ESTRATEGIA LOGÍSTICA

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

AÑO 2024

CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES

NOTA DE CONTEXTO

Las provincias argentinas, en conjunto con el Consejo Federal de Inversiones, avanzan en una Estrategia Federal de Logística para definir líneas de acción y planificar proyectos de inversión que potencien el desarrollo del sistema logístico federal. Este documento forma parte de la Estrategia Logística Provincia de Buenos Aires que, junto a las estrategias de Norte Grande, Región Centro, Patagonia y Cuyo, integran la Estrategia Federal.

Las estrategias tienen como enfoque trabajar integrando las visiones técnicas, del sector público y privado (productores y operadores logísticos y de transporte), para así abordar de manera articulada todos los aspectos del sistema logístico. En correspondencia, este documento contribuye a analizar las plataformas logísticas en base a antecedentes, documentación pública y privada, estadísticas y fuentes primarias (relevamientos, trabajo en mesas técnicas y entrevistas a informantes clave) y construir un diagnóstico del sistema de componentes logísticos en dialogo con el análisis de cadenas de valor.

RESUMEN

Este informe forma parte de la Estrategia Logística de la Provincia de Buenos Aires y se centra en las plataformas logísticas. Estos componentes logísticos son un eslabón clave de los circuitos productivos a través de los cuales se busca impulsar el comercio, la actividad industrial exportadora, la generación de empleo, la mejora de la competitividad y la atracción de inversiones. En el siguiente trabajo se analizan de manera integral los parques industriales y logísticos, las zonas francas y los depósitos fiscales a fin de identificar el rol estratégico que juegan dentro de la matriz productiva, así como también las principales dificultades que afrontan.

Para ello, se examina su conceptualización, desde una perspectiva tanto teórica como legislativa, los objetivos para los que han sido creadas y algunas experiencias internacionales que, de alguna manera, permitan dimensionar el potencial de estas herramientas. Paralelamente se realiza un diagnóstico pormenorizado de estas infraestructuras en la Provincia de Buenos Aires junto con un mapeo de las mismas. Por último, se cursa una serie de sugerencias y recomendaciones, a corto, mediano y largo plazo, que permitirían optimizar estas herramientas estratégicas.

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ÍNDICE DE CONTENIDO

1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS A DESARROLLAR 6

2 PARQUES INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS 7

2.1 Definición 7

2.2 Marco jurídico e institucional 9

2.3 Estado actual de los Agrupamientos Industriales y Logísticos en Argentina 11

2.4 Parques Industriales y Logísticos en la Provincia de Buenos Aires 12

3 DEPOSITOS FISCALES 15

3.1 Definición 15

3.2 Clasificación: 16

3.3 Marco Jurídico e Institucional 16

3.4 Estado actual de los depósitos fiscales en Argentina 17

3.5 Depósitos Fiscales de la Provincia de Buenos Aires 18

3.6 Experiencias Internacionales 19

3.7 Principales beneficios del Régimen 22

4 ZONAS FRANCAS 23

4.1 Definición 23

4.2 Marco jurídico 24

4.2.1 Ley Nacional N° 24.331/94 24

4.2.2 Resoluciones Generales de la Administración Federal de Ingresos Públicos 27

4.2.3 Decisiones MERCOSUR 28

4.3 Marco Institucional 30

4.4 Estado actual 31

4.5 Zonas Francas de la Provincia de Buenos Aires 33

4.5.1 Zona Franca La Plata 34
4.5.2 Zona Franca Bahía Blanca- Coronel Rosales: 35
4.6 Experiencias Internacionales 37
4.6.1 Uruguay 38
4.6.2 Brasil 39
4.6.3 Colombia 41
4.6.4 China 42
5 PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS 43
5.1 Problemas comunes a todas las plataformas 44
5.2 Problemas particulares de cada tipología de plataforma 45
5.2.1 Zonas Francas 46
6 CONCLUSIONES Y PROPUESTAS 48
7 ANEXOS 52
7.1 Anexo parques industriales 52
7.2 Anexo depósitos fiscales0 61
8 FUENTES DE INFORMACIÓN 65
8.1 Bibliografía 65
8.2 Páginas en internet consultadas 66
8.3 Personas entrevistadas ..... ¡Error! Marcador no definido.

1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS A DESARROLLAR

En un mundo globalizado las infraestructuras logísticas juegan un papel trascendental dentro de la estructura económica de cada país, ya que su desempeño global se refleja a nivel de producción y comercio, incidiendo de manera directa a través de la gestión del flujo de productos, bienes o servicios desde su origen hasta su destino final, de manera eficiente y efectiva.

En este sentido, la logística ha variado mundialmente en los últimos años hasta convertirse en uno de los motores de la competitividad de la industria y el comercio, tanto interior como exterior, cumpliendo un rol estratégico en el crecimiento de un país, en particular en los sistemas de producción y distribución.

En el presente estudio se abordan cuatro tipos de infraestructuras logísticas con características y funciones distintas. En primer lugar, los agrupamientos industriales, como enclaves estratégicos en la planificación urbano-productiva de cualquier ciudad y como actores fundamentales en el circuito de carga, tanto para el ingreso de insumos necesarios para la producción, así como también para la salida de productos elaborados. Por otro lado, se profundizará respecto de los parques logísticos, los cuales registraron un crecimiento significativo en la última década y se posicionan como una solución para la necesidad de almacenamiento tanto de pymes como de grandes empresas, además de ser fundamentales en el marco del auge del e-commerce. Tanto los parques industriales, como los logísticos son nodos relevantes tanto para el mercado interno como para la internacionalización de las mercaderías. En lo que respecta a depósitos fiscales y zonas francas, se involucran, necesariamente, operaciones de comercio exterior. Como veremos a continuación, los depósitos fiscales almacenan productos por períodos cortos ya sean de importación o con destino a exportación y suelen encontrarse en ubicaciones estratégicas de cercanía con los puntos de ingreso y egreso de las mercaderías. En lo que respecta a las zonas francas, último de los ejes a profundizar, son áreas aduaneras especiales, las cuales, si bien se definen como plataformas exportadoras, tienen un rol relevante en lo que respecta al almacenamiento de mercadería.

