1935/92 PEN, que establecía una Zona Franca Comercial, lográndose la caracterización de Industrial y de Servicios a través del Decreto N° 2409/93 PEN. En el año 1992 a través del Decreto N° 5777 PEP se crea en la órbita del MEOSP el *Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay* con el objetivo de disponer la concesión de la misma, el cual determina que una vez

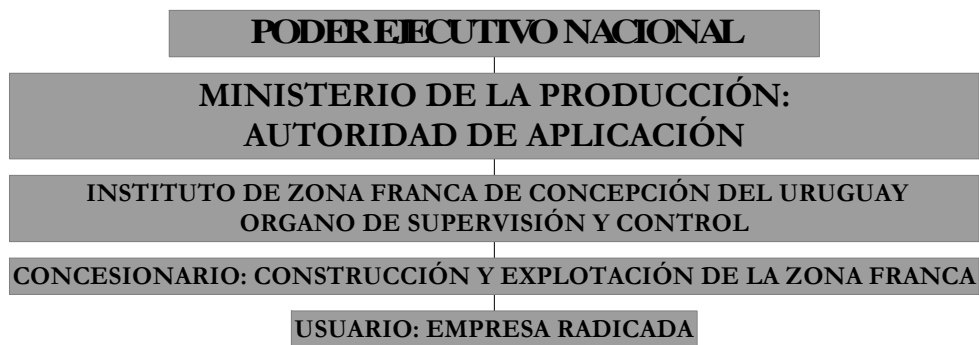
firmado el Contrato de Concesión, el mismo se reestructurará como Ente de Administración y Control.

Por Ley Provincial N° 8961/95, se exime a las actividades a desarrollarse en el predio de la ZFCU de los Impuestos a los Ingresos Brutos y a los Sellos, y de la Tasa por Servicios Administrativos. Del mismo tenor, la Ordenanza Municipal N° 4111/96 exime a las operaciones ya mencionadas de las Tasas de Higiene y Profilaxis, de Pesas y Medidas y General Inmobiliaria. Esta legislación provee a la ZF de las ventajas fiscales necesarias para competir con sus pares del país y de la R.O.U.

En el año 1994 es sancionada la Ley Nacional N° 24331 que creaba para cada provincia una zona franca. Si bien la Provincia de Entre Ríos no adhirió a esta por haber sido creada su ZF por una ley anterior, se ve reglada por muchos de sus artículos.

Desde el punto de vista aduanero, nuestra zona franca al igual que todas las creadas y a crearse en el país son reglamentadas por la Resolución 270/98, la cual fija las pautas de funcionamiento de las mismas (incluida en Anexo).

ORGANIGRAMA



La supervisión y control de la Zona Franca está a cargo del Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay.

El Ministerio de la Producción de la Nación se reserva la dirección de los lineamientos políticos en materia de Zonas Francas.

El área delimitada como Zona Franca es explotada por un concesionario privado.

Explotar la Zona Franca significa suministrar la infraestructura necesaria para que los usuarios puedan desarrollar sus actividades de manera eficiente.

INFRAESTRUCTURA DE APOYO

La ciudad de *Concepción del Uruguay* cuenta con una infraestructura que permite el desarrollo de negocios de envergadura. Entre las más importantes, se pueden señalar las siguientes:

ENERGIA ELECTRICA: La provincia de Entre Ríos posee significativas ventajas, tanto desde el punto de vista económico (costos) como técnicos (operativas). La tarifa de potencia y energía para grandes usuarios de la provincia de Entre Ríos es entre el 35 y 45 por ciento inferior a las otras provincias; producto de una política provincial orientada a estimular los procesos productivos que se suma a los menores costos en todas las categorías de consumidores.

RECURSOS HUMANOS: *Concepción del Uruguay* presenta una destacable ventaja en lo referente al alto nivel de capacitación de sus recursos humanos, y por la calidad de su mano de obra calificada. La ciudad, históricamente cultural, cuenta con establecimientos educacionales de todo nivel. Es así como para ciertas actividades industriales de punta, y en general, para el sector de servicios –sectores intensivos en mano de obra calificada– *Concepción del Uruguay* aparece como una opción sumamente atractiva.

CALIDAD DE VIDA: La calidad de vida en la zona es otro elemento de alta incidencia en la decisión de centros de operaciones para empresas extranjeras, y en ese sentido Entre Ríos y sobre todo la costa del Río Uruguay ofrece atractivos ciertos. El acceso a viviendas a precios módicos para la venta o alquiler y la disposición de actividades recreativas, colegios, clubes deportivos, etcétera, hacen que la evaluación para el asentamiento sea favorable.

ELEMENTO ECOLOGICO: La abundancia de espacios verdes, aunado a la ausencia de polución ambiental hace de esta ciudad un paraje agradable para residir. La presencia de atractivos turísticos naturales e históricos es un elemento más a considerar.

SERVICIOS: Además de los recursos humanos de alta calificación, *Concepción del Uruguay* aporta un entorno de servicios con los cuales es posible desarrollar con total eficiencia operaciones comerciales internacionales.

VENTAJAS OPERATIVAS

La Zona Franca permite obtener diversas ventajas propias del régimen, independientemente de las ventajas competitivas a desarrollar para el proyecto:

- ✓ *Ahorro de tributos:* Dado que la introducción a ZF de productos provenientes del TAG o Terceros países no está gravada con el pago de tributos, cuando se produce la reexportación de estos a terceros países en el mismo estado o luego de incorporación de valor, se produce el ahorro de los derechos que tendrían que haberse abonado o bien garantizado (régimen de Admisión Temporal) de realizar esta operatoria fuera de ZF.
- ✓ *Exención de componentes impositivos de las tarifas de servicios básicos* (electricidad, gas, telecomunicaciones, etc.)
- ✓ *Exención del I.V.A. (Impuesto al Valor Agregado)* en las operaciones desde el Territorio Aduanero General hacia la Zona Franca.
- ✓ *Diferimiento de Derechos:* en el caso que los bienes sean introducidos en el TAG, los mismos serán nacionalizados de acuerdo a los requerimientos de venta, lo que genera una ventaja financiera más que importante al no tener que

desembolsar los derechos y demás gravámenes en los breves plazos previstos para el TAG.

- ✓ *Mejoramiento de la competitividad:* El acceso a bienes de capital con tecnología de punta que pueden permanecer en ZF sin nacionalización, sumado a la disminución de los costos energéticos y de comunicaciones dado por tarifas puras libres de impuestos, y complementado con un servicio de logística aplicada a la distribución, permiten la viabilidad de emprendimientos a niveles de competitividad mundial.
- ✓ Los usuarios de la *Zona Franca de Concepción del Uruguay*, no estarán sujetos en su actividad a restricciones económicas ni depósitos previos a las operaciones de comercio exterior.
- ✓ La mercadería ingresada a la *Zona Franca* estará exenta tanto de los tributos que graven su importación para consumo, vigentes o a crearse, salvo tasas retributivas de servicios efectivamente prestados. También están exentas de la Tasa de Estadística sobre aquellas mercaderías que ingresen desde otro país a la *Zona Franca*.
- ✓ Las mercaderías que fueron ingresadas desde el Territorio Aduanero General o el Territorio Aduanero Especial y luego exportadas en el mismo estado o en otro, recibirán los estímulos a la exportación una vez extraídas de la *Zona Franca* hacia otro país. Además, podrán introducirse en la *Zona Franca* toda clase de mercaderías y servicios, estén o no incluidos en las listas de importación permitidas, creadas o por crearse.
- ✓ Los regímenes de admisión temporaria vigentes en el Territorio Aduanero General serán aplicables a las operaciones que se cursen bajo dicha destinación desde o hacia la *Zona Franca*.
- ✓ En la *Zona Franca de Concepción del Uruguay* podrán desarrollarse actividades comerciales, de servicios e industriales, esta última actividad con el objeto de exportar la mercadería resultante a terceros países. No obstante lo señalado precedentemente, en la *Zona Franca* se podrán fabricar bienes de capital que no registren antecedentes de producción en el Territorio Aduanero General, a fin de admitir su importación a dicho Territorio. Asimismo se exime del pago de los impuestos nacionales que gravan los servicios básicos que se presten dentro de la *Zona Franca de Concepción del Uruguay*: gas, electricidad, agua corriente, cloacas y desagües.
- ✓ Adicionalmente a los incentivos señalados es de destacar que la mercadería puede ser revisada evitando, al nacionalizar, el pago de aranceles por mercaderías defectuosas, dañadas u obsoletas. En este sentido, se implementará un Control de Calidad previo a la introducción en Territorio Aduanero Argentino.
- ✓ Con respecto a la propiedad de la mercadería, ésta es de libre transferencia durante su permanencia dentro del predio de la *Zona Franca*. Para el movimiento en la *Zona Franca*, las mismas no requieren en términos generales inspección aduanera, por lo que se evita el pago de la Tasa de Servicios Extraordinarios.
- ✓ Se logra en la operatoria la simplificación de los trámites aduaneros para el ingreso, egreso y movimiento de las mercaderías, que sumado a la desregulación de servicios básicos y a la eliminación de impuestos determina para las distintas actividades una significativa reducción de costos. Tampoco se exige régimen de garantía durante el ingreso y permanencia de la mercadería en *Zona Franca*.

Contacto:

Instituto Zona Franca de Concepción del Uruguay, Secretaría de la Producción de Entre Ríos. Administrador: Román Tofalo. Eva Perón N° 38 Piso 1 (3260) Concepción del Uruguay – Entre Ríos. Tel: 00 54 3442 - 425887

Argenfree SA, Concesionario Zona Franca Concepción del Uruguay. Presidente: Dr. Luis Rodríguez. 8 de Junio 835 (3260) Concepción del Uruguay – Entre Ríos. Tel: 00 54 3442 - 422017

III.3. Breve reseña histórica. Antecedentes de la Zona Franca de Concepción del Uruguay. Procesos Licitatorios.

PRIMER PROCESO LICITATORIO

DE LA ZONA FRANCA DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY

Año 1993

El Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay llama a Licitación Nacional e Internacional para consultoría, con el objeto de diagramar los pasos a seguir. Los adjudicatarios (Grant Thornton–Ochoa y Asociados, 17 de septiembre de 1993) confeccionan el Pliego de Bases y Condiciones Generales y Particulares para la adjudicación, además del anteproyecto técnico y el reglamento interno de la Zona Franca.

Año 1994

Se produce el lanzamiento del Proceso Licitatorio el día 18 de octubre.

Año 1995

Se producen prórrogas del llamado Licitatorio.

Año 1996

- 1) 30 de abril: Se abren los sobres «A» con los antecedentes empresariales de los interesados.
- 2) Se presentan como oferentes: 1°) Estancia «Los Toros S.A.»; Estancia «El Malacara» de Rojas S.A. (ambos del Grupo Ildarraz); Los Primos S.A. (Depósito Fiscal); y Compañía de Minas Mogote Río Blanco – 2°) Lemiro Pietroboni S.A. – 3°) The Montecristi Corporation.
Sólo preclasifican el 1°) y 2°) oferente.
- 3) 19 de julio: Se abren los sobres «B» y «C», conteniendo anteproyecto técnico y oferta económica. Sólo lo presenta el primer grupo (Estancia «Los Toros S.A.»; Estancia «El Malacara» de Rojas S.A. –ambos del Grupo Ildarraz–; Los Primos S.A. (Depósito Fiscal); y Compañía de Minas Mogote Río Blanco).
- 4) 12 de agosto: La provincia de Entre Ríos, por medio de la Resolución del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos otorga la adjudicación.

Año 1997

- 1) Resolución 356/97: La autoridad de aplicación (Ministerio de Economía de la Nación) aprueba el proceso licitatorio.

2) En el mes de mayo, y sin haberse firmado el contrato definitivo, se otorga la posesión anticipada del predio a los concesionarios para el comienzo de las obras iniciales.

Año 1998

1) 26 de mayo: Se origina proceso judicial entre los socios.

Año 1999

22 de junio: (Resolución 908/99) La autoridad de aplicación decide revocar la concesión otorgada, fundamentada en la imposibilidad de transferirse las acciones entre los socios y a terceros hasta que se hubieran construido las obras mínimas fijada en los Pliegos y en el contrato definitivo.

Decreto N° 4189/99. El Gobierno de la Provincia convalida la revocación.

El Grupo al que se le revocara la adjudicación, plantea recurso de reconsideración con jerárquico en subsidio.

Año 2000

5 de abril: (Resolución N° 258/00) El ministro de Economía de la Nación, el Dr. Luis Machinea, confirma la revocación de este primer proceso licitatorio.

Actualmente está en trámite la resolución del recurso jerárquico, que debe ser resuelto por el Sr. Presidente de La Nación.

SEGUNDO PROCESO LICITATORIO

Año 1999

13 de agosto: (Decreto del Poder Ejecutivo Provincial N° 4199/99), mediante el cual se aprueba el Pliego de Bases y Condiciones para el llamado a Licitación Pública para la Explotación de la Zona Franca de Concepción del Uruguay.

Se presenta un solo Grupo, compuesto por: Magdalena Williner de Remonda; Roberto Julio Ildarraz y Debernardi y Asociados S.A.

23 de septiembre: Se abre el Sobre «A».

6 de octubre: Se abre el Sobre «B».

12 de octubre: El Instituto de Zona Franca, por medio de la Resolución N° 3/99 preadjudica la Licitación a este Grupo.

5 de noviembre: (Decreto N° 6497/99); el Poder Ejecutivo Provincial y el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos ratifican la Preadjudicación.

9 de noviembre: Se eleva el Expediente a la Autoridad de Aplicación (Ministerio de Economía de la Nación).

Año 2000

6 de enero: El Instituto de Zona Franca, retira el Expediente del Área de Zonas Francas, con la finalidad de evacuar diversas consultas del Servicio Jurídico; las cuales se requieren previo a emitir dictamen.

7 de febrero: Se devuelve el Expediente a la Dirección Nacional de Gestión Comercial Externa, acompañando el informe solicitado por el Área Jurídica.