Este tipo de estructuras colaboran en la planificación y gestión de un entramado productivo, con el objetivo de desarrollar un comercio más dinámico y

competitivo que potencie el crecimiento sostenido, y que permita optimizar los procesos de almacenamiento, transporte, producción y distribución de los productos, lo que se traduce en una mayor eficiencia y en una reducción de los costos operativos.

En relación a ello, cada una de las estructuras que en este trabajo se desarrollaran juegan un rol estratégico de suma importancia y mantienen una intrínseca relación con la producción, el empleo y la generación de divisas, en función de un mapa productivo federal, que busca salvar en ciertos casos y, asimismo, las diferencias geográficas naturales y la distribución demográfica del país. Esto último se ve reflejado principalmente en el crecimiento o desarrollo de cada tipo de estructura conforme el área geográfica y/o provincia en la que se radican, unido ello también a las diferentes políticas públicas que se propician tanto a nivel nacional, provincial o local, a través del fomento, beneficios o incentivos que se promueven a las diferentes actividades, en función de potenciar el crecimiento de cada una de ellas.

Una apropiada y eficiente infraestructura logística impacta directamente en la actividad comercial del país, implicando en este sentido un menor uso de recursos disponibles por las empresas, otorgándole mayores beneficios y aumento en la capacidad competitiva, operando de manera directa en la reducción de costos y tiempos en la entrega de las mercaderías.

Cabe destacar, en este sentido, que Buenos Aires es la provincia con mayor número de Plataformas Logísticas, en la cual convergen 45 Depósitos Fiscales habilitados por la Administración Federal de Ingresos Públicos, 2 Zonas Francas operativas y 192 Agrupamientos industriales y logísticos. Esto se debe principalmente a su ubicación geográfica, donde confluyen factores primordiales como la densidad demográfica, la cantidad de centros de consumo masivo y el afluente de vías de acceso para transporte de personas y mercaderías, que conectan con el resto de las provincias y terceros países.

2 PARQUES INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS

2.1 DEFINICIÓN

Los Parques Industriales son predios especialmente diseñados para la radicación de industrias y servicios para la industria. Un porcentaje se encuentran integrados a las particularidades regionales y localizados siguiendo

los indicadores de las normativas urbana o adaptándose a las directrices de los planes de desarrollo urbanos locales. Estos predios se encuentran diferenciados y cercados de la zona urbana, pensados para la radicación de empresas y con un claro objetivo en la producción y la generación de empleo.

Los parques Industriales disponen de espacios e infraestructuras comunes, como ser: salones de usos múltiples, servicios de vigilancia, balanza de camiones, zonas de transferencias de carga, estacionamientos comunes, bancos, comedores para los trabajadores, entre otras, pensados para la amortización de gastos de construcción y mantenimiento entre varios actores, favoreciendo así el desarrollo de pequeñas y medianas empresas que logran de este modo minimizar costos, que de otra forma les sería muy difícil de afrontar.

Los Parques logísticos, en cambio, no tienen previstas actividades industriales sino más bien tienen como objetivo facilitar la conexión entre las distintas fases del proceso de distribución al crear movimiento, almacenamiento y distribución de mercancías constantes entre las distintas instalaciones involucradas. Todo aquello vinculado al último eslabón de la cadena de suministros.

En forma general, las plataformas logísticas suelen estar compuestas por instalaciones (terminales intermodales, depósitos, etc.), personal especializado, y sistemas de información y gestión orientados a las operaciones logísticas; en ocasiones incluyen oficinas de servicios del estado, tales como SENASA, Aduana, u otros. Concentran por tanto actividades logísticas en un espacio con el fin de optimizar los flujos de mercancías, ofreciendo sus servicios logísticos a empresas industriales y comerciales.

En esta línea, es dable destacar que los agrupamientos industriales y logísticos son complementarios entre sí, siendo los primeros dadores y/o receptores de carga y los segundos, articuladores de la misma. Sin embargo, existen también agrupamientos que congregan ambas situaciones, ya que en su zonificación interna contemplan espacios tanto para la producción como para el almacenamiento y la logística. Estos agrupamientos industriales y logísticos cada vez son más frecuentes y demandados, ya que en un mismo espacio comprende el proceso productivo como también todo lo necesario para su almacenamiento y posterior distribución.

En lo que respecta a los agrupamientos estrictamente logísticos, no existe en literatura una clara y única definición, por lo que cuando se desea realizar una caracterización específica de los parques logísticos, diferenciada de los parques industriales, las definiciones tentativas se tornan más difusas. Más allá de que existe consenso general respecto de lo que es un Parque Logístico, no hay acuerdo acerca de aquello con lo que estrictamente debe contar para ser definido como tal. Es por ello que dentro de tal concepto confluyen diferentes variables vinculadas a la organización del acopio y traslado de mercaderías, definidas asimismo con diferentes nombres, como ser: Parques, nodos, depósitos, plataformas, puertos secos, entre otros.

En este marco, los Parques Logísticos corresponden a una temática que a nivel mundial ha sido recientemente incorporada en las agendas públicas. En la Argentina no hay criterios a nivel del estado para su definición y tipología a fin de delimitar las condiciones para su funcionamiento, gestión y localización.

2.2 MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL

A nivel Nacional no existe una normativa que regule a los parques industriales, ni los agrupamientos industriales. Sin embargo, desde el año 2010 forman parte de la agenda productiva nacional. A través del Decreto N° 915/2010, se crea el Programa Nacional para el desarrollo de Parques Industriales Públicos en el Bicentenario, que tiene como objetivo promover el ordenamiento territorial, incidir en la planificación productiva local, en el desarrollo sustentable e inclusivo, incentivar la generación de empleo local y potenciar las sinergias derivadas de la localización común. En el marco del Programa se crea el Registro Nacional de Parques Industriales (RENPI), un registro optativo que tiene como objetivo recolectar, monitorear y sistematizar información sobre los agrupamientos industriales de todo el país y las empresas en ellos radicadas, y se destinan fondos para el desarrollo de obras de infraestructura intramuros en los parques industriales públicos de todo el país.

En lo que respecta al marco jurídico provincial los agrupamientos industriales de la provincia de Buenos Aires se rigen por la Ley N° 13.744 sancionada el 3 de octubre de 2007 y modificatorias, que establece el régimen de creación y funcionamiento aplicable en todo el territorio provincial. En dicho cuerpo normativo se distinguen las diferentes categorías de agrupamientos, distinguiendo entre Parque Industrial, Sector Industrial Planificado, Área de

Servicios Industriales y Logística, Incubadora de empresas, Unidades Modulares Productivas y Parque Industrial Pequeño y Mediano, asimismo expresa claramente que los agrupamientos pueden revestir carácter público, privado o mixto. De acuerdo con lo establecido, todo proyecto de agrupamiento industrial debe iniciar su trámite en el Ministerio de Producción de la Provincia de Buenos Aires para ser creado en el marco legal vigente, el cual se expresa mediante una Disposición de Factibilidad inicial y luego un Decreto final. Para ello se debe presentar ante la Autoridad de Aplicación la siguiente documentación:

- Tipo de agrupamiento y denominación propuesta para el mismo, medidas y superficie total del predio.
- Aptitud hidráulica del predio.
- Planimetría con la subdivisión del predio en parcelas y distribución de acceso y calles internas, en condiciones de presentar ante la dirección provincial de geodesia.
- Detalle referido a la provisión actual y proyectada de los servicios (comunicaciones, agua, energía eléctrica, gas, etc.) y sus redes de distribución interna.
- Detalle del tratamiento y conducción de efluentes pluviales e industriales a cuerpo receptor.
- Requerimientos particulares que establezcan la reglamentación de acuerdo al tipo de agrupamiento.
- Proyecto de reglamento de administración y funcionamiento.

Como puede verse, la Ley N° 13.744 involucra tanto a los agrupamientos industriales como aquellos de servicios logísticos, sin embargo, las características de la norma se aplican mucho más a los establecimientos productivos públicos que a los proyectos logísticos, que suelen tener una dinámica diferente. Sin embargo, no existe otra normativa que regule específicamente la actividad logística y es por ello que habitualmente, quienes buscan desarrollar emprendimientos de este tipo encuentran en las definiciones de “parques industriales” las reglamentaciones más cercanas. Sin embargo, estas tienen un grado de exigencia que sobrepasa las necesarias para un espacio destinado a logística, especialmente en los requerimientos de energía y normas sanitarias y ambientales, en tanto que no atienden las necesidades específicas de la actividad logística.

2.3 ESTADO ACTUAL DE LOS AGRUPAMIENTOS INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS EN ARGENTINA

El inicio de los parques industriales en nuestro país data de los años 60´, expandiéndose en mayor medida hacia los años 80´ en virtud de las políticas de promoción industrial nacionales. Luego, en los años 90, con la entrada masiva de productos importados y la desindustrialización comienza su declive hasta su reactivación posterior en los últimos 15 años.

Los parques industriales en la Argentina, al igual que en otras partes del mundo, han sido creados fundamentalmente como un incentivo al desarrollo industrial y productivo. La sinergia generada en estos entornos potencia las industrias y reduce los costos de logística, facilita la disponibilidad de insumos y de mano de obra. En este sentido, un parque industrial puede ofrecer mayor infraestructura y servicios a un menor costo; ubicación estratégica y la posibilidad de acceder a beneficios impositivos.

El impulso a los parques, en muchos casos, tuvo como eje la transformación de la matriz productiva local preponderante, pasando de una economía primaria a una economía con mayor valor agregado, incentivando así la creación de nuevos puestos de trabajo. En otros casos, la creación de los parques industriales se enmarca en un proyecto de planificación urbana, donde la necesidad de relocalizar empresas y descongestionar el casco urbano se vuelve imperiosa. En cualquiera de estos escenarios, el impulso puede venir tanto de la mano del sector público, en el marco de una política pública industrial, como del sector privado, cuando este último encuentra en ellos una oportunidad de negocios con alta rentabilidad. Incluso puede ser la combinación de ambos en un proyecto de inversión, gestión y/o administración mixta.

En este sentido, la creación de parques industriales ha estado vinculada a la resolución de diferentes problemáticas o, incluso, al cumplimiento de diversos objetivos. Como afirma Morra (2018), existen algunos parques en donde la estructura industrial previa a su creación constituye un incentivo suficiente y es posible que impere una lógica de mercado, es decir, parques industriales con una perspectiva netamente inmobiliaria. Y parques industriales cuyo propósito se vincula con la generación de desarrollo económico local y en donde la gestión pública cumple un rol fundamental. “Analizar los parques industriales en la actualidad supone analizar cuestiones que exceden ampliamente a la

disponibilidad de infraestructura y de servicios ya que se vinculan con la posibilidad de generar un contexto favorable para la generación de desarrollo económico inclusivo. Por lo que la disponibilidad de 9 infraestructura y la prestación de servicios básicos no alcanzan para que se cumplan sus objetivos." (Morra, 2018)

Actualmente se calcula que existen en el país unos 500 agrupamientos industriales en diferentes estadios de avance. Cuando se analiza el mapa nacional se observa una preponderancia de establecimientos públicos, en torno al 65%. Conforme a la base proveída por el Registro Nacional de Parques Industriales (RENPI), actualizada a agosto de 2023, 362 parques se encuentran inscriptos en dicho Registro, sin embargo, es menester recordar que su inscripción no reviste el carácter de obligatorio.

2.4 PARQUES INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Como ya se ha mencionado, la Provincia de Buenos Aires registra la mayor cantidad de agrupamientos industriales y logísticos del país. Sus primeros agrupamientos datan del primer lustro de la década del ´70 en el que comenzaron a gestarse los primeros proyectos en las localidades de Chivilcoy, Bahía Blanca, Olavarría, Ramallo, Tandil, Tres Arroyos, Pergamino y General Pueyrredón. Estos agrupamientos no sólo han sido los pioneros, sino que hasta la fecha son referencias ineludibles en la materia.