17 de julio: Resolución N° 547/00 y N° 811/00 (6-10-2000), emitida por el Ministro de Economía de La Nación, aprobando el proceso licitatorio y adjudicando la explotación de la Zona Franca de Concepción del Uruguay al grupo integrado por Magdalena Williner de Remonda, Roberto Julio Ildarraz y A. Debernardi y Asociados S.A.

7 de octubre: Se convoca a la firma del contrato de concesión al Grupo Adjudicatario, el cual no concurre a la citación cursada.

7 de diciembre: El Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay, emite la resolución N°2 por medio de la cual se decide solicitar a la Autoridad de Aplicación la revocación de la adjudicación oportunamente aprobada.

Año 2001

31 de enero: (Resolución N° 104) El Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Entre Ríos, ratifica la Resolución N°2 del Instituto de Zona Franca.

1 de febrero: (Decreto N° 200/01) El Señor Gobernador de la Provincia de Entre Ríos, Ratifica la resolución N°104 del Ministerio de Economía Provincial.

09 de febrero: Se presenta ante el Ministerio de Economía de la Nación, con origen en el área de Zonas Francas, las resoluciones enunciadas en los puntos anteriores junto a la documentación pertinente, dando origen al expediente por el cual se solicita al Sr. Ministro de Economía de La Nación, la revocación de la adjudicación de la Zona Franca de Concepción del Uruguay.-

TERCER PROCESO LICITATORIO

Año 2002

22.08.2002: los postulantes precalificados –Arroyo Gená- presentan al IZFCU el pedido de extensión en el Puerto de la Zona Franca

El 15 de noviembre del 2002 mediante Decreto N° 4672/02 el Poder Ejecutivo de la Provincia de Entre Ríos adjudicó la Construcción, Mantenimiento, Administración y Explotación de la Zona Franca de Concepción del Uruguay.

3.12.2002: El adjudicatario solicita la cesión del predio lindante a la ZF perteneciente al Parque Industrial de C. Del Uruguay

20.12.2002: Resolución IZFCU N° 11 da por aprobada la presentación del Plan de Trabajos correspondientes a las Obras de Acondicionamiento, teniendo en cuenta la propuesta formulada en el sobre 2 y su aclaratoria y la presentación de fecha 10.12.2002.

Año 2003

15.01.03: El concesionario toma posesión del predio para el inicio de las obras.

Marzo de 2003: se reinician las gestiones tendientes a lograr la extensión de la zona franca en el Puerto.

15.12.03: El subsecretario de Política y Gestión Comercial de la Secretaría de Industria –Lic. Guillermo Feldman- niega la solicitud de extensión en el puerto, fundamentando su decisión.

El 21 de mayo de 2003 el Gobierno Nacional mediante Resolución N° 265/03 adjudica la concesión de la ZFCU ratificando la decisión provincial.

29.07.2003: firma del Contrato de Concesión. Para el mismo la empresa adjudicataria constituye la sociedad anónima de acuerdo a lo exigido (Argenfree S.A.).

III.4. Situación Actual de la Zona Franca de Concepción del Uruguay

La Zona Franca de Concepción del Uruguay se encuentra habilitada para operar con actividades comerciales, industriales y de servicios, posee una extensión de 111 hectáreas ubicadas en la intersección de las Rutas Nacional N°14 (Km 125) y Provincial N° 39.



INFRAESTRUCTURA DE LA ZONA FRANCA

El concesionario de la Zona Franca – Argenfree SA – ha culminado las obras mínimas iniciales, encontrándose en proceso de habilitación por parte de la Administración Nacional de Aduanas.

Las inversiones futuras, luego de los primeros cinco años, se proyectarán a partir de la evaluación del crecimiento de la demanda.

A partir de la habilitación los usuarios de la Zona Franca contarán con los siguientes servicios:

Zona Primaria Aduanera: oficina de Aduana, balanza, galpones de inspección. La misma no solo estaría afectada a la Zona Franca, sino que tendrían el carácter de Zona Primaria de Control General brindando a los operadpres una infraestructura única en la provincia.

- ✓ Gas Natural
- ✓ Energía eléctrica
- ✓ Comunicaciones
- ✓ Playa de estacionamiento de camiones
- ✓ Predio cercado con vigilancia permanente

III.5. Parque Industrial de Concepción del Uruguay.

Entre Ríos cuenta con 23 Parques Industriales distribuidos en toda la provincia, con 159 establecimientos en total. De los cuales hay 9 Parques Industriales sin establecimientos. Mayor importancia General Belgrano con 38.

Descripción del Parque Industrial de Concepción del Uruguay:

Denominación:	PARQUE INDUSTRIAL CONCEPCION DEL URUGUAY
Ejido:	URBANO
Localidad:	URUGUAY
Departamento o Partido:	URUGUAY
Ordenamiento:	PARQUE INDUSTRIAL
Estado:	EN ACTIVIDAD
Reglamento:	CON REGLAMENTO
Con promoción:	CON PROMOCION
Promoción:	MUNICIPAL
Nombre ente promotor:	ASOCIACION PARA EL DESARROLLO DE CONCORDIA
Año iniciación:	81
Numero de establecimientos:	22
Propiedad:	MUNICIPAL
Sobre ruta:	SI
Ruta:	NACIONAL N° 14 Y RUTA NACIONAL N° 39
Tipo de acceso:	PAVIMENTO
Distancia puerto:	9 Km
Distancia aeropuerto:	8 Km
Distancia ferrocarril:	10 Km
Superficie:	141 Has
Parcelamiento:	TOT. PARCELADO
Cercado perimetral:	COMPLETO
Caminos internos:	ENRIPIADOS
Alumbrado interno:	CON RED
Energía eléctrica:	33 Kv
Estación transformadora:	POSEE
Agua industrial:	PERFORACION
Agua potable:	PERFORACION
Cloacas:	SIN CONEXION CON PLANTA TRATAMIENTO
Gas industrial:	COMPRIMIDO

Efluentes solidos: POSEE
Efluentes liquidos: POSEE
Efluentes gaseosos: NO POSEE

Características:

Administración y Gestión: CONSORCIO MIXTO DEL PARQUE INDUSTRIAL DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY (COMPICU)

E-mail: cdeluruguay@ar.inter.net; diredeproduccion@ar.inter.net

Oficinas del Parque Industrial: Ruta Nacional N°14, a 300 mts. de la ruta nacional 39.
Tel.: 03442-427439 - Fax: 03442-423676.

Valor del Terreno: 9.000 pesos/ha. No se cobran las expensas por los servicios comunes.

Infraestructura y Servicios Comunes:

Superficie del Parque Industrial y de la Zona Franca: Total: 221 Has., de las cuales 141 pertenecen al Parque Industrial, 32 Has. a la primer etapa de la Zona Franca y 48 Has. de reserva. El predio se halla parcelado y con cerco perimetral de seguridad.-

Energía Eléctrica: estación transformadora en media tensión 33/13,2 KV. y tendido de red eléctrica interna en media y baja tensión.

Agua: provisión en forma individual. Hay una perforación sobre el Arroyo de la China a tercera napa (70 mts.) con bomba instalada que provee agua de buena calidad y un caudal de 30 m³/hora. Esta proyectada una cisterna para uso común.

Gas Natural: Estación reguladora de presión de 14 = 4Kg. /cm².

Tratamiento de Efluentes: se realiza en forma individual. Esta proyectada una red colectora y planta de depuración de efluentes cloacales e industriales para utilización conjunta.

Otros: Calles internas demarcadas y enripiadas. Servicio contra incendios: se cuenta con una cisterna móvil de 7.000 lts. de capacidad con motobomba de 10.000 lts./hora. En el Parque Industrial hay un laboratorio del I.N.T.I., con infraestructura y equipamiento para brindar apoyatura tecnológica a la industria. Comunicaciones: disponibilidad de línea telefónicas con D.D.N. y D.D.I. interconectadas con el resto del sistema, mediante anillo de fibra óptica interurbano. Edificio central de informaciones y reuniones, donde funciona la Oficina del Parque Industrial. Servicio de seguridad y vigilancia. Estación de servicio.

Beneficios Tributarios:

I - **Municipales:** Eximición de las **tasas y tributos municipales**, por un período mínimo de 10 años y máximo de 20 años, en función del cumplimiento de los compromisos asumidos al formalizar el convenio de radicación.-

II - **Provinciales:** Para promover la instalación de plantas industriales, en Entre Ríos está vigente la **excepción de pago de los ingresos brutos**, para las firmas que cumplan con ciertos requisitos. Asimismo, la ley provincial de Promoción Industrial, establece **exenciones a los impuestos Inmobiliario, de Sellos y Automotor** (no particular). Se trata de una eximición de pago a 10 años, en una escala decreciente. Para ese régimen de promoción es necesario justificar anualmente incremento en la producción, en las inversiones en activo fijo y en los niveles ocupacionales. En la provincia hay pocas empresas incluidas en este régimen, alrededor de 20, por las exigencias de esta ley.

Empresas radicadas en el Parque Industrial de Concepción del Uruguay:

NOMBRE EMPRESA	TEL/FAX.	ACTIVIDAD
AGROSIL S.A.	03442 430603	Acopiador – Consignatario; Balanza Pública
AMERICAN COLOR S.A.	03442 155 58713	Fábrica de pigmentos y colorantes.
ASERRADERO BUENOS AIRES	03442 441168	Aserradero
CARNES DEL LITORAL S.A.	03442 441977	Frigorífico Vacuno
CELINSKI HNOS. S.C.C.	03442 442411	Fabricación de repuestos para prensas pelleteadoras, tratamientos térmicos.
DYNCORP S.A.	03442 443895	Planta de tratamientos de postes de Madera
EMBOLSAR S.A.	03442 427118	Fabrica de film y envases de polietileno.
ENTRECOR S.A.	03442 442559	Fabricación de envases de papel y cartón.
FIBRO CHAP ARGENTINA	03442 425460	Fabricación de chapas Fibroasfálticas
INMOBAL-NUTRER S.A.	03442 441000	Fabricación de medicamentos e insumos químicos.
JUAN P. MERCANZINI	03442 429017	Fca. de Dulces [<i>En proceso de radicación</i>]
LAMBERT HNOS.	03442 442263	Fabrica de carrocerías y acoplados. [<i>En proceso de radicación</i>]
LARTIRIGOYEN Y CIA S.A.	03442 451034	Insumos Agropecuarios.
LONGUE VIE S.R.L.	03442 440060	Planta de tratamientos de postes de Madera.
MAGNUS LABORATORIO S.R.L.	03442 423158	Fabricación de Medicamentos uso veterinario [<i>En proceso de radicación</i>]

OSCAR RUDI CEREALES	03442 442345	Planta de acondicionamiento de cereales.
PABLO ROBERTO CHICCHITTI	03442 156 48555	Fabricación y venta subproductos ganaderos, [En proceso de radicación]
PIETROBONI LEMIRO S.A.	03442 442525	Planta elaboradora de asfalto [En proceso de radicación]
PREMOLDEADOS RETAMAL	03442 156 29065	Fabrica de vivienda de estructuras premoldeadas [En proceso de radicación]
REPSOL YPF GAS	03442 432653 - 433444	Distribución y envasado de gas GLP
SADEPAN LATINOAMERICANA S.A.	03442 434460 434490	Fábrica de tableros aglomerados con y sin cobertura melamínica.
TRIMADERAS S.R.L.	011-4503- 8754	Explotación Forestal, impregnación de maderas.

NOMBRE INSTITUCIÓN	TEL/FAX.	ACTIVIDAD
INTI-Concepción del Uruguay	03442 443676	Instituto Nacional de Tecnología Industrial. Laboratorio Físico – Químico; Microbiología; Asistencia Técnica y Desarrollo.
NOMBRE ORGANISMO	TEL/FAX.	ACTIVIDAD
PLANTA MUNICIPAL DE TRATAMIENTO RESIDUOS BIOPATOGENICOS	03442 425277	Tratamiento de esterilización del residuo patógeno a través de autoclave.

Situación de las Pymes en la ciudad:

El Consejo para el Desarrollo Productivo (CODEPRO) entregó al intendente Bisogni, un trabajo sobre la actividad que realizan las 160 micro, pequeñas y medianas empresas de la ciudad, resumiendo sus productos y formas de comercialización; inversiones realizadas y necesidades actuales, información de importancia para canalizar apoyo financiero y conocer el grado de desarrollo y la capacitación necesaria.

Según el informe, en Concepción del Uruguay existe diversificación productiva, predominando la fabricación de productos metálicos; elaboración de alimentos y bebidas; editoriales e imprentas, manteniéndose el liderazgo de estos rubros desde 2005.

Las demás empresas pertenecen a rubros como la producción maderera; caucho y plástico; minerales; fabricación de indumentaria, muebles y colchones, maquinarias y equipos, productos textiles, químicos; motores, equipos y suministros eléctricos; fabricación de papel, maquinaria de oficina, contable e informática, automotores y autopartes.

Proyectos Forestales:

Cuatro fábricas de pellets se instalarán en la Mesopotamia.

Son de la firma Bio Wood Energy, que se formó en sociedad con Frimap Argentina S.A. Una fábrica se instalará en Concordia.

De la fábrica metalúrgica Frimap Argentina SA -de Buenos Aires-, con 40 años de trayectoria en el mercado nacional, nació la firma Bio Wood Energy (Wood Pellets) y en sociedad decidieron invertir en la Mesopotamia, principal región forestal del país, en la construcción de cuatro plantas industriales de producción de pellets.

La primera fábrica que se pondrá en marcha será en la localidad de Gobernador Virasoro (Corrientes) a fines de este mes; la segunda se construirá en el Parque Industrial de Concordia (Entre Ríos) y proyectan conformar una sociedad para construir dos fábricas más en Montecarlo y San Pedro (Misiones).

Por lo general el pellet, madera prensada o triturada, se fabrica usando residuos o subproductos producidos por los aserraderos y los procesos de segunda transformación de la madera. Las materias primas más comunes para su producción son la viruta, el aserrín y las astillas.