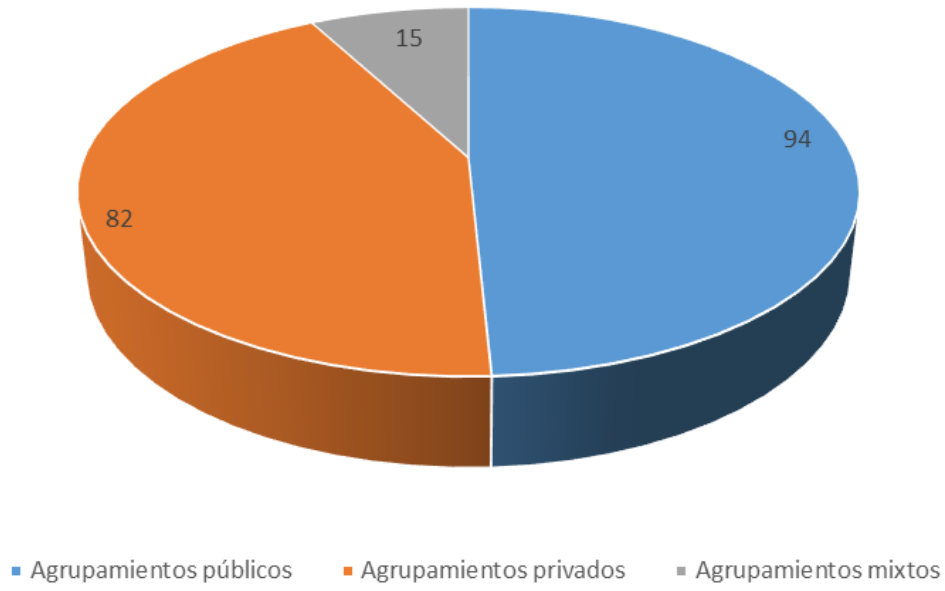
Al igual que en el escenario nacional, los parques industriales de la Provincia, en su mayoría, son multisectoriales. La superficie promedio de los parques industriales de la provincia ronda las 60 hectáreas, aunque entre su nómina se encuentre radicado el parque más grande del país (Parque Industrial Pilar) con 920 hectáreas y los parques más pequeños (miniparques) con menos de 5 hectáreas.

Tal y como expresa el "Plan Estratégico de Infraestructura para la Provincia de Buenos Aires 2020-2024" los agrupamientos industriales son estratégicos en el entramado productivo provincial: "Cuentan con condiciones de seguridad dadas por protección perimetral, un único acceso vial y peatonal. Es de interés prioritario garantizar áreas definitivas para el desarrollo y crecimiento de las industrias bonaerenses en sitios preparados para tal finalidad, con un marco

legal adecuado y la provisión de infraestructura y servicios que garanticen su funcionamiento en armonía con el ambiente y demás usos del suelo."

De acuerdo a la información relevada, actualmente en la Provincia de Buenos Aires hay 192 agrupamientos industriales y/o logísticos[1]. De este universo, el 49% son agrupamientos públicos, el 43% son agrupamientos privados y el 8% son mixtos.

Gráfico 1. Agrupamientos según carácter



Fuente: Elaboración propia

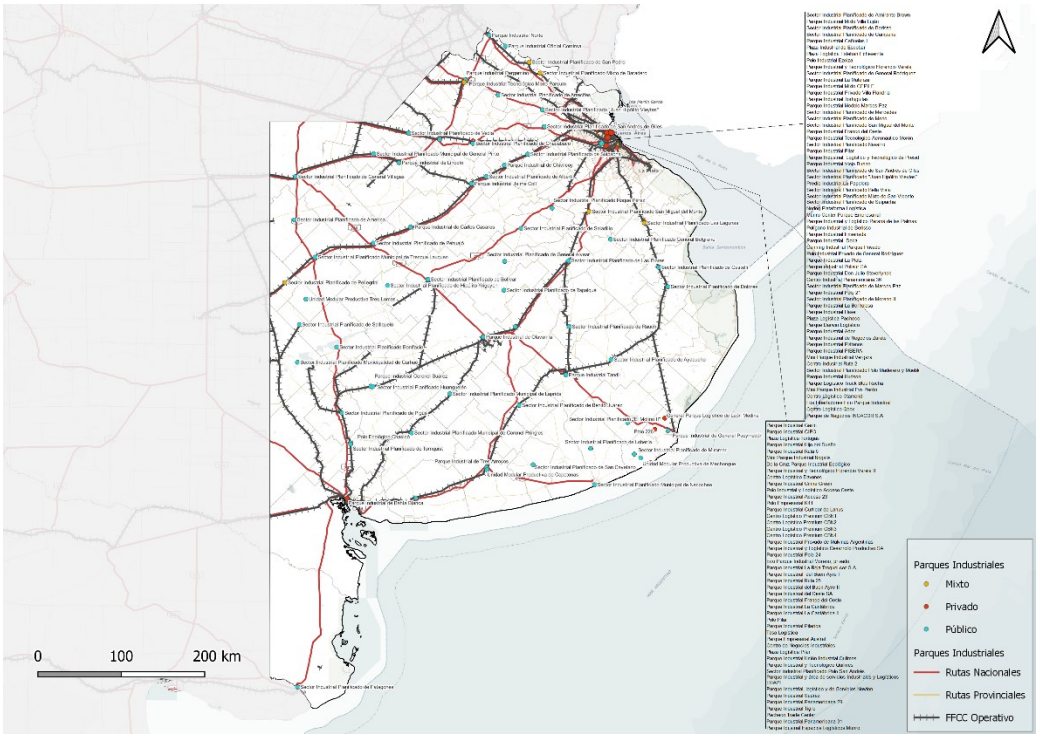
En los últimos años se observa un auge de los agrupamientos privados, tanto industriales como logísticos. Estos agrupamientos se localizan fundamentalmente en la zona oeste y norte del conurbano, en ubicaciones estratégicas de cercanía con rutas nacionales y provinciales y en zonas aledañas

[1] El dato surge de un relevamiento propio realizado en base a la información proporcionada por el Registro Nacional de Parques Industriales (RENPI), entidades tales como la Asociación de Parques Industriales de Argentina (APIA) y de información disponible en internet. Los agrupamientos aquí mencionados no se encuentran necesariamente enmarcados en la Ley provincial N° 13.744.

a los grandes centros de consumo. De acuerdo a la información proporcionada por las diferentes fuentes entrevistadas, la oferta de almacenamiento logístico aún no satisface la demanda, por lo que se espera que estos emprendimientos continúen surgiendo.

Como se observa en el Anexo "Parques Industriales y Logísticos", en la nómina de agrupamientos industriales y logísticos detectados los Municipios que se destacan en la materia son los de Moreno, Berazategui, General Rodríguez y Pilar, que concentran gran cantidad de agrupamientos al interior de sus partidos: Sin embargo, es dable destacar una fuerte representatividad de los agrupamientos a lo largo del territorio provincial, siendo que existen agrupamientos en 109 de los 135 municipios de la Provincia.

Mapa 1. Parques Industriales Provincia de Buenos Aires (2024)



Fuente: Elaboración propia

3 DEPOSITOS FISCALES

3.1 DEFINICIÓN

Los depósitos fiscales se caracterizan por ser un régimen de comercio exterior, donde las mercaderías son almacenadas a la espera de su posterior despacho. Tienen una prolongada trayectoria en la historia de nuestro comercio exterior argentino. Han acompañado el desarrollo a lo largo de los distintos ciclos económicos del país y su vigencia está basada en su permanente flexibilidad para adaptarse a los requerimientos de los usuarios.

En relación a ello, conforme a la normativa vigente en Argentina se considerarán depósitos fiscales a los lugares operativos habilitados por la Dirección General de Aduanas para la realización de operaciones aduaneras inherentes al almacenamiento de mercaderías sólidas, líquidas y gaseosas que se encuentran bajo el control del servicio aduanero. Estas áreas de almacenamiento habilitadas serán los únicos lugares autorizados para operar como depósitos fiscales. Los mismos permiten a los importadores y exportadores mantener mercancía proveniente del extranjero o nacional en un mismo predio habilitado para la realización de operaciones aduaneras o para ejercer el control aduanero hasta que se concrete la destinación correspondiente de la carga. Originariamente, su nacimiento se debió a la falta de espacio en las zonas portuarias para la ubicación de mercaderías.

Esto último es en virtud de que al ingreso a los depósitos fiscales las mercaderías quedan sometidas al régimen de depósito provisorio de importación, conforme lo previsto en Código Aduanero, pero contando con un plazo máximo que se estima en función del tipo de transporte en el cual hayan arribado (terrestre, fluvial o aéreo).

Por último, puede agregarse que cada uno de ellos es administrado por un permisionario, que es el sujeto autorizado para administrar un depósito fiscal. Dentro de sus obligaciones se destacan, entre otras, el cumplimiento de la normativa aduanera y la custodia y conservación de las mercaderías almacenadas en su depósito, siendo responsable disciplinaria, infraccional, penal y tributariamente por estas obligaciones, de manera directa, indelegable e intransferible

3.2 CLASIFICACIÓN:

Tipos de depósitos aduaneros

Los depósitos aduaneros se clasifican en diversas categorías:

1. En función de la titularidad de las mercaderías depositadas:

- Depósitos fiscales generales: son aquellos en los cuales se permite el almacenamiento de mercaderías consignadas a terceros, además de las consignadas al permisionario.
- Depósitos fiscales particulares: son aquellos en los que solo se permite el almacenamiento de mercaderías consignadas al permisionario para ser destinadas aduaneramente por él.

2. En función a la presencia del servicio aduanero:

- Depósitos fiscales permanentes (generales o particulares): son aquellos en los cuales la operatoria del depósito fiscal habilitado se realiza de manera continua, durante el horario de su funcionamiento, y cuenta con la presencia permanente del servicio aduanero.
- Depósitos fiscales no permanentes (generales o particulares): son aquellos en los cuales la operatoria del depósito fiscal habilitado se realiza de manera discontinua, debiendo solicitar la presencia del servicio aduanero para cada operación.

3. En función del tipo de administración del depósito:

- Depósitos fiscales de administración estatal: son aquellos que constituyen el Estado Nacional, Provincial, Municipios, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Organismos estatales legalmente autorizados al efecto, aún cuando tuvieran patrimonio y personalidad jurídica propia, siempre que sean íntegra y expresamente estatales. No se considerarán como tales a los constituidos por sociedades de economía mixta o con participación estatal mayoritaria o por cualquier otra entidad que posea participación de capitales privados.
- Depósitos fiscales de administración no estatal

3.3 MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL

La normativa relativa a los depósitos fiscales es de carácter nacional, comprendida en primer lugar en el Código Aduanero, quien en sus Artículos 198

a 216, 285 a 295 y 397 a 402 regula las destinaciones suspensivas de depósito de almacenamiento y los regímenes de depósito provisorio de importación y de exportación, y luego a través de Resoluciones Generales de la Administración Federal de Ingresos Públicos, organismo que detenta las facultades de habilitación y control de los mismos, delegándolas luego a la Dirección General de Aduanas.

A modo de resumen, se puede decir entonces que la normativa se encuentra comprendida del siguiente modo.

- Código aduanero: Art. 5 (incluye a los depósitos en la zona primaria aduanera.), arts. 198 a 216, 285 a 295 y 397 a 402 (regulan las destinaciones suspensivas de depósito de almacenamiento y los regímenes de depósito provisorio de importación y de exportación.), art. 208 (establece que los lugares de depósito sólo podrán funcionar con la previa habilitación precaria por parte de la Aduana).
- Resolución General 4352/2018: establece las normas relativas al procedimiento para la habilitación de depósitos fiscales.
- Disposición N° 278 (AFIP) del 16 de octubre de 2018: se delega en esta Dirección General de Aduanas el dictado de la reglamentación que establezca el procedimiento para la habilitación de las zonas primarias aduaneras, los depósitos fiscales y las terminales portuarias.
- La Resolución General 5182 de la AFIP, que modificó la previa RG 4352/2018.

3.4 ESTADO ACTUAL DE LOS DEPÓSITOS FISCALES EN ARGENTINA

Los depósitos fiscales en la actualidad se encuentran en gran expansión, por la necesidad de las empresas de acopiar mercaderías procedentes del extranjero, a la espera de una posterior destinación final, resultando un gran aliado para el comercio exterior.