El pellet de madera es un biocombustible conocido desde los 80 en los países Nórdicos y Norteamérica, donde existen grandes extensiones forestales, y hoy es un combustible muy demandado en el primer mundo. “Es una gran oportunidad de negocio y una alternativa para incrementar el valor agregado de la producción que es capaz de generar este sector”, dijo el representante de Wood Pellets, Joaquín Hyman, durante la Fitecma 2007 que se realizó en Capital Federal. La capacidad de producción de la fábrica de Virasoro será, en principio, de 1.500 toneladas/mes, con un plan de incrementar a los tres meses a 5.000 y al año lograr 30.000.

Confirmó que tienen un acuerdo con el Parque Industrial de Concordia para instalar la segunda planta y avanzan las negociaciones con un grupo de empresarios de Montecarlo y San Pedro en Misiones, para construir dos plantas más.

Nombre de archivo: III- Zona Franca y Parque Industria.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: III
Asunto:
Autor: x
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 06/02/2008 10:44:00 a.m.
Cambio número: 7
Guardado el: 12/02/2008 04:05:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 35 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:35:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 16
Número de palabras: 4.936 (aprox.)
Número de caracteres: 27.149 (aprox.)

IV. ANÁLISIS ESTRATÉGICO.

IV.1. Ventajas Competitivas y comparativas

Transporte Multimodal

La ventaja o beneficio principal de la Normativa de Transporte Multimodal es la dinamicidad y simplificación del servicio “puerta a puerta” que los operadores pueden ofrecer a sus clientes, reduciendo las formalidades a un documento único para amparar toda la operación donde pueden utilizarse como mínimo dos modos diferentes de transporte, percibiendo un solo flete por todo concepto sin limitación de incluir en el mismo los servicios de recolección, consolidación, desconsolidación, reenvasamiento, almacenaje, manipuleo y entrega al destinatario de la mercadería, en cualquier localidad en el ámbito nacional.

Sin embargo, actualmente no es usado en la práctica y probablemente pasará mucho tiempo hasta que esto pueda ser implementado.

Por lo tanto se deberá seguir apuntando a optimizar cada medio por separado.

Los factores principales que condicionan el desarrollo de un **puerto** son:

- a- Su área de influencia (hinterland); determinada por su capacidad para captar cargas a costos convenientes en la cadena de transporte fluvial y terrestre, a nivel provincial y regional.
- b- Los accesos viales y ferroviarios que vinculan al puerto con las zonas productivas y de consumo; trazado y conservación.
- c- Su ubicación frente a las vías de navegación troncal (VNT) condicionantes del calado navegable, y el requerimiento del dragado de conservación del acceso y vaso portuario.
- d- La infraestructura de muelles, instalaciones, utilaje que determinan las facilidades disponibles para las operaciones de carga/descarga, transferencia, almacenamiento, etc. para los diferentes tráficos que mueve el puerto.
- e- La aptitud de la organización de la administración portuaria para la gestión operativa y comercial; disponibilidad de herramientas para: regular el planeamiento físico, controlar las operaciones, gestar nuevas terminales, desarrollar negocios, etc.
- f- La relación de los commodities con la demanda efectiva y los precios fijados en el mercado internacional; la influencia de los acuerdos comerciales de mercados comunes regionales e internacionales, etc.

En estos aspectos el Puerto de Concepción del Uruguay estaría en condiciones de posicionarse como un puerto importante y alternativo en la Región.

Su acceso fluvial es a través de un canal que vincula al Puerto desde el extremo aguas arriba, tiene unos 960 m de longitud y un ancho de 60 m. La profundidad determinante era de 5,2 m (17 pies) referida al cero local. La distancia del Puerto de Concepción al Puerto de Buenos Aires es de aproximadamente 320 Km. Por lo que su ubicación es estratégica.

Al Puerto de Concepción del Uruguay se accede por la RN14, que corre de norte a sur paralela al Río Uruguay y la RP39 que vincula a Concepción del Uruguay con Nogoyá (centro) y desde esta localidad a Paraná por la RN 14 y RP39. Su acceso vial es nuevo y acondicionado para el tráfico de carga.

En lo que se refiere a la Logística desde un punto de vista de ventaja comparativa, se hará un análisis frente a la logística del Puerto de Buenos Aires.

La exportación de las empresas entrerrianas como por ejemplo las Avícolas a través del Puerto de Buenos Aires implica dos opciones. En el primer caso encontramos empresas que consolidan los contenedores refrigerados y realizan los trámites aduaneros en planta, para luego mediante transporte interno carretero trasladar el contenedor lleno hasta el puerto. Otra alternativa es el traslado de camiones refrigerados hasta un depósito consolidador en Buenos Aires. Allí se consolidan y se realizan los trámites aduaneros para luego remitir el contenedor a la Terminal.

En este tipo de logística nos encontramos con ventajas y desventajas propias del proceso, a saber:

- Falso flete durante traslado del contenedor vacío hasta la planta en Entre Ríos.
- Almacenaje de la mercadería hasta la disponibilidad del contenedor vacío para la consolidación y carga del mismo.
- Congestión en las terminales portuarias de Buenos Aires para el retiro de contenedores vacíos.
- Costo contratación del seguro durante transporte interno terrestre.
- Riesgo durante transporte interno terrestre.

La exportación a través del Puerto de Concepción del Uruguay implicaría rearmar una logística totalmente nueva entre el productor-exportador, los Armadores, un servicio de línea feeder y el puerto. Se trata de realizar contratos con Armadores para tener disponibilidad de equipos refrigerados en el Puerto de Concepción para poder ir consolidando en planta. Luego, mediante el servicio de una línea feeder, se trasladarían los contenedores consolidados de los exportadores de la zona hasta el Puerto de Montevideo, evitando así el congestionamiento del puerto de Buenos Aires. Una vez en el Uruguay, el buque principal tomaría las cargas para llevarlas hasta su destino final.

Ventajas:

- Acercar partes. Acercar el puerto a la zona de producción.
- Evitar transporte interno carretero hacia Buenos Aires.
- Brindarle a los cargadores otra alternativa para sus exportaciones al incorporar al puerto de Concepción del Uruguay.
- A partir del cambio en los procesos, menor tiempo de almacenamiento.
- Poder hacer del puerto de Concepción del Uruguay, un puerto más activo lo cual llevará al desarrollo de los sectores conexos.

Desventajas:

- Estructura portuaria: Concepción del Uruguay no es un puerto tan moderno e informatizado como Buenos Aires.
- Adecuación para almacenamiento en Concepción del Uruguay de contenedores reefers.
- Que el costo inherente a la carga de contenedores refrigerados en Concepción del Uruguay nos permita llegar a un precio competitivo.
- Líneas marítimas: Reducción de las opciones para embarcar a los distintos destinos. No todos los Armadores tendrán conexiones con sus buques para cargar en C. del Uruguay.

- Que las empresas no deseen cambiar su logística actual para intentar adecuarse a nuevos procesos.

A continuación se presenta un cuadro comparativo entre los diferentes costos entre camión y feeder desde Concepción del Uruguay en relación a la logística del Puerto de Buenos Aires:

x Puerto de Buenos Aires

Costo camión Terminal Bs As - Planta/ Depósito cliente - Terminal Bs As	48.01	Peso máx 26,5 tns
Seguro de la carga (0,3 % Valor FOB)	15.90	
Gate Out	2.12	Base Valor FOB USD 50,000
Tasa a las cargas (USD 2 x tonelada)	5.62	
PBIP (tasa de seguridad)	0.85	
Gastos de consolidación	17.52	
Costo de frío en terminal por día	0	Hasta 5 días antes del arribo del buque, sin costo
Costo de recepción en terminal (T7)	9.98	
	100 %	USD 1141,64

x Puerto Concepción del Uruguay

Carga del contenedor vacío en Terminal	3.79	
Costo de la descarga (vacío) y carga (lleno) en CDU	5.11	
Costo alquilar grúa base \$ 50,000 por mes x 1 ciclo	7.86	(\$ 50,000 div 200 movimientos)
Manipuleo del contenedor TCDU (in/put en caso de enviar a planta)	3.79	
Transporte del contenedor a planta TCDU	9.47	
Gastos de consolidación	14.20	
Tasa a las cargas en TCDU	6.07	
Costo del trasbordo en TBA	2.37	
Costo del frío en TCDU	-	Servicio No disponible
Flete vía Feeder (incluye transporte del vacío a CDU FIO)	47.34	
	100 %	USD 1056,13

PUERTO DE BUENOS AIRES. <http://www.puertobuenosaires.gov.ar> [citado 11 de noviembre de 2006]

URUGUAY FEEDFER. <http://www.shipspotting.com/modules/myalbum/photo.php?lid=181007>

A partir del cuadro comparativo, podemos ver que en tema de costos se puede reemplazar la operativa de Buenos Aires por Concepción del Uruguay en primera instancia por parte de las empresas entrerrianas.

A simple vista y con un mapa político de la República Argentina en mano, resulta fácil ver los beneficios de salir al exterior a través de Concepción del Uruguay para las empresas de la región.

La cercanía del puerto, el beneficio que conlleva evitar la congestión en Buenos Aires, mejorar la logística, ahorro por contenedor entre U\$S 100 y U\$S 300, entre otros motivos, llegan a poner a Concepción como la mejor opción, siempre y cuando podamos comparar los servicios portuarios con los de Buenos Aires y/u otros puertos.

A esta ventaja se le suma la posibilidad de reactivación del ramal que llega hasta el Puerto y la finalización de la Autovía lo que permitirá una disminución en los costos de logística considerablemente.

Zona Franca

Habiendo efectuado una descripción y análisis de los aspectos salientes de la misma, se puede afirmar que las condiciones naturales, los beneficios existentes, el reglamento y diseño - enmarcados en un centro de eficiencia de operaciones de comercio exterior- convierten a la *Zona Franca de Concepción del Uruguay* en una importante opción para toda aquella empresa interesada en abrir sus puertas al mundo comercial.

Fundamentalmente su ubicación es estratégica frente a otras Zonas Francas del país ya que se encuentra próxima a principales centros de distribución, consumo y salida de exportaciones (Buenos Aires / Rosario). Próxima a principales centros de producción de materia prima y elaboración de productos exportables.

Otro aspecto saliente es el marcado interés de la Administración Nacional de Aduanas en habilitar la zona primaria de la Zona Franca como **Zona primaria de propósitos generales**. Esto representa un caso único en materia de Zonas Francas en la Republica Argentina lo que implicaría un movimiento operativo adicional (se planea la aplicación para transporte de carga internacional de países limítrofes – Código Aduanero).

Todo esto la transforma en una herramienta fundamental para las Pequeñas y Medianas empresas, incubadora de negocios internacionales, enmarcada dentro de la exención absoluta de derechos y tributos aduaneros y dotada de características intrínsecas que la llevan a ser un centro operativo a tenerse en cuenta por las empresas nacionales e internacionales.

IV.2. Situación Actual argentina. Factores determinantes

Las exportaciones argentinas están concentradas en un corto número de empresas ya que en el total exportado **el 6% (Grandes empresas) tienen a su cargo el 91.78 %** de las ventas al exterior mientras que el otro **8.18 % es realizado por el 93.93 % (Pymes)**. Esta extrema concentración se explica por el hecho de que el 68% de las exportaciones está constituida por materias primas donde las firmas grandes y especializadas tienen ventajas para encarar su comercialización.



El boom del campo opaca la performance de las pequeñas empresas. Cargill y Bunge comercializaron al exterior durante el año 2006 por u\$s4.314 millones, una suma sustancialmente mayor a los envíos realizados por las 10.721 medianas compañías que colocaron sus productos en algún mercado externo.

A fuerza de productos primarios como soja y cereales o manufacturas agropecuarias con poco valor agregado, como pellets o aceite, **ambas empresas totalizaron envíos al exterior por u\$s4.314 M.**

Como contrapartida, **las 10.721 Pyme exportadoras** argentinas que colocaron algún producto en el exterior, **sumaron u\$s3.520 M, un 18% menos que las dos multinacionales.**

Exportación argentina por principales aduanas. Años 2002-2006

Aduana (1)	Exportación				
	2002	2003	2004	2005	2006*
Millones de dólares corrientes FOB					
Total	25.651	29.939	34.576	40.387	46.456
San Lorenzo	5.108	6.547	7.468	8.281	9.515
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	3.986	4.379	5.629	6.705	7.767
Campana	2.239	2.245	2.892	4.052	5.533
Rosario	2.074	2.543	2.773	2.875	3.032
Bahía Blanca	1.546	1.873	2.182	2.736	2.778
Comodoro Rivadavia	623	796	1.003	1.347	1.781
Ezeiza	1.247	1.605	1.303	1.362	1.754
Córdoba	637	678	880	1.184	1.445
La Plata	827	1.012	1.199	1.411	1.333
Mendoza	504	623	824	1.097	1.185

Necochea - Quequén-	589	636	834	744	766
Sin intervención aduanera (2)	253	328	372	609	750
Puerto Deseado	582	688	575	521	737
Puerto Madryn	551	607	537	574	693
Santa Fe	213	247	418	490	605
San Nicolás	381	391	307	562	574
Mar del Plata	282	287	402	478	546
Resto	4.010	4.452	4.976	5.360	5.662

(1) Los datos corresponden a la aduana de oficialización.

(2) Datos de exportación o importación de energía eléctrica suministrados por Entes Binacionales SA, aprovisionamientos de buques y aeronaves.

Nota: a causa de los redondeos, la suma de las cifras parciales puede no coincidir con los totales que se presentan en el cuadro.

Fuente: INDEC.

Transporte Multimodal

Para poder efectuar un Análisis Estratégico en relación al estudio del Transporte Multimodal en la región realizados en los capítulos anteriores, deberemos partir de la base de aquellos factores determinantes en lo que se refiere a cada medio utilizado desde un contexto a nivel nacional.

Infraestructura Portuaria

El desarrollo portuario en Argentina tiene singular trascendencia por el hecho de ser nuestro país un fuerte exportador de commodities, derivado de ventajas competitivas basadas en los recursos naturales.