Actualmente existen a nivel país 207 depósitos habilitados por Dirección General de Aduanas, organismo al que la Administración Federal de Ingresos Públicos le delega el dictado de la reglamentación que establezca el procedimiento para la habilitación de las zonas primarias aduaneras, los depósitos fiscales y las terminales portuarias, que originariamente y conforme al art. 5° del código aduanero le corresponden a ella. Esta nómina es dinámica,

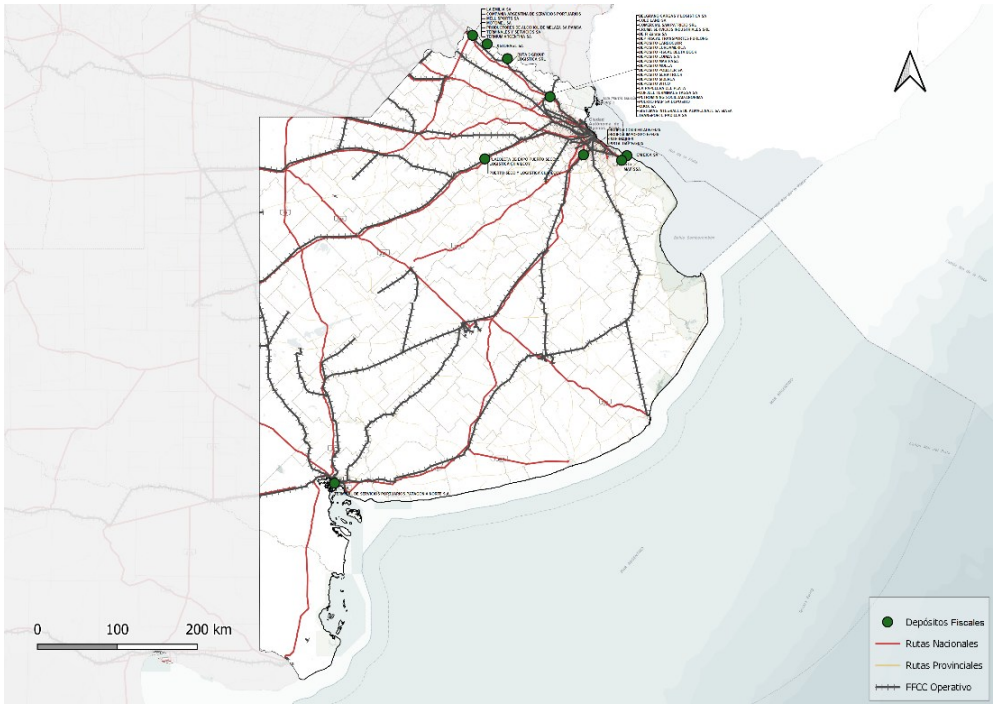
y ha venido incrementándose principalmente en los últimos 5 años, en relación al crecimiento y las variables del comercio exterior.

Asimismo, se puede agregar que la distribución de los mismos es variada. Si bien por una cuestión natural o propia de la actividad un mayor porcentaje de los mismos se radican en las cercanías a las zonas portuarias, como así también a las zonas más industrializadas del país, podremos encontrar distintos tipos de depósitos ubicados en el interior del país que quizá no cumplen con esta lógica primaria. Esto se da principalmente por la amplitud territorial hace que el desarrollo de este tipo de infraestructuras que sirven a la logística de nuestro comercio exterior, brinde servicios diversos según los requerimientos de cada locación

3.5 DEPÓSITOS FISCALES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

En la provincia de Buenos Aires se encuentran habilitados 45 Depósitos Fiscales, ubicados mayormente en proximidades portuarias. Estos suelen ser Depósitos particulares, permanentes y de administración no estatal.

Mapa 2. Depósitos Fiscales de la Provincia de Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia

Conforme al listado publicado por la Administración Federal de Ingresos Públicos, los mismos son:

Como se puede observar en el listado publicado por la Administración Federal de Ingresos Públicos, en el Anexo "Depósitos Fiscales", un caso destacado lo constituye la Ciudad de Campana, donde conforme la lista oficial cuenta a la fecha con 27 Depósitos Fiscales habilitados, de los 45 autorizados en la Provincia, constituyéndose, así como la segunda ciudad a nivel país (luego de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) con mayor número de los mismos.

Esto se deriva, principalmente, por el avanzado desarrollo de su zona portuaria y vías de acceso, ubicada estratégicamente a la margen derecha del Río Paraná de las Palmas, así como también por la disponibilidad de infraestructura y servicios, instalándose en consecuencia una gran cantidad de empresas.

3.6 EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

En líneas generales, podemos decir que los depósitos fiscales son una figura que no varía mucho en relación a otros países, cumpliendo la finalidad del mero depósito temporario. A diferencia de lo que podrán ser los parques industriales o las Zonas Francas, los depósitos fiscales suelen tener una homogeneidad en sus características,

No obstante, en algunos países encontramos normativas mucho más flexibles en cuanto a las tareas que se pueden realizar sobre las mercaderías, que parten en base a una clasificación más amplia en la concepción de la figura.

Asimismo, pueden variar también el plazo de permanencia de la mercadería (y en su posibilidad de prórroga), o en el tipo de normativa mediante la cual se regulan, partiendo de una base general de estar incluidos como figura en el Código Aduanero de cada país, reglamentándose luego a través de leyes especiales, decretos (Poder Ejecutivo), Resoluciones (delegado en Ministerios) o Resoluciones de las Aduanas.

En este marco, se compara a continuación el Régimen Aduanero de Deposito Fiscal Argentino con el Régimen Uruguayo, en sus principales puntos.

Tabla 1: Comparación del Régimen de depósitos fiscales argentino con el Régimen en Uruguay

ASUNTO	ARGENTINA	-URUGUAY
Normativa	Código Aduanero y Resoluciones Generales (AFIP)	Código Aduanero y Decretos
Tiempo de permanencia	30 o 90 días dependiendo el medio de transporte de arribo.	24 meses
Renovación del plazo de permanencia	Prorrogable por igual plazo al concedido, por única vez.	Improrrogable
Clasificación	Generales/particulares, Públicos/privados, permanentes/no permanentes	Depósitos de almacenamiento/ depósito comercial/ Depósito Industrial/ de reparación/ de tránsito para exposición/ Logístico
actividades permitidas	Solo tareas necesarias para la conservación de la mercadería.	Acorde al Nuevo Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay (CAROU),las tareas que pueden desarrollarse dentro de los mismos dependen de la forma de su habilitación. Así, dentro de ellas podrán ser: a) DEPÓSITO DE ALMACENAMIENTO: en el cual la mercadería solamente puede ser objeto de operaciones destinadas a asegurar su reconocimiento, conservación, fraccionamiento en lotes o volúmenes y cualquier otra operación que no altere su valor ni modifique su naturaleza o estado.

ASUNTO	ARGENTINA	-URUGUAY
		b) DEPÓSITO COMERCIAL: puede ser objeto de operaciones destinadas a facilitar su comercialización o aumentar su valor, sin modificar su naturaleza o estado. c) DEPÓSITO INDUSTRIAL: puede ser objeto de operaciones destinadas a modificar su naturaleza o estado, incluyendo la industrialización de materias primas y de productos semielaborados, ensamblajes, montajes y cualquier otra operación análoga. d) DEPÓSITO DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO: la mercadería puede ser objeto de servicios de reparación y mantenimiento, sin modificar su naturaleza. e) DEPÓSITO TRANSITORIO PARA EXPOSICIÓN U OTRA ACTIVIDAD SIMILAR: en el cual la mercadería extranjera ingresada puede ser destinada a exposiciones, demostraciones, ferias u otras actividades similares, previa autorización de la Dirección Nacional de Aduanas. f) DEPÓSITO LOGÍSTICO: en el cual la mercadería puede ser objeto de operaciones que pueden modificar su estado o naturaleza, siempre que no modifiquen su origen y consistan en: ensamblajes o montajes; mezclas; colocación o sustitución de

ASUNTO	ARGENTINA	-URUGUAY
		partes, piezas o accesorios; configuración de hardware; instalación de software; elaboración de envases, embalajes, etiquetas u otros productos siempre que se utilicen para la comercialización de mercaderías que egresarán del depósito; y otras operaciones similares que el Poder Ejecutivo establezca

3.7 PRINCIPALES BENEFICIOS DEL RÉGIMEN

Este tipo de Régimen Aduanero de almacenamiento de mercaderías conlleva diferentes beneficios en lo que respecta específicamente al comercio exterior. Dentro de los mismos se pueden incluir:

- Posibilidad de guarda de la mercadería hasta su posterior destinación final.
- Para aquellos importadores/exportadores que no cuentan con capacidad de almacenamiento propio brindan la posibilidad del resguardo.
- Durante el tiempo de permanencia de los productos en estas instalaciones, la empresa depositante queda exenta del pago de impuestos y aranceles, cargas impositivas que deberá asumir sólo cuando la mercadería sea finalmente distribuida a su destino final. Esto quiere decir que el pago puede hacerse de forma simultánea a la venta real, y en diferido a su destinación, por lo que la empresa no hace ningún desembolso impositivo por adelantado.
- Posibilidad de retirar solo una parte de la mercadería bajo custodia. De esta manera, pueden distribuirse los productos gradualmente, en función de la demanda. Las tasas correspondientes se pagarán en el momento en que la mercadería abandone el depósito y serán proporcionales al número de productos retirados.

- En los Depósitos fiscales las mercaderías no garantizan tributos ya que se encuentra en zona primaria Aduanera, es decir bajo estricto control aduanero y en consecuencia no existe riesgo fiscal a garantizar (a excepción de que el importador oficializa una destinación suspensiva de almacenamiento).
- Posibilidad de trasladar a un tercero (depositario) la custodia y conservación de las mercaderías almacenadas durante el tiempo de permanencia.
- Control de mercaderías a través de tecnologías, como scanners y cámaras.

4 ZONAS FRANCAS

4.1 DEFINICIÓN

Las Zonas Francas, en conformidad con el art. 590 del Código Aduanero, son definidas como "ámbitos dentro de los cuales la mercadería no está sometida al control habitual del servicio aduanero y su introducción y extracción no están gravadas con el pago de tributos, salvo las tasas retributivas de servicios que pudieren establecerse, ni alcanzadas por prohibiciones de carácter económico". El objetivo principal de las mismas es posicionarse como "plataformas exportadoras" que impulsen el comercio y la actividad industrial exportadora, facilitando que, el aumento de la eficiencia y la disminución de los costos asociados a las actividades que se desarrollan en ellas, que se extiendan a su vez a la inversión y al empleo.

En este sentido, las Zonas francas están pensadas como áreas de producción, diferenciadas del Territorio Aduanero General, donde las mercaderías entran en carácter suspensivo. La idea para su creación es la formación de áreas donde los insumos entren para ser transformados mediante la generación de valor agregado, y puedan ser exportados a terceros países.

No obstante, la realidad deja entrever que en Argentina y en virtud de diferentes problemas que se irán desarrollando, ninguna de ellas logró posicionarse en concordancia con estos objetivos.

A nivel global, incluso, el concepto "zona franca" es amplio y con el paso del tiempo, ha ido mutando y diversificándose, abarcando distintos instrumentos. Si bien cada país cuenta con legislación específica que establece las

características en cada caso y los incentivos brindados a las empresas radicadas, existe un consenso global que indica que, cuando se habla de una zona franca, se hace referencia a mecanismos determinados, a través de los cuales se otorgan beneficios tributarios y aduaneros para las operaciones de comercio exterior. En la mayoría de los casos se habla de áreas claramente delimitadas, pero en algunos países este ya no es un requisito excluyente. Asimismo, pueden utilizarse otros nombres para referirse a ellas, pero siempre haciendo alusión a un tratamiento diferenciado en lo que a las regulaciones aduaneras y tributarias respecta.

4.2 MARCO JURÍDICO

Las Zonas Francas se encuentran reguladas a nivel Nacional por el Código Aduanero (que como se ha expresado precedentemente las caracteriza en su art. 590), la Ley N°24.331 y Resoluciones Generales de la Administración Federal de Ingresos Públicos.

Las mismas son otorgadas por el Poder Ejecutivo mediante Convenio con las provincias. Asimismo, conforme al art. 2 de la Ley N°24.331, sólo podrán crearse una en el territorio de cada provincia (contándose asimismo las preexistentes a su sanción) y de manera excepcional 4 más, que fueron otorgadas a las provincias de Santa Cruz, Jujuy, La Rioja y Santiago del Estero. Asimismo, antes de su sanción ya se contaba con 4 Zonas Francas con normativa previa, ellas son: La Plata, Santa Fe, Entre Ríos, y Bahía Blanca, adhiriéndose de manera posterior a las previsiones de la 24.331. Las nuevas Zonas Francas fueron otorgadas en su gran mayoría entre los años 1994 y 1995.