Por su ubicación geográfica, Argentina enfrenta una desventaja comparativa en lo que respecta al transporte de su comercio exterior: al encontrarse lejos de los grandes tráficos típicos del hemisferio norte, el transporte es más costoso y su planificación más compleja. Es por ello que debe prestarse especial atención a la composición del precio de los fletes nacionales e internacionales, así como al de las estaciones de transferencia de carga. La demanda de los servicios portuarios en nuestro país se divide, a nivel geográfico, en tres regiones:

a) El área central, que abarca la producción de cereales y oleaginosas de la "pampa húmeda" y el cinturón industrial. Dicho cinturón está localizado en una franja que se extiende desde Buenos Aires hasta Cuyo, donde se encuentra radicada más del 90% de la industria manufacturera argentina, con centro en el área metropolitana del Gran Buenos Aires y las ciudades de Rosario y Córdoba.

Esta área genera casi la totalidad de los requerimientos de importaciones del país.

b) El NOA, que es una zona mediterránea, sin acceso directo a las salidas marítimas y con una importante producción agropecuaria y minera. Esta área debe, obligadamente, recurrir por vía terrestre caminera o ferroviaria al sistema fluvio-marítimo de la Cuenca del Plata o a los puertos del Pacífico. Los costos de exportación se ven altamente influidos por los fletes nacionales.

c) La Patagonia, que se caracteriza por un acceso próximo al litoral marítimo, con profundidades aptas para instalaciones portuarias. Predominan en ella economías regionales muy especializadas, dedicadas casi exclusivamente a la producción de bienes específicos, que demandan servicios portuarios especialmente desarrollados para ellos (pesca, petróleo, minería, frutas, etc.).

La demanda de servicios portuarios se ha satisfecho, principalmente, a través de los puertos del litoral atlántico.

En consecuencia, los puertos en Argentina se han ido especializando de la siguiente forma:

- La producción de cereales, oleaginosas, aceites y subproductos se exporta, principalmente, a través del complejo portuario ubicado sobre el Río Paraná entre Puerto Gral. San Martín y Villa Constitución.

También tienen una importante participación los puertos marítimos de la Provincia de Buenos Aires: Bahía Blanca y Quequén.

- Los tráficos de contenedores se canalizan vía puerto Buenos Aires (Nuevo y Exolgan) y por Campana, Zárate, La Plata y Mar del Plata. El Puerto de Buenos Aires cuenta, actualmente, con cuatro terminales privatizadas por concesión que han desarrollado en los últimos años un notable proceso de incorporación de equipamiento y tecnología de punta. El Dock Sud, que integra por su proximidad una misma unidad portuaria con el Puerto de Buenos Aires, es una terminal moderna y de avanzada. Estas terminales se han especializado en la transferencia de contenedores, desplazando las cargas generales no containerizadas hacia Campana-Zárate y Rosario-Santa Fe.

- La zona de Campana y Zárate ha tenido una notable expansión, tomando las cargas desplazadas por el Puerto de Buenos Aires, pero desarrollándose como una competencia de éste. La Auto terminal Zárate S.A. se especializa en automotores y Terminal Zarate S.A. opera, exclusivamente, con contenedores.

- La producción de la Patagonia, de menor volumen, encuentra salida por el Puerto de San Antonio Este (frutas y minerales, principalmente), Puerto Madryn (minerales, aluminio y pescado),

Puerto de Comodoro Rivadavia (combustibles) y Puerto Illia, en Punta Loyola, Provincia de Santa Cruz (carbón y otros productos).

Es importante destacar que, en los países sudamericanos, los servicios regulares de transporte marítimo reflejan la demanda del comercio nacional e internacional de cada país. Los mayores volúmenes de comercio en la costa atlántica sudamericana han traído como consecuencia una mayor cantidad de servicios regulares, en barcos más grandes y con una mayor frecuencia, en comparación con los servicios que salen de los puertos del Pacífico. Sobre el Atlántico, Argentina, Brasil y Uruguay, en conjunto, tienen dos veces más puertos que los países del Pacífico, 56 % más servicios regulares (con mayor frecuencia y en barcos más grandes) y cada servicio regular mueve el 35 % más de contenedores que en el oeste. Los puertos del Atlántico mueven cinco veces más carga que los del Pacífico. Los fletes marítimos, a su vez, son más bajos.



El Río Uruguay integra la Cuenca del Plata. Nace en Brasil y tiene la característica de transformarse en límite entre Brasil y Argentina y entre Argentina y Uruguay, confluyendo a la altura de Nueva Palmira con el Río Paraná formando el Río de la Plata.

El río, por sus características, se divide en tres tramos:

- El Alto Uruguay o Uruguay Superior, que se extiende desde sus nacientes hasta la Represa Salto Grande.
- El Uruguay Medio, desde la Represa Salto Grande hasta Concepción del Uruguay. Tomando en cuenta la profundidad, en el trayecto Salto Grande-Colón la navegación se restringe a un calado de 6 pies aproximadamente, y en el tramo Colón-Concepción del Uruguay donde es dragado esporádicamente, pasa de un calado de 9.5 pies a 15 pies aproximadamente.
- El Bajo Uruguay o Uruguay Inferior sigue su curso desde Concepción hasta Punta Gorda en el Km.0.

Este trayecto es navegable por buques de hasta 21 pies de calado en canales que son dragados en un ancho de 100 metros.

El tramo del río históricamente utilizado para la navegación es el comprendido entre la Represa de Salto Grande (Concordia) y la desembocadura en el Río de la Plata. **La**

Subsecretaría de Puertos y Vías navegables de la Nación ha formulado un proyecto de profundización de este tramo que permitirá el desarrollo progresivo del transporte fluvial. Para ello se lo ha subdividido en tres subtramos:

El dragado y la señalización se han previsto para que la intervención sea mínima y, salvo en relativamente pocos puntos de la ruta, las dimensiones de canales exigibles son muy próximas a las condiciones propias de equilibrio natural.

El proyecto prevé adecuar los accesos a los puertos de Concepción del Uruguay, Colón, Concordia y Gualeguaychú; en este último caso, se prevé el dragado del riacho de acceso de 6,8 Km de largo.

El llamado a licitación para la concesión de este proyecto no se ha efectivizado todavía, estando a cargo de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), ente binacional Argentino - Uruguayo.

Posee buena infraestructura e instalaciones, sin embargo, el puerto es muy vulnerable a la falta de dragado en el Río Uruguay y su acceso. En la secretaría de Transporte de la Nación Argentina no se encuentra como Puerto habilitado.

Infraestructura Vial

Desde principios de la década de los noventa, la **infraestructura vial** argentina cambió sensiblemente de perfil, perdiendo algunas de las características predominantes en los últimos cuarenta años. Por una parte, la inversión pública directa en el sector se redujo fuertemente. El Estado adquirió un nuevo rol de promotor de negocios a fin de posibilitar la incorporación del capital privado de riesgo a la actividad vial, por medio de sistemas de concesión de la operación y mantenimiento de rutas nacionales existentes y la construcción, operación y mantenimiento de nuevas facilidades viales. Entre éstos últimos se destacan los accesos a la ciudad de Buenos Aires; proyectos BOT de construcción (Built) y operación (Operation) privada con transferencia posterior al sector público (Transfer), como la conexión física entre las ciudades de Rosario y Victoria; y proyectos greenfield, como la Autopista Presidente Perón (Arco del Sudoeste).

A mediados de la década del noventa la oferta global de caminos (nacionales, provinciales y municipales) alcanzaba los 500.000 kilómetros: **la red nacional abarca 38.800 kilómetros, la provincial alcanza los 195.695 kilómetros y la municipal (vecinal) incluye aproximadamente 400.000 kilómetros.** Aproximadamente el 12% de los caminos están pavimentados: el mayor porcentaje (76%) corresponde a la jurisdicción nacional, mientras que las provincias cuentan con apenas el 18%, siendo sus caminos en su mayoría de tierra y ripio, al igual que los caminos municipales. Cabe destacar, asimismo, que por las carreteras pavimentadas circula alrededor del 75% del tránsito vehicular de la Argentina.

La evolución de los últimos años de los 90 reflejó que la demanda vial crecía a tasas superiores a las del crecimiento de la oferta de nuevos caminos o, como mínimo, a los requerimientos esenciales de mejora de las vías existentes. Resulta claro que Argentina presenta una clara desinversión en materia de infraestructura vial.

En octubre del año 2003, como consecuencia de la finalización contractual del plazo de duración de la concesión en diversos corredores viales, el Gobierno Nacional sancionó el Decreto 425 / 2003 donde dispuso una nueva licitación, con diferentes incentivos a los nuevos

concesionarios respecto del régimen anterior. Las empresas adjudicatarias de las concesiones disponen, actualmente, de un plazo de explotación de cinco años en lugar de ocho y se ocupan, solamente, de la operación y el mantenimiento de las rutas que se financia con el sistema de peaje. El Estado asume el compromiso de licitar, con fondos públicos provenientes de un fondo fiduciario, la ejecución de inversiones en expansión de la red vial y otras obras estructurales.

La red vial concesionada actual es la siguiente:

Corredor 1: Concesionario: Rutas al Sur S.A.

Alcanza una longitud de 1281 kilómetros. Abarca las siguientes rutas: Nacional Nro 3. Cañuelas-Azul y Tres Arroyos. Nro 205: Urubelarrea- Saladillo. Nro 226 y Nro 252.

Corredor 2: está compuesto por las rutas 5 y 7 y tiene 1265 kilómetros. Comunica las localidades de San Martín, en Mendoza, con la bonaerense Lujan y la pampeana Santa Rosa.

Corredor 3: tiene unos 1500 kilómetros pertenecientes a las rutas 9, 11, 19 y 188 y a las autopistas A-012, A-009 y Rosario-Armstrong. Conecta las ciudades de Reconquista y Rosario, Río Primero (Córdoba) y Realicó (La Pampa).

Corredor 4: a lo largo de 1239 kilómetros comprende las rutas 8, 33, 36, 38, 193 y la autopista A-005.

Este corredor comunica las ciudades de Mercedes (San Luis), Cruz del Eje (Buenos Aires) y Rufino (Santa Fe).

Corredor 5: completa un total de 1514 kilómetros de las rutas 9 y 34, y comunica San Pedro (Jujuy), con Rosario y Pilar (Córdoba).

Corredor 6: alcanza 1150 kilómetros de las rutas 11, 12 y 16, une Quintilipi (Chaco), Puerto Iguazú (Misiones), San Roque (Entre Ríos) y Arroyo del Rey (Santa Fe).

Infraestructura Ferroviaria

Actualmente, la **red ferroviaria** de cargas concesionada tiene una extensión de 28.841 km., con tres anchos de vía.

Operan el servicio de cargas las siguientes empresas:

a) Ferrocarril Belgrano Cargas (7.347 km): Enlaza Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, La Rioja, San Juan y Mendoza, y la ciudad de Salta con Formosa. Recorre 13 provincias.

b) Ferrocarril Mesopotámico –hoy América Latina Logística Mesopotámica– (2.704 km): enlaza Buenos Aires con Rojas y Zárate (Pcia. de Buenos Aires), Gualaguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia, Diamante y Paraná (Entre Ríos), Monte Caseros, Paso de los Libres, Santo Tomé, Goya y Corrientes (Pcia. de Corrientes) y Posadas (Misiones).

c) Ferrocarril Nuevo Central Argentino (4.744 km): Conecta Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Río Cuarto, Santiago del Estero (La Banda) y Tucumán.

d) Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico –hoy América Latina Logística Central– (5.690 km): Conecta Buenos Aires con Junín, Rufino, Venado Tuerto, La Carlota, Río Cuarto, Villa Dolores, Villa Mercedes, San Luis, San Rafael, Malargüe, Mendoza, San Juan y accede al puerto de Rosario.

e) Ferrocarril Ferrosur Roca (3.145 km): que comunica Buenos Aires con Quequén, Necochea, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala.

f) Ferrocarril Ferroexpreso Pampeano (5.211 km):, que conecta a los puertos del complejo San Martín-Rosario con Bahía Blanca por medio de dos líneas troncales y varios ramales que

llegan a Huinca Renancó (Córdoba), Realicó y Toay (La Pampa), Bragado, Bolívar, Daireaux y Olavarría (Buenos Aires).

La red ferroviaria argentina se comunica con los países limítrofes de la siguiente forma:

- a)** Con Bolivia, a través de la línea Belgrano Cargas S.A., por La Quiaca y Yacuiba hasta La Paz y Santa Cruz de la Sierra.
- b)** Con Chile, a través del Ferrocarril Belgrano Cargas S.A., desde Socompa a Antofagasta y por Las Cuevas a Valparaíso (ramal actualmente desactivado pero con potencial de demanda).
- c)** Con Uruguay, por la línea América Latina Logística Mesopotámica, por Salto Grande.
- d)** Con Brasil, a través de ALL Mesopotámica, por Paso de los Libres a Uruguayana.
- e)** Con Paraguay, por otra línea de ALL Mesopotámica, entre Posadas y Encarnación.

El sistema de cargas concesionado dispone, en la actualidad, de un parque atractivo de 295 locomotoras en servicio y una flota de aproximadamente 18.217 vagones de carga de diversos tipos.

En general, todos los estudios conocidos acerca de la reforma ferroviaria en Argentina, coinciden en el logro de mejoras de las condiciones de servicio que evidenciaron las concesiones cargueras y en la reversión del deterioro inmenso en que se había sumido al sistema anterior. También se reconoce que el impacto fiscal, en el área de cargas, ha sido positivo por la percepción de impuestos como resultado de la actividad de las empresas y por la eliminación de los subsidios. Sin embargo, también se destaca que no se cumplieron todas las expectativas que la reforma impulsaba, y se formulan otras críticas de diverso orden.



Zonas Francas Argentinas

La pobre performance de las zonas francas argentinas en la captación de proyectos productivos de exportación obedece a un marco legal demasiado restrictivo.

Uno de los inconvenientes que desalientan el establecimiento de proyectos exportadores en los territorios francos argentinos reside en que la ley de zonas francas, ley 24.331/94, **no define cuáles son las actividades de valor agregado que se pueden realizar en estos**

predios. Entonces, la definición de las actividades que adicionan valor agregado corre por cuenta de la Aduana y de la Secretaría de Industria. Pero para obtenerla hay que realizar todavía una consulta administrativa.

A esto suma el hecho de que la importación para consumo al Territorio Aduanero General de mercaderías provenientes **de la Zona Franca, en el mismo estado en que ingresaron a la misma, estará sujeta a la aplicación de los tributos** (Arancel Externo Común) y de las prohibiciones vigentes para las mercaderías de extrazona, inclusive cuando sean originarias y procedentes del MERCOSUR. **Tampoco existen exenciones del Impuesto al Valor Agregado y de otros impuestos internos, de modo que los servicios que se prestan en estos predios tienen un tratamiento impositivo igual al Territorio Aduanero General, en contraposición de lo que sucede en el nivel mundial.**

Por otra parte, está prohibido el ingreso al territorio aduanero general de parte de lo producido en la Zona Franca.

Si se observa el mundo, por ejemplo las zonas francas mexicanas generan alrededor del 45% de las ventas externas del país y emplean a más de un millón de trabajadores. Las zonas francas de Costa Rica intervienen en el 55% de las exportaciones de ese país; mientras que las zonas francas tienen una incidencia directa en el 80% de las exportaciones de la República Dominicana. En América Latina hay casi 300 Zonas Francas distribuidas en todo el territorio.

Además, **el 30% de los bienes transables que se comercializan en el mundo provienen de zonas francas y de áreas aduaneras especiales, según la Organización Mundial del Comercio (OMC).**

Frente a este panorama, parece increíble que las zonas francas argentinas aún no hayan logrado comenzar a prestar servicios a proyectos industriales de exportación.

Estas deficiencias normativas no sólo perjudicarán a las zonas francas nacionales en el contexto del ALCA, sino que, además, ya se perciben importantes asimetrías competitivas dentro del MERCOSUR que benefician a las zonas francas de Uruguay y Brasil.

Zonas de Procesamiento de exportación (ZPE) en Brasil:

En relación a este tema, cabe mencionar que en el mes de Septiembre del 2007, la Unión Industrial Argentina envió un comunicado a todos los medios, al cual también adhirió la UIER en el que afirmaban que veía con alta preocupación la reciente sanción por parte del Congreso de la Republica Federativa de Brasil, de una ley que amplía el Régimen de Zona Franca en ese país, incorporando la figura de ZPE, la cual tiene como objeto permitir que en esas zonas se produzcan bienes no solo para su exportación sino también para volcar en el mercado interno de Brasil en un volumen significativo.

Estas ZPE estarán exentas de aranceles de importación y consideradas como “áreas de libre comercio con el exterior”, según expresa el artículo primero de la Norma citada.

Esta situación afectará al resto de los socios del MERCOSUR fundamentalmente por el desplazamiento de la producción dirigida al mercado interno del Brasil, originando en las condiciones de privilegio otorgadas de las empresas radicadas en dichas zonas.

Desde esta visión la creación de ZPE por parte de Brasil, contraría el espíritu de los acuerdos establecidos dentro del MERCOSUR (Decisión CMC 8/94) tendientes a limitar la ampliación de zonas francas dentro de los países del bloque.

En este contexto, se podría afirmar que las Zonas Francas argentinas tienen un largo camino que recorrer.

Sin embargo vemos como han existido casos exitosos como ser la Zona Franca de La Plata y la Zona Franca de la Pampa que han sabido venderse y aprovechar la herramienta.

IV.3. Amenazas y Oportunidades

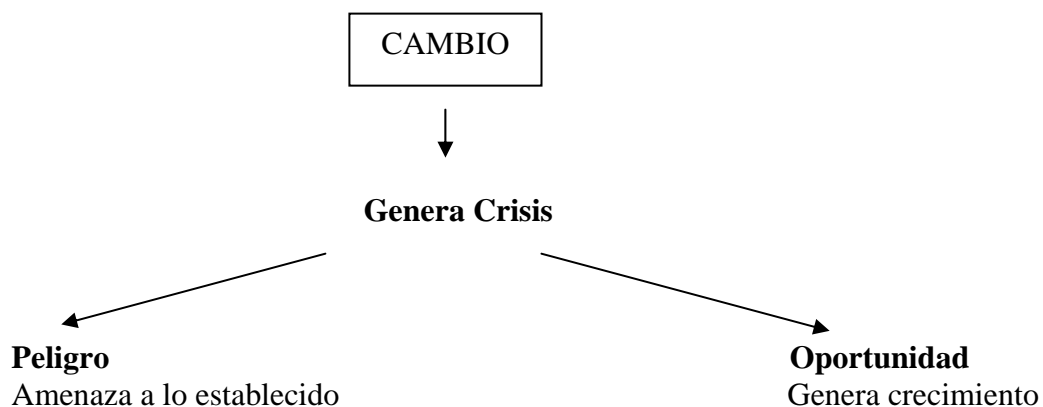
Se sintetizará la identificación de las tendencias y procesos globales del entorno que hoy impactan en las variables seleccionadas, junto a la construcción de los escenarios posibles a los que deberá enfrentarse la sociedad.

Desde el punto de vista metodológico, se entienden como escenarios a las proyecciones especulativas que se realizan con una intencionalidad de pronóstico y que permiten prever la evolución del Transporte Multimodal, Zona Franca – Parque Industrial y la Región ante diversos comportamientos del entorno.

En la actualidad todo proceso de desarrollo se encuentra sujeto a grandes niveles de incertidumbre que provienen del orden político, social y económico del ámbito nacional o internacional.

En tanto la planificación estratégica impone entre sus prioridades operar en un marco de anticipación para reducir los riesgos de la improvisación, es preciso identificar los efectos que producen los cambios veloces y constantes que están actuando (globalización, revolución tecnológica, segmentación social, etc) como requisito previo para la fijación de objetivos y la orientación de las estrategias de acción a seguir en el marco del Plan.

El análisis de tendencias y escenarios permitió evaluar los impactos futuros sobre el territorio. En este sentido, los factores externos que inciden e incidirán en los puntos analizados, han sido conceptualizados como Amenazas y Oportunidades.



Todo cambio genera inevitablemente una crisis. El símbolo chino de la crisis representa en la parte superior las amenazas a lo establecido y en la parte inferior las oportunidades frente al cambio.

Sin embargo solo algunos hacen el esfuerzo por ver lo que hay detrás de esa crisis, para aprovechar la **oportunidad**.

Amenazas:

1. Aumento desproporcionado de precios a nivel nacional que ocasionen una baja en la competitividad de los productos argentinos en el mundo.
2. Aumento de los conflictos en la red vial urbana por congestión y superposición de tráfico liviano y pesado.
3. Marco regulatorio deficiente, respecto a las garantías jurídicas.
4. Resoluciones arbitrarias en materia de Zona Franca que afecten al Régimen.
5. Asimetrías a nivel regulatorio y de ventajas competitivas de las Zonas Francas de la región que las tornan más atractivas.
6. Recientemente creadas en Brasil las Zonas de Procesamiento de exportación (ZPE) que puede derivar que empresarios vuelquen sus Inversiones a este país.
7. Crecimiento de la actividad y la instalación de nuevas terminales portuarias sobre el Paraná principalmente.
8. Crecimiento de las posibilidades de conflictos urbanos y ambientales.
9. Altas tasas de interés y mayores exigencias de garantías reales para acceder al crédito, incrementando las dificultades para las Pymes.
10. Importante concentración económica en los servicios tales como: transporte, comunicaciones, Centros Comerciales, etc.
11. Profundización en el Conflicto de las Papeleras en Uruguay, sin solución a corto plazo.
12. Aumento de demandas sociales sobre el sector público, principalmente sobre Concepción del Uruguay. Intensificación de la demanda sobre el Hospital público. Demanda creciente de capacitación y especialización en relación a nuevas formas de producción más competitivas y tecnificadas.

Oportunidades:

1. Dificultades de ampliación del Puerto de Buenos Aires, lo que requiere nuevas alternativas.
2. Proyecciones de crecimiento de la Argentina en los próximos cinco años al 8 % anual.
3. Exportaciones Argentinas con crecimientos del 2001 al 2006 del 100 % con proyecciones muy alentadoras. Exploración en formas no tradicionales de valor a los productos.
4. La obra terminada de la Autovía en la Ruta 14 prevista para mediados 2009.
5. Aún cuando es de difícil cuantificación el proceso de diversificación económica, a partir de las inversiones en el sector industrial, portuario, comercial y de servicios, producirá un incremento en la demanda de trabajo.
6. Posibles radicación de nuevas Inversiones externas producto de las ventajas comparativas y competitivas.

7. Incremento de la diversificación económica a partir de la radicación de nuevas empresas (pequeñas y medianas) en el Parque Industrial y/o Zona Franca de Concepción del Uruguay.
8. Continuidad del gobierno actual con fuerte incentivo a la rehabilitación de los trenes a nivel nacional.
9. Interés de algunas empresas que han efectuado consulta como posibles usuarios del régimen de Zona Franca de Concepción del Uruguay.
10. Región de localización de Industria frigorífica en plena expansión con utilización intensiva de energía eléctrica y producción 100 % exportable.
11. Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay (IZFCU) miembro del directorio del comité de Zonas Francas de las Américas.
12. Gobierno provincial fortalecido que permite trabajar a través del Consejo de Zonas Francas (del cual el IZFCU es coordinador) para generar cambios que optimicen la herramienta.

IV.4. Fortalezas y Debilidades

A partir de los estudios realizados, sintetizados en los capítulos anteriores, los análisis permitieron seleccionar un conjunto de temas críticos o estructurales en lo que hace al problema en cuestión.

De tal forma es importante consignar que se entiende por temas críticos, aquellos que por su carácter, dimensión o localización tienen efectos estructurantes y, por lo tanto, inciden significativamente en el actual desarrollo de la ciudad y/o de la región.

A su vez, cada tema crítico se manifiesta como debilidades o fortalezas.

Se definen como debilidades y fortalezas a los temas críticos o estructurales de ocurrencia en el ámbito estudiado que implican una dificultad a resolver o una potencialidad positiva a explotar o aprovechar de cara a la puesta en marcha de un proceso de desarrollo local.

Como se puede observar en las debilidades y fortalezas que siguen, el trabajo realizado intentó no solo dar cuenta de estos factores positivos o negativos que caracterizan a la Región, el transporte multimodal y la Zona Franca – Parque Industrial de Concepción del Uruguay, sino también cómo y porqué se desarrollan los procesos causales, cuáles son los efectos sobre la ciudad y adicionalmente, cuál es su lugar y su significado en los procesos de cambio que actualmente operan en la ciudad y la región.

A fin de avanzar, se enumerarán algunas debilidades y fortalezas que no deben entenderse taxativamente.

Debilidades:

1. Débiles niveles de conectividad vial, fluvial y ferroviaria a nivel regional.
2. Áreas con desagües pluviales existentes insuficientes.
3. Se denota una falta de estudio integral de las cuencas hídricas que coordine las acciones de los distintos partidos de la provincia y evite la sola realización de obras puntuales en cada uno de ellos.
4. Existe poco desarrollo gerencial, innovador, empresario y conciencia exportadora en la región.

5. Poco acceso a créditos por la Pymes debido a los altos costos financieros totales tanto público como privados y a las exigentes condiciones administrativas y/o legales que requieren los Bancos.
6. Poco incentivo por parte del Estado para la actividad privada.
7. Escasa articulación entre las entidades del sector público y del privado que desarrollan programas de capacitación empresarial, principalmente en el área de Comercio Exterior.
8. Impuestos municipales que desincentivan las Inversiones privadas en Concepción del Uruguay.
9. Ciertas dificultades en la promoción y/o comercialización de la Zona Franca de Concepción del Uruguay.

Fortalezas:

1. Ubicación geográfica estratégica del Puerto y de la Zona Franca - Parque Industrial de Concepción del Uruguay respecto a Norte de la mesopotamia, Buenos Aires, Rosario y en relación con los flujos comerciales originados por el proceso de integración regional del MERCOSUR.
2. Concepción del Uruguay en particular y la región en general ofrece buenas condiciones urbano-ambientales para el desarrollo de la vida urbana y las actividades económicas y presenta iniciativas institucionales de gran importancia para el mejoramiento ambiental.
3. Posee una oferta académica y educativa amplia para la capacitación continua de la Mano de obra.
4. Buen acceso al Puerto sin necesidad de pasar por el casco urbano o centro de la ciudad.
5. La economía de Entre Ríos se asienta en una producción agroindustrial de tipo pampeano (cereales, oleaginosas, carnes), la producción arrocera, cítricos en fresco (en especial mandarinas y naranjas) y la extracción de rollizos para la exportación, a partir, principalmente, de forestaciones de eucaliptos. También se destaca la producción avícola muy fuertemente. Todos productos de altos volúmenes que requieren una buena logística para lograr la competitividad.
6. Marcado interés de la Administración Nacional de Aduanas en habilitar la zona primaria de la Zona Franca de Concepción del Uruguay como zona primaria de propósitos generales.
7. Infraestructura vial y férrea con posibilidades de lograr su optimización en el corto plazo.

Nombre de archivo: IV- Analisis Estrategico.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: VI
Asunto:
Autor: x
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 12/02/2008 10:55:00 a.m.
Cambio número: 3
Guardado el: 12/02/2008 12:27:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 23 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:35:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 17
Número de palabras: 6.159 (aprox.)
Número de caracteres: 33.877 (aprox.)

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

V.1. Objetivo general. Ejes Estratégicos

Los resultados del proceso de Diagnóstico sirvieron de sustento a la elaboración de un Modelo de Desarrollo, definido a través del Objetivo General, los ejes estratégicos, las metas y planes de acción.

Las prioridades de este modo formuladas permitirán concentrar los recursos y capacidades de gestión sobre un conjunto de problemas consensuados como “importantes” para generar transformaciones significativas en el territorio.

El Objetivo General es la directriz mayor del Plan, en el marco de referencia técnico / político de las decisiones de transformación de la región en los próximos años.

A su vez, para alcanzar y cumplir el objetivo general es necesario definir estrategias de actuación. Establecer estrategias de desarrollo, no es la definición de las acciones operativas que se toman día a día, sino la definición de una dirección global a la que se ajustarán dichas acciones. En este sentido se define como estrategia al modo de aprovechar los aspectos favorables del entorno (Fortalezas y oportunidades) superando las dificultades (debilidades y fortalezas) para lograr el objetivo.