Dentro de este marco normativo, se desarrollan a continuación de manera pormenorizada los instrumentos que las regulan:

4.2.1 Ley Nacional N° 24.331/94

En mayo de 1994 el Congreso Nacional sancionó la Ley N° 24.331 que regula la creación y funcionamiento de las zonas francas en todo el territorio nacional. En su artículo 1°, para referirse a su definición, se remite a lo establecido en artículo N° 590 del Código Aduanero (Ley N° 22.415 del 2 de marzo de 1981) según el cual, como ya se ha expresado anteriormente, define a las áreas Francas. Posteriormente, en el artículo 2°, faculta al Poder Ejecutivo para crear una zona franca en el territorio de cada provincia, incluyendo las ya existentes en ese

cómputo (Bahía Blanca-Coronel Rosales; La Plata; Santa Fe y Concepción del Uruguay) y otorgando la potestad de crear cuatro más en territorios geográficamente desfavorecidos. Respecto a este punto, en la instancia de adhesión a la Ley mediante convenio, se definió que estas cuatro zonas francas adicionales estarían en las provincias de Jujuy, La Rioja, Santiago del Estero y Santa Cruz.

Asimismo, en el artículo 4° se establece que el objetivo será el de "impulsar el comercio y la actividad industrial exportadora, facilitando que, el aumento de la eficiencia y la disminución de los costos asociados a las actividades que se desarrollan en ellas, se extiendan a la inversión y al empleo." Por su parte, el artículo 6° expresa que dentro de las zonas francas podrán realizarse actividades de almacenaje, comerciales, de servicios e industriales, esta última con el único objeto de exportar la mercadería resultante a terceros países (a excepción de la producción de bienes de capital que no registren antecedentes de fabricación en el territorio aduanero general). Como se profundizará más adelante, de acuerdo a lo conversado con las zonas francas alcanzadas por el presente estudio, esta ha sido una de las principales limitaciones que establece la normativa, ya que una empresa productiva que decidiera radicarse en una zona franca deberá exportar el total de su producción a terceros países, no teniendo ninguna vía de escape en caso de que por razones tanto estructurales como coyunturales no pueda exportar. A su vez y como se observará luego en las experiencias internacionales, todos los países mencionados cuentan con herramientas normativas que permiten la incorporación de un porcentaje, al menos, de su producción en sus mercados internos, distinguiendo también la batería de incentivos en cada caso, según las necesidades.

La normativa establece que la mercadería puede ser objeto de las operaciones necesarias para asegurar su conservación y de las manipulaciones relacionadas con la división o reunión de bultos, formación de lotes, clasificación y cambio de embalaje. También autoriza la transferencia de mercadería dentro de las zonas.

, la más adelante, la norma establece que la autoridad de aplicación será el Ministerio de Economía de la Nación y en su artículo N° 14 que aquellas provincias que adhieran a la Ley, deberán conformar una comisión de selección y evaluación, encargada de evaluar los proyectos que se presenten para la explotación de la zona franca; redactar y elevar para la aprobación de la autoridad de aplicación el reglamento interno de la zona, estableciendo las

condiciones, plazos, derechos y obligaciones de cada uno de los actores intervinientes; llamar a licitación pública, nacional e internacional, para la concesión de la explotación de la zona franca y adjudicar la concesión con aprobación de la autoridad de aplicación. La explotación de la zona será de carácter privado o mixto, excluyendo de esta manera la posibilidad de que ya sea Nación, como Provincias o Municipios exploten exclusivamente bajo su órbita. A pesar de ello, luego de fracasos en los llamados a licitación, dos provincias explotan las ZF de su territorio sin participación del sector privado. Por otro lado, establece claramente que las obras y la infraestructura necesarias correrán por cuenta del concesionario.

Una vez cumplidos estos pasos, las provincias deberán avanzar sobre la creación de un comité de vigilancia, en el que deberán estar representados los municipios del área de influencia de la zona de que se trate y entidades empresarias y de la producción. Este comité tendrá las responsabilidades de garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el concesionario, promover la radicación de actividades en la zona, remitir la información que la autoridad de aplicación requiera, entre otros.

Por otro lado, el artículo N° 20 determina las obligaciones del concesionario, el cual estará a cargo de la realización de las obras de infraestructura y la conexión de los servicios básicos aprobados en el pliego de licitación. Deberá alquilar los lotes impidiendo la constitución de un monopolio de hecho entre los usuarios. Asimismo, establece que el concesionario será solidariamente responsable con los usuarios que transgredan la legislación aduanera y las reglamentaciones de la zona franca. Este es otro de los puntos de escaso cumplimiento de la normativa ya que, en muchas de las zonas francas, el único usuario directo es el propio concesionario, constituyendo así un monopolio de hecho.

En lo que a los usuarios respecta, establece que podrán ser personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras y que deberán llevar contadurías separadas de las actividades que realizan en el Territorio Aduanero General (en adelante TAG).

En términos del tratamiento fiscal y aduanero, las mercaderías que se introduzcan provenientes del TAG serán tratadas como una exportación suspensiva y las que se extraigan de la zona con destino al TAG serán consideradas como una importación. Las mercaderías que ingresen o egresen

a través de estas áreas serán exentas de los tributos que gravaren su importación/exportación para consumo, a excepción de las tasas correspondientes a los servicios prestados. Asimismo, el artículo N° 26 establece que las industrias radicadas estarán exentas del pago de impuestos nacionales que gravan los servicios básicos, entendiendo a estos como: telecomunicaciones, gas, electricidad, agua corriente, cloacales y desagüe.

Entre las restricciones que establece la normativa, el artículo N° 31 solicita a las provincias el compromiso de no brindar exenciones a impuestos provinciales y a los usuarios les prohíbe acogerse a beneficios y estímulos fiscales de los regímenes de promoción industrial, regionales o sectoriales, creados o a crearse, en el territorio de la Nación.

Por último, como ya se ha mencionado, la normativa invita a las provincias a su adhesión, la cual fue realizada por todas las provincias y en el artículo N° 44 instituye el plazo para el inicio de obras por parte del concesionario desde la firma del convenio, de lo contrario caducará el derecho al establecimiento de la zona franca de que se trate. Este artículo se ha modificado en reiteradas oportunidades, extendiendo el plazo previsto en el cuerpo original de la Ley N° 24.331, quedando finalmente en 15 años.

Teniendo en cuenta que todas las provincias adhirieron en 1994, en 2009 deberían haber podido certificar el inicio de obras, sin embargo, varias de ellas no han cumplido con el plazo caducando así su derecho.

4.2.2 Resoluciones Generales de la Administración Federal