De tal forma, definir una estrategia es definir la dirección y manera particular con la que asignarán los esfuerzos y recursos disponibles a fin de alcanzar el Objetivo general.

A partir de los análisis de las Debilidades, Fortalezas, Amenazas y Oportunidades que enfrentan los aspectos estudiados, el objetivo general es el siguiente:

Transformar a la Región en un modelo de desarrollo sostenible en Comercio Exterior, apoyado principalmente en el Transporte Multimodal, la Zona Franca y el Parque Industrial de Concepción del Uruguay y fortaleciéndola como centro productivo y logístico eficiente de la Región y los países limítrofes.

Los 5 ejes estratégicos que siguen se basaron en una profunda reflexión con los actores más importantes de los resultados del análisis diagnóstico y las entrevistas efectuadas.

Cada eje estratégico está acompañado por un conjunto de objetivos particulares que fijan las metas que se esperan alcanzar a partir de la implementación o puesta en marcha de cada estrategia.

Esto a su vez implica la definición de la dirección global a la que se ajustarán los programas y proyectos de actuación del plan.

Eje estratégico 1

Reconversión de la relación entre la ciudad y las áreas industriales y costera mejorando su funcionalidad operativa, la seguridad y la calidad ambiental.

Eje estratégico 2

Fortalecimiento de Concepción del Uruguay como nodo de transporte, logística y comunicaciones de carácter regional y nacional.

Eje estratégico 3

Promoción de las micro, pequeñas y medianas empresas y de la generación de empleo potenciando el crecimiento y el desarrollo industrial

Eje estratégico 4

Priorización de una educación permanente de calidad para potenciar el proceso de desarrollo mediante la interacción de la educación con el mundo de la cultura y el trabajo.

Eje estratégico 5

Intensificación de las acciones de promoción y comunicación de la Dirección de Comercio Exterior de la provincia para la concientización de la Mentalidad exportadora.

V.2. Planes y cursos de acción

En la medida que las estrategias representan los “grandes caminos” para alcanzar el objetivo general del Plan, los planes y cursos de acción pueden ser definidos como los “pequeños caminos” para concretar la estrategias. En otras palabras los planes y cursos de acción son actividades encaminadas al logro de las estrategias.

Por lo tanto, la tarea en esta fase del proceso de planificación, fue la de configurar una cartera selectiva de programas y proyectos de desarrollo especificando la información relativa y las instituciones públicas y/o privadas vinculadas a cada uno de ellos.

Los planes y cursos de acción se plantearon en función de los elementos estudiados en el trabajo.

Transporte Multimodal:

El examen de las facilidades portuarias existentes sobre los Ríos Uruguay y Paraná y su relación con el mapa productivo y económico de la Región y con la red de transporte terrestre y ferroviario, llevan a elevar una propuesta de política portuaria conducente a dirigir acciones sobre la base de potencialidades actuales y futuras de los puertos regionales.

Las condiciones náuticas en los accesos y muelles deben ser tales que aseguren el máximo aprovechamiento del calado disponible en las vías troncales. La falta de certeza en la disponibilidad de profundidades suficientes origina dispersión en la captación de cargas y provoca ausencia de inversiones y de interés por parte de los operadores privados. Por otro lado, la Región Centro debe canalizar la presión debida sobre el Gobierno Nacional para obtener los compromisos y posteriores acuerdos que permitan un mayor aprovechamiento de calado en las hidrovías. La concesión del dragado y balizamiento del Río Uruguay desde el Km. 0 (Desembocadura) hasta Concordia, configuran las obras básicas y de conservación que deben procurarse con cargo a la Nación y al tráfico fluvial por peaje.

Las políticas de promoción industrial y la efectiva concreción de plantas asentadas sobre parques industriales ordenados, estratégicamente ubicados, debería provocar un crecimiento en las necesidades de abastecimiento de materias primas, productos manufacturados y provisiones de tecnología y, por otro lado, el despacho de manufacturas y productos terminados al destino primario. En este nuevo contexto, y con las seguridades de disponer de calado suficiente en los puertos, se presume que el transporte fluvial debe poder competir

adecuadamente en el tráfico intermodal. Así se abren expectativas para el desarrollo de tráficos feeders, de carga general y contenedores hacia los puertos regionales.

Es imperioso fomentar la realización de Planes Maestros en los Puertos principales, con el fin de que las administraciones portuarias dispongan de herramientas de planificación física y ordenamiento de los espacios operativos, una previsión de las necesidades e inversiones relacionadas con la evolución de la demanda, dentro de un cronograma de acciones y de obras por etapas de desarrollo.

En otro orden, es menester impulsar la gestión comercial y la búsqueda constante de nuevos negocios, dentro de la actividad portuaria y la relacionada para la captación de cargas y servicios, para lo cual la formulación de un Plan Comercial constituye una herramienta de gerenciamiento de suma utilidad.

En tal sentido la política regional en el sector es orientar y lograr una mayor eficiencia en las operaciones portuarias y promover la disminución de sus costos, a través de la participación del sector privado en un marco de competencia, ya que un sistema portuario ágil y eficiente resulta imprescindible a los efectos de desarrollar y vigorizar el comercio exterior e interior. Resulta fundamental promover a nivel regional, la navegación comercial en el Río Uruguay siguiendo con las acciones ya iniciadas por el Comité Hidrovía del Río Uruguay, incorporando la participación de los gobiernos y autoridades departamentales, cámaras empresarias del sector portuario y naviero, del Uruguay y Brasil. Una política de estímulo para fomentar el uso de contenedores a nivel regional puede desembocar en una progresiva incorporación del tráfico fluvial de contenedores en el Río Uruguay con costos competitivos. Habida cuenta de las inversiones en infraestructura de muelle recientemente realizadas en el Puerto de Concepción del Uruguay, es menester asegurar las condiciones de profundidad náutica necesarias para conferirle a esta importante estación fluvial la viabilidad del proyecto de mejoras que dio origen a su financiamiento externo.

V.2.1. Metas Puerto Concepción del Uruguay

El Puerto de Concepción del Uruguay debería comenzar en una primera etapa (no más de un año) con barcazas.

Para ello se debería evaluar algunos aspectos:

- a. coincidir el arribo de la barcaza con la llegada del buque principal al Puerto donde terminará la carga, ya que el tiempo que el contenedor tenga que permanecer en puerto se traduce en gasto en concepto de almacenaje.
- b. cumplir con los cupos necesarios para llegar a la alternativa de utilizar el servicio de barcazas y grúas. Por semana, el feeder debe completar un total de 20 contenedores, y a su vez lograr este cupo con el servicio principal en Puerto principal.
- c. contar con una grúa para la carga en el servicio feeder, ya que el puerto de Concepción no cuenta con la misma. En el caso de alquiler de grúa, para que sea rentable y dé un cálculo comparable con el del puerto de Buenos Aires, dicho importe deberá ser dividido por un mínimo 200 movimientos mensuales. La “Uruguay Feeder” cuenta con 20 enchufes. Esto significa utilizar el feeder aproximadamente dos veces por semana en el supuesto tráfico Concepción – Montevideo. Al finalizar la semana, en el Puerto de Montevideo estarían disponibles 40 contenedores para zarpar a su destino final.

1. CORTO Y MEDIANO PLAZO:

- ✓ Desarrollar la Hidrovía de Río Uruguay, desde Punta Gorda hasta Concordia.
- ✓ Trabajar en conjunto con la República Oriental del Uruguay para que exista una política común respecto a la navegabilidad del río Uruguay y el mantenimiento del mismo.
- ✓ Reactivar las dos dragas que se encuentran disponibles con fondos de la Nación para lograr 23 pies de calado.
- ✓ Estudiar la oferta Portuaria Regional y su compatibilización y complementariedad.
- ✓ Concientizar sobre el sistema portuario fluvial argentino en lo relacionado a sus principales vías fluviales (río Uruguay) y sus principales problemáticas (navegabilidad, dragado, desarrollo e inversiones).
- ✓ Integrar el sistema de transporte fluvial a la red intermodal de transporte regional.

2. LARGO PLAZO:

- ✓ Completar y mejorar los accesos multimodales a los puertos regionales.
- ✓ Rehabilitar pequeños puertos para terminales especializadas, puertos barcaderos y puertos de servicios.
- ✓ Realizar un Programa permanente de mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía del Río Uruguay.
- ✓ Reconvertir y rehabilitar la infraestructura edilicia y portuaria ociosa.

En el marco de una política provincial de dragado que asegure el máximo calado aprovechable (por encima de los 23 pies), se estima la siguiente corriente de evolución:

1. Embarque de soja paraguaya (que viene por ferrocarril) a buque de ultramar (actualmente a barcaza por falta de calado); demanda creciente en caso de estar favorecida por precios internacionales.
2. Embarque de otros productos granarios y arroz según demanda, condicionado por calado.
3. Embarque de rollizos de eucalipto según demanda.
4. Embarque de cítricos (necesidad de asegurar un calado no inferior a 23 pies).
5. Descarga de combustible; según demanda.
6. Posible desarrollo progresivo del tráfico de contenedores a través de algún operador que pueda interesarse; el desarrollo de la Zona Franca, la disponibilidad de muy buen acceso terrestre y de espacios y muelles en el puerto favorecen este posible tráfico.

V.2.2. Metas Trenes de carga Ferrocarril Mesopotámico

1. CORTO Y MEDIANO PLAZO

- ✓ Realizar las inversiones o transformaciones futuras necesarias para lograr la complementariedad con el auto transporte de cargas, incluyendo nudos de intercambio modal previendo en los mismos áreas de servicios logísticos para proveedores locales.
- ✓ Rehabilitar la infraestructura de reparación y mantenimiento de los galpones ferroviarios de Paraná y Concordia.
- ✓ Solicitar al Estado Nacional la participación inmediata en el Organismo de Control y Seguimiento de la concesión actual (ALL) para asegurar el propósito de servicio público para todas las modalidades y diversidad de demandas de transporte de productos industriales y los servicios de intercambio modal para la

complementariedad del autotransporte de cargas y a través de ello la igualdad de oportunidades en todo el territorio para acceder al modo ferroviario.

La inversión en infraestructura preverá, a través de estándares internacionales conocidos, la utilización para transportes de cargas y cualquier emprendimiento de transporte de pasajeros como servicio público (Nacional, Provincial o Regional) y/o privado con canon cero. Los ramales desafectados pasarán a disponibilidad de la Provincia para cualquier utilización que se decida de transporte ferroviario de pasajeros o cargas a nivel provincial o regional.

2. LARGO PLAZO:

- ✓ Garantizar la accesibilidad de todas las formas de producción primaria e industrial con modalidades comerciales orientadas a todos los tamaños de empresas (micro emprendimientos, pequeñas empresas, etc.).
- ✓ Prever la flexibilidad de la red de transporte multimodal para adecuar las inversiones necesarias ante la integración regional. Ver corredor.



Cabe mencionar la importancia del Corredor de transporte terrestre que vincula al Mercosur con Chile y permite a todos los países mejorar la accesibilidad de bienes y personas a los mercados del Pacífico (en especial Asia), y a los puertos de Brasil sobre el Océano Atlántico. Los acuerdos comerciales alcanzados en el MERCOSUR han generado una natural expansión de la infraestructura de transporte en aquellas regiones donde se concentra, naturalmente, la actividad económica y productiva. Precisamente, este corredor conecta a las principales ciudades y actividades económicas de las repúblicas de Argentina, Uruguay, Brasil y Chile. Argentina y Brasil concentran el 90% del comercio total del MERCOSUR. La mayoría del volumen total de cargas comercializadas entre estos países se realiza por vía marítima. Hasta hace unos años, la casi totalidad del transporte terrestre de cargas entre Brasil y Argentina utilizaba el puente Paso de los Libres- Uruguayana, sobre el río Uruguay, que implica el único paso para el transporte ferroviario, aunque este medio es utilizado en forma marginal. La saturación de la capacidad de dicho puente internacional motivó la construcción de otro, sobre el río Uruguay, entre Santo Tomé y Sao Borja en 1998. Se estima que, de reactivarse el comercio bilateral, estos dos pasos serán insuficientes para atender el flujo de camiones y vehículos pesados.

El desarrollo del complejo multimodal de cargas sobre este corredor se centra en la concreción del siguiente esquema intermodal:

Puertos del centro de Chile + Pasos cordilleranos de Cristo Redentor, Agua Negra y Pehuenche + Red Vial + Red Ferroviaria (ALL Central, ALL Mesopotámico, Belgrano Cargas, Ferroexpreso Pampeano y NCA) + Hidrovía Paraná-Paraguay + Puertos fluviales y marítimos de Argentina + Puentes sobre Río Paraná (Túnel Subfluvial Hernandarias, Rosario-Victoria y Zárate Brazo Largo) + Puentes sobre Río Uruguay (Paso de los Libres-Uruguayana, Concordia-Salto, Colón-Paysandú, Gualeguaychú-Fray Bentos) + Puertos de Uruguay y Brasil sobre el Océano Atlántico.

Se destaca, principalmente, la Ruta Nacional Nro 14 por ser una vía de acceso fundamental a Brasil, donde dos puentes internacionales canalizan, aproximadamente, el 70% de los vehículos pesados que traspasan la frontera: Paso de los Libres- Uruguayana (45%) y Posadas-Encarnación (25%).

Zona Franca – Parque Industrial:

El análisis ha determinado la potencialidad que tienen ambas herramientas. El Parque Industrial de Concepción del Uruguay ha tenido un incremento en el número de empresas radicadas en el mismo del 100 % tomando como base el 2005. Esto demuestra el gran interés del empresariado argentino en establecerse en las provincias.

Por otra parte respecto a las Zonas Francas si bien no es una herramienta correctamente difundida existen provincias que ya las están aprovechando. Como ser Zona Franca La Plata casi sin capacidad ociosa y Zona Franca La Pampa con 16 usuarios de los cuales 14 se incorporaron hace menos de 2 años. Algunas de las empresas son frigoríficos, indumentaria, software, logística, embalaje, entre otros.

V.2.3. Metas Zona Franca Concepción del Uruguay

En una primera etapa la Zona Franca de Concepción del Uruguay comenzará como **Zona primaria de propósitos generales** para aprovechar el importante tráfico que existe en situación de tránsito.

Esto permitiría la funcionalidad en el corto plazo para apuntar al real aprovechamiento de la herramienta posteriormente.

- ✓ Promocionar la herramienta en el país participando de Eventos relacionados con el Comercio Exterior.
- ✓ Capacitar al empresariado sobre esta temática trabajando en conjunto con la Dirección de Comercio exterior de la provincia de Entre Ríos.
- ✓ Comercializar la Zona Franca desde una visión estratégica, identificando el beneficio de cada uno de los usuarios intervinientes.
- ✓ Lograr el apoyo del Estado para la reglamentación de la normativa provincial acorde a las exigencias.
- ✓ Establecer vínculos con otras Zonas Francas del país para presionar en los cambios necesarios en la Ley de Zona Franca tratados en este trabajo.
- ✓ Profundizar las relaciones dentro del comité de Zona Franca de las Américas.
- ✓ Lograr una interrelación entre la ZFCU y el Parque Industrial Concepción del Uruguay.

V.2.4. Metas Parque Industrial Concepción del Uruguay

- ✓ Crear un destacamento de policía para llevar seguridad a la zona por intermedio de la secretaría de la Producción de la Municipalidad
- ✓ Lograr un mejor acceso al mismo con el compromiso de asfaltar las principales calles del predio
- ✓ Proveer de gas natural a todas las industrias del Parque.
- ✓ Promocionar conjuntamente con la provincia los espacios disponibles

V.3. Propuestas Superadoras

Argentina podría exportar más y mejor si existiera un compromiso a largo plazo tanto del sector público como del privado.

Se plantea en este trabajo la posibilidad de un cambio estructural en la provincia para lo cual se proponen a continuación las medidas que podrán hacer de Entre Ríos un provincia exportadora constante en el mediano y largo plazo.

Analizando la coyuntura

- 1- Nuestro país no tiene una política concreta de Comercio Exterior
- 2- Hay pocos recursos y éstos son mal aprovechados. Existen innumerables organismos del estado nacional, provincial y hasta municipal haciendo lo mismo (mal aprovechamiento de recursos económicos y humanos) y en contrapartida, por no saber que hace "el otro", nadie hace lo que le sirve al empresario efectivamente....y Argentina no exporta lo que podría exportar.

PROPUESTAS:

1- POLITICA DE ESTADO

✓ **Analizar las Estadísticas de Comercio Exterior:**

Este trabajo simple y rápido de ejecutar, permite saber de acuerdo a la oferta exportable de la provincia, cuánto un país compra de esos productos, y cuánto específicamente compra de Argentina. Estas informaciones posibilita trazar perfiles de comercialización. Estos estudios deberían ser actualizados anualmente, analizando los indicadores del año anterior y colocados a disposición gratuita del empresariado local (por ejemplo, publicados en una página de internet).

✓ **Crear una MENTALIDAD EXPORTADORA:** No se usan las herramientas de internet para generar conciencia exportadora. Incluir un solo sitio centralizador específico para el comercio exterior entrerriano donde los empresarios puedan enviar sus consultas gratuitamente vía email desde el propio sitio, con un formulario específico, las que serían respondidas dentro de las 72 horas de recepcionadas.

También se divulgarían informaciones generales y específicas de interés en el tema (documentación de referencia de comercio exterior, buscadores de ferias internacionales, divulgación de las exposiciones en las que participará la Rep. Argentina, links relacionados a

la actividad, programas del gobierno nacional, provinciales y municipales vinculados al comercio exterior, informaciones útiles, listado de estudios de mercados disponibles, registro de oferta exportable - mencionada en puntos anteriores - buscadores de oportunidades de negocios internacionales, cómo contratar un despachante de aduanas, entre otros muchos temas a abordar).

En Buenos Aires Exporta hay una experiencia interesante en este sentido donde el sitio tiene 275.000 hits de visitas mensuales, respondiendo 3.300 consultas en siete meses, y 11.178 empresas se registraron la página de Internet en el mismo periodo.

✓ **Intensificar los Mecanismos para fomentar la Exportación: Ley de consorcios de exportación.** Reglamentar la Ley 26005 de Enero del 2005 “ Consorcios de Cooperación”. En la actualidad el consorcio es una agrupación de hecho y no de derecho. No existe el consorcio como una persona jurídica. La legislación no permite que los consorciados le vendan sus productos al consorcio (como persona jurídica) sin el pago de impuestos, para que este exporte con una sola factura comercial y un solo despacho.

Actualmente, los despachos deben ser realizados por cada uno de los consorciados y de la misma forma, el importador también debe realizar muchos despachos de importación (uno por cada empresa exportadora participante de la operación). Los costos tanto de exportación como de importación, son elevados y el consorcio se restringe actualmente a compartir acciones comerciales y de preparación de producto.

Un histórico de picardías criollas conspira contra este proyecto, pero los controles informáticos actuales pueden evitar la evasión y los aprovechamientos ilegales de la modalidad.

Es oportuno mencionar que una flexible ley de consorcios, permitió a países como Italia, incrementar la participación de las PyMES en el comercio exterior y hoy son sustento de contratación de mano de obra.

✓ **Diagnosticar la competitividad empresarial:** Debería existir una interrelación con las Universidades, organismos no gubernamentales, colegios, entre otros, para efectuar un análisis de situación concreta. Medir la competitividad de una empresa es posible, pero a veces es caro. Se requiere la intervención del empresario para realizar un autodiagnóstico. Con el resultado en poder del empresario, se pueden accionar otros organismos de gobierno para poder mejorar la competitividad de estas empresas, a través de programas ya existentes.

2- PLAN ESTRATÉGICO A LARGO PLAZO

✓ **Definir un plan** que incluya acciones a seguir, responsables, tiempos y criterios de éxito.

✓ Actualizar los conocimientos **del equipo de personas** que trabajan en la Dirección de Comercio exterior. Nuestros representantes en el exterior son excelentes profesionales y luchan todos los días con la falta de recursos, pero no tienen ninguna experiencia como "operadores comerciales". La gran mayoría nunca exportó ningún producto y no tiene conocimientos prácticos como "brokers". Para peor, los destinos son cambiados cuando el funcionario comienza a conocer el mercado en el que está trabajando lo que vuelve a foja cero el proceso permanentemente.

✓ **Conocer la Oferta Exportable entrerriana:** Quienes conocen a los productores con nombre y apellido son los Secretarios de Industria o producción de cada municipio. Para obtener la oferta exportable se debería establecer un mecanismo de relevamiento de

datos junto a los municipios, con la responsabilidad del Secretario de Industria (o similar) provincial donde la información se vuelque directamente en una página de internet mediante un formulario simple.

Esto, adicionado a una campaña publicitaria generada por los medios de comunicación de todo el país, que apoyen este proyecto, permitiría identificar, qué podemos venderle al mundo en forma definitiva.

Esta oferta exportable deberá ser material permanente de consulta de los agregados comerciales argentinos en el exterior.

Para este proceso se pueden utilizar estudiantes de carreras vinculadas al comercio exterior quienes tendrán el mejor incentivo que pueda existir: ser útiles a su país en función de lo que estudian.

3- SINERGIA ENTRE EL SECTOR PUBLICO Y EL SECTOR PRIVADO

✓ Trabajar desde los Municipios:

Uno puede ver como algunos municipios han podido crecer basándose en un desarrollo sustentable a largo plazo. Es el caso de la localidad de Rafaela en Santa Fe.

Existe un sector en la página de dicha municipalidad sobre desarrollo económico y en ella se encuentra una sección de Internacionalización de empresas. Donde se puede observar la oferta exportable de dicho municipio.

Más de 40 Empresas que se ofrecen al mundo. Algunos rubros son: auto partes, químicas, metalmecánica y alimentos.

Además cuentan con el Instituto de Capacitación y Estudios para el Desarrollo Local (ICEDEL).

Es una iniciativa del gobierno local, apoyada y aprobada por el Concejo Municipal en diciembre de 1997, que nace con el objetivo de trabajar sobre la capacitación de los recursos humanos, la construcción de información para la toma de decisiones a nivel local y la generación y gestión de programas estratégicos para el desarrollo de la ciudad.

Brindar las informaciones y la capacitación en comercio exterior a los empresarios entrerrianos siempre pensando "cómo piensa nuestro potencial importador" por medio de especialistas por regiones y por sectores económicos. Es fundamental la participación de estudiantes de carreras vinculadas a los negocios (como ser Ciencias Económicas, Administración Industrial, entre otras) que podrán hacer sus prácticas profesionales en esta modalidad. Se podrían utilizar herramientas de internet hoy no explotadas para ampliar la cantidad de empresarios a asesorar.

Respecto a la capacitación hay dos acciones simples y económicas a realizar:

A: Dictado de cursos de capacitación previos a la participación de ferias internacionales por medio de especialistas en comercio exterior en el país objetivo. Se instrumentaría una base de datos de especialistas interesados en este proyecto y la participación de los mismos sería secuencial para que todos puedan formar parte del mismo. Este servicio sería gratuito para el empresario.

B: Dictado de cursos sobre temas vinculados al comercio exterior (algo en este sentido está llevando a cabo la Secretaria PyME de la Nación) donde especialistas en cada tema explican a los interesados sobre una temática particular (transporte, cómo abordar el mercado internacional, cómo participar en una feria en el exterior, canal propio de distribución, etc.). Cada especialista dictaría el curso en forma gratuita, lo que permitirá que un gran número de personas conozca su perfil profesional, posibilitándole nuevos clientes futuros.

También existiría un registro para que cada especialista interesado pueda dar el curso en

forma secuencial lo que permitirá la participación de todos los profesionales inscriptos. Para inscribirse como disertante en los cursos existiría un formulario con preguntas técnicas para evaluar el nivel del postulante.

Esta base de datos estaría a disposición de los empresarios en general para que los mismos puedan tomar contacto directo con los profesionales si fuera de su interés.

✓ **Trabajar en conjunto con las cámaras bi-nacionales existentes en nuestro país.**

Nuestras embajadas en el exterior también deben trabajar para aumentar las exportaciones argentinas en cada destino y fomentar las inversiones extranjeras en nuestro país (pero están muy lejos y pocos empresarios argentinos las utilizan como se debería).

Las cámaras binacionales en Argentina, son fuentes importantes de información y de oportunidades de negocios, pero no trabajan en conjunto con organismos de gobierno nacional.

Existen experiencias de estos trabajos conjuntos entre las cámaras binacionales y gobiernos provinciales con excelentes resultados que pueden ser tomados como lanzamiento de un trabajo a nivel nacional.

Las acciones conjuntas visan respecto de obtener informaciones del país que representan, fomentar la participación de ferias y misiones comerciales y capacitar en conjunto a empresarios interesados en los países en los que actúan.

✓ **Definir un Plan de acción para el Año en función de las necesidades del sector privado.**

A partir del año 2008 se está llevando a cabo desde la Dirección de Comercio Exterior de Entre Ríos una planificación anual respecto a la Participación en Ferias y Misiones en base a una agenda de trabajo. Esto debería ser acompañado por el empresariado para que tenga buenos resultados.

4- CENTRALIZACIÓN DE ACCIONES DE COMERCIO EXTERIOR

✓ **Centralizar las acciones de comercio exterior en un solo organismo:** hoy conviven las acciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Economía, Secretaría PyME, Fundación Export-AR, Banco de la Nación Argentina, Banco BICE y nadie sabe a ciencia cierta que hace el otro.

Se debería centralizar las acciones en un único organismo, de preferencia descentralizado, que solo "respire" comercio exterior, detectando que servicios ofrece cada área, estableciendo programas para que no haya duplicación de acciones, y generando otras nuevas que hoy no se llevan a cabo. Para que esto pueda ser efectuado debería trabajarse en conjunto con el gobierno nacional.

✓ **Brindar Perfiles de mercado:** las embajadas y consulados argentinos en el exterior efectúan estudios de mercado para empresas que así lo solicitan. Estos estudios de mercado generalmente son solicitados a nuestras representaciones por diversas vías lo que en muchos casos generan duplicación de trabajos.

Por otro lado, no existe un temario standard de búsqueda y muchos estudios no están actualizados. Se suma a esto que no hay un listado actualizado de los estudios de mercado a disposición de los empresarios (quien desea hoy un estudio de mercado debe enviar una nota a la Fundación Export-AR quien analiza el pedido e informa si existe algún estudio ya realizado o si encaminará el pedido al consulado del país de interés.) No se efectúa ninguna verificación respecto de por qué la empresa desea informaciones sobre ese país en particular siendo que con algunas consultas específicas se podría orientar al empresario respecto de un

destino del cual posiblemente se posea información actualizada.

Se pueden generar perfiles de mercado con informaciones primarias sin necesidad de trabajo de campo en destino, realizando acuerdos con Universidades que posean carreras de comercio exterior. Una reciente experiencia de la Pcia. de Buenos Aires generó la participación de 270 alumnos de 3 universidades (en este momento hay otras 3 iniciando las mismas acciones en el interior de la provincia) que realizaron 90 estudios de mercado sin ningún costo para las empresas. Estos estudios fueron efectuados con productos reales y los alumnos fueron presentados a los empresarios con la intención de interactuar en el análisis de la información recabada y en el mejor de los casos (como ocurrió) generar la creación de mano de obra calificada, ya que cuando el resultado de estudio era positivo, el empresario deseaba continuar vinculado al estudiante.

5- DESARROLLO REGIONAL

✓ **Descentralizar la Capital Federal.** Existe hoy la necesidad de dar opciones alternativas en las provincias debido a la saturación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense (infraestructura, Puertos, Rutas, Zona Franca La Plata, Parques Industriales, etc). Para ello las provincias deben estar capacitadas para poder afrontar la descentralización.

✓ **Fomentar el real aprovechamiento de la infraestructura y herramientas que posee la Argentina.**

Existen 27 Zonas Francas en la Argentina, constituidas por provincia y actualmente están en funcionamiento solo 9.

Estas son: Buenos Aires – Zona Franca La Plata; Córdoba – Zona Franca Córdoba; La Pampa – Zona Franca La Pampa; Mendoza – Zona Franca Mendoza; San Luis – Zona Franca Justo Daract; Tucumán – Zona Franca Tucumán; Salta – Zona Franca Salta; Chubut – Zona Franca C. Rivadavia; Misiones – Zona Franca Misiones.

Existen actualmente **120 Parques Industriales** distribuidos en todo el país con 1.705 establecimientos funcionando en los mismos. Sin embargo existen Parques sin establecimientos registrados.

✓ **Fomentar las Pymes exportadoras en la provincia**

En el año 2007 en el Congreso se estuvo tratando el proyecto de Ley sobre “Modelo Nacional de Promoción para la Creación y desarrollo de incubadoras de Empresas, parques y/o polos tecnológicos y/o innovadores” de autoría de los senadores Héliida Vigo y Maurice Closs (Expte. S 4158/06)

Realmente es un proyecto muy interesante si puede ser estructurado a fin de aprovechar sus beneficios.

Nombre de archivo: V- Conclusiones y Recomendaciones.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: V
Asunto:
Autor: x
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 13/02/2008 01:48:00 p.m.
Cambio número: 2
Guardado el: 13/02/2008 01:48:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 1 minuto
Impreso el: 24/08/2011 09:35:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 11
Número de palabras: 4.928 (aprox.)
Número de caracteres: 27.106 (aprox.)

VI. BIBLIOGRAFÍA

VI. 1. General

Porter Michael. **Ventaja Competitiva** – Ed REI

Poggiese Héctor Atilio. **Reformulación del Plan de desarrollo Urbano de Concepción del Uruguay, en el marco de las políticas de Integración regional al MERCOSUR y de la instalación de la Zona Franca** – Consejo Federal de Inversiones – Ref. Contrato de Obra Exp. 2945

Ley 22.415. **Código Aduanero de la República Argentina y leyes complementarias.** Sanc. Y prom. 02/3/1981; BO. 23/03/1981

VI. 2. Especifica

I. Región

Consejo Federal de Inversiones. Buenos Aires CFI 1999: **Síntesis Socioeconómica de las provincias argentinas**

César B. Pérez Colman. **Historia de Entre Ríos** - 3 tomos - (listados de pobladores por departamentos).

Director Isidoro J. Ruiz Moreno. **Revista de Historia Entrerriana** - N° 1 a 8 - **Entre Ríos- Publicación Oficial** - Dirección: Leandro Ruíz Moreno (listado de pobladores y soldados que juran la Constitución el 9 de julio de 1853 en Paraná).

Francisco Javier Abescat. **La ciudad de Nuestra Señora de la Concepción del Uruguay**

Miguel Ángel Gregori. **Breve historia de Concepción del Uruguay - El Colegio del Uruguay - Fiestas del LVIII aniversario.**

II. Transporte Multimodal

Bloch, Roberto D. **Transporte Multimodal**, Análisis Jurídico y Operativo de un sistema Integrado de Transporte. Buenos Aires AD- HOC 1996

Dra. María Rosa Muzio, Artículo publicado en la Revista **“Páginas del Comercio Internacional”** Año 1998

Ley 24.093, Año 1992. **Actividades Portuarias**

Zigoni José María. **Arquitectura Industrial: Ferrocarriles y Puertos Bahía Blanca, 1880 – 1930.** – Editorial de la Universidad Nacional del Sur.

Decreto 309, Año 1998. **Complejo Ferroportuario Patagónico. Informe sobre Estudio de Factibilidad Iniciativa Privada**

Prefecto General (RE) Andres Rene Rousseaux. **Historia del Puerto de Concepción del Uruguay Entre Ríos.** Tomo I, II y III.

Anuario 2006. **XXVIII Edición Portuario y Marítimo.** Puertos Argentinos y del Mercosur

Consejo Empresario de Entre Ríos. Julio 2004. **Profundización del canal navegable troncal de la hidrovía del río Uruguay "Infraestructura y Competitividad"**. Aportes para un proyecto provincial. Entre Ríos.

Dirección de Estudios Económicos. **La Infraestructura de transporte como base de desarrollo del sector agroindustrial. Su importancia en la conformación de los encadenamientos productivos.** Propuesta de Optimización. Bolsa de Cereales de Buenos Aires.

Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas de la República Argentina. Mayo Año 2003. **"Una visión estratégica del Transporte en la Argentina. Horizonte 2010. CIMOP"**. Buenos Aires.

Asociación Argentina de Carreteras. **"Plan de Caminos Agrícolas y Mineros"**. Octubre 2003.

Fundación Okita y la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). **"Actualización del estudio sobre el desarrollo económico de la República Argentina-Segundo estudio"**. (OKITA II). Op. cit.

III. Zona Franca y Parque Industrial

Ley 24.331. Año 1994. **Ley Nacional de Zonas Francas de la Republica Argentina.** Código Aduanero.

Resolución General AFIP 270, Año 1998. **Normas relativas a la habilitación, funcionamiento y control de las Zonas Francas.**

Marco Legal Conecpción del Uruguay: Descripto en capitulo.

Nombre de archivo: VI- Bibliografía.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: Bibliografía:
Asunto:
Autor: MMM
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 12/02/2008 12:41:00 p.m.
Cambio número: 4
Guardado el: 13/02/2008 05:31:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 12 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:36:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 2
Número de palabras: 490 (aprox.)
Número de caracteres: 2.696 (aprox.)

VII. ANEXO

Entrevistas y consultas efectuadas

Se llevaron a cabo entrevistas a los actores definidos como claves en lo que hace a la materia de estudio.

Se adjunta el cuestionario de preguntas efectuadas para cada uno. Las respuestas sirvieron de sustento para la elaboración del trabajo.

Capítulo II: Transporte Multimodal

- ✓ Leonardo Cabrera, presidente del Ente Portuario (EAPCU)
- ✓ Eduardo Lauritto, vicegobernador de la Provincia de Entre Ríos
- ✓ Marcelo Rostoll, director Puerto de La Plata
- ✓ Fernando Puntigliano, presidente de la Administración de Puertos del Uruguay
- ✓ Hector J. Etcheverry: Ex director de Southern Ports SA, Puerto de Rosario
- ✓ Jorge Scoccia, presidente del Consejo Portuario Argentino

Entrevistas a realizar Puerto

Preguntas otros Puertos:

- 1- Situación actual de los Puertos de la Argentina
- 2- Por quien es ejercida la Gestión de este puerto. Cree que esto es clave?
- 3- Movimientos de Mercadería en volumen y dinero. Exportaciones anuales por esta vía.
- 4- Capacidad máxima actual. Situación futura.
- 5- Relación actual interpuertos. Con cuáles?
- 6- Calado mínimo necesario para buques de ultramar en este puerto?
- 7- Con cuantas dragas se cuenta actualmente para lograrlo?
- 8- Cómo son los accesos en los pasos críticos?
- 9- Desarrollo de transporte multimodal.
- 10- Ensilaje y alquiler de cámara. Posición actual. Beneficios.
- 11- Tema: Dragado y Balizamiento.
- 12- Relación con Zona Franca y Parque Industrial
- 13- Cuánto de lo que se exporta proviene de la Zona Franca y del Parque Industrial.
- 14- La Aduana, cuál es el rol que ocupa? Colabora o interrumpe la actividad.
- 15- Factores claves que significaron que el puerto sea unos de los más importantes en el país.

Preguntas Puerto Concepción del Uruguay:

- 16- Situación actual del Puerto de Concepción del Uruguay. Otros Puertos de la Región: Ibicuy (30 pies de calado)
- 17- Movimientos de Mercadería en volumen y dinero. Exportaciones anuales por esta vía. (2002: 813 mil TN: Rollizos eucaliptos, arroz, soja)
- 18- Capacidad máxima actual

- 19- Con cuantas dragas se cuenta actualmente?
- 20- En este momento, la draga 331 necesita ser reparada, y la 258 aún no estaría en condiciones de operar; y si así fuese, el interrogante es: si con una sola draga puede lograrse el calado de 28 pies en todos los pasos críticos?
- 21- Accesos que faltan en pasos críticos
- 22- En el caso de utilizar el servicio feeder o barcaza. Cómo sería previsto la necesidad de contar con una grúa permanente.
- 23- Respecto a la cadena de frío: están previstos los enchufes en la terminal necesario para cargas refrigeradas.
- 24- Soluciones planteadas actualmente. Inversiones posibles.
- 25- Beneficios que aparejaría.
- 26- Ensilaje y alquiler de cámara. Posición actual. Beneficios.
- 27- Tema: Dragado y Balizamiento.
- 28- Empresa Dreyfus: Contrato vencimiento 31/10/08. Empresa cerealera que ensiló 60.000 TN. En el 2007. Productos Soja y Trigo. Situación actual.
- 29- Cómo se está trabajando en relación a la Zona Franca
- 30- Cuellos de Botella o factores críticos que deberían ser solucionados. Proyecciones futuras.
- 31- Se está trabajando en forma conjunta con la Secretaría de transporte de la nación www.transporte.gov.ar, el Consejo Interprovincial de Ministerios de Obras Públicas.
- 32- Cómo se piensa proyectar el puerto al planteo de la nación de ir progresivamente aumentando la participación de otros transportes en el volumen total transportado.

	Actualmente	Futuro
Ferrocarril:	3 %	15 %
Fluvial y Marítimo:	14 %	30 %
Carretero:	83 %	55 %

Entrevistas a realizar Trenes y Rutas

Preguntas Trenes:

- 1- Situación actual
- 2- Proyecto Ley elevado
- 3- Puntos salientes del mismo
- 4- Factibilidad de su desarrollo con una red Multimodal: ferroviario, carretero y marítimo.
- 5- Concesiones realizadas
- 6- Actualmente existe graves problemas planteados en torno a los llamados caminos **del PROSAP** en cinco tramos de gran importancia para la producción agropecuaria provincial (camino ru-ta provincial 10 paso de la Arena – Tabossi; camino que une R.P..Nº 11 Tres Esquinas – Aranguren; Caminos que une Ramírez Isletas y Isletas Costa Grande; acceso a Colonia la Llave desde R.P. Nº 39)., el mismo es la falta de cumplimiento licitatorio por parte de las empresas adjudicatarias y a la falta del necesario contralor de los organismos correspondientes.
Conoce cuales son las soluciones planteadas?
- 7- Un acceso directo desde la Autopista al Puerto. Situación actual.

Capítulo III: Zona Franca y Parque Industrial

- ✓ Román Tofalo: presidente del Instituto de Zona Franca Concepción del Uruguay y director del comité de Zona Franca de las Américas
- ✓ Federico Negri: Socio Gerente Argefree SA, Concesionario de la Zona Franca de Concepción del Uruguay
- ✓ Juan Pablo Justo: Director Comercial de la Zona Franca La Plata

Entrevistas a realizar Zona Franca

Preguntas ZF La Plata:

- 1- Situación actual de la Zona Franca.
- 2- Tipos de empresa radicadas en el mismo
- 3- Forma de promocionar la ZF
- 4- El Marco regulatorio contribuye a su funcionamiento y operatividad?
- 5- Capacidad instalada, capacidad ociosa, Inversiones realizadas, proyecciones futuras.
- 6- Cuál es el perfil de la empresa interesadas en radicarse en la Zona Franca
- 7- Cuales serían los puntos criticos identificados para la correcta implementación de la Zona Franca
- 8- Parque Industrial, cuál sería la articulación con el mismo. 16 establecimientos radicados en el mismo.
- 9- Puerto, incidencia en el real aprovechamiento de la Zona Franca. Calado y Aduana. Proximidad, Aduana.
- 10- Factores claves del éxito para un real aprovechamiento.

Preguntas ZF Concepción del Uruguay:

- 11- Situación actual de la Zona Franca.
- 12- Avances de obras, inversiones realizadas, proyecciones futuras.
- 13- Empresas interesadas en radicarse en la Zona Franca
- 14- Cómo se está trabajando con el estado provincial y nacional
- 15- Cuales serían los puntos criticos identificados para la correcta implementación de la Zona Franca.
- 16- Parque Industrial, cuál sería la articulación con el mismo. 9 establecimientos radicados en el mismo.
- 17- Puerto, incidencia en el real aprovechamiento de la Zona Franca. Calado y Aduana.
- 18- Cual cree que es el impacto que tiene sobre la zona Franca el Puerto de Ibicuy.
- 19- Necesidad de la extensión de la ZF en el puerto de Concepción del Uruguay. Solicitud denegada por el Lic. Guillermo Fledman en Diciembre de 2003, subsecretario de política y gestión comercial de la Secretaría de Industria. Solicitud efectuada por Arroyo Gena, postulantes precalificados en Agosto de 2002.
- 20- Posibilidad de incorporar un corredor aduanero como lo hizo la ZF La Plata
- 21- Cuáles van a ser la tarifas
- 22- Cómo están realizando la comunicación y promoción de la Zona Franca.
- 23- Zona de Procesamiento de exportación de Brasil. Impacto frente a las Zonas Francas argentina particularmente la de Concepción del Uruguay.

24- Objetivos y cursos de acción en el Corto, Mediano y Largo plazo.

Agradecimientos

Quiero agradecer principalmente a mi familia por el apoyo continuo que he tenido siempre.

Y particularmente a mi tutor de tesis, colegas y toda persona que haya colaborado.

Nombre de archivo: VII. ANEXO.doc
Directorio: D:\03.TESIS_NUEVOS_2011\M-Negocios
Internacionales\CARACTERIZACIÓN DE LA ZONA FRANCA
Plantilla: C:\Documents and Settings\irina\Datos de
programa\Microsoft\Plantillas\Normal.dotm
Título: I
Asunto:
Autor: MMM
Palabras clave:
Comentarios:
Fecha de creación: 12/02/2008 03:42:00 p.m.
Cambio número: 3
Guardado el: 12/02/2008 04:04:00 p.m.
Guardado por: Agustina
Tiempo de edición: 11 minutos
Impreso el: 24/08/2011 09:36:00 a.m.
Última impresión completa
Número de páginas: 4
Número de palabras: 1.098 (aprox.)
Número de caracteres: 6.045 (aprox.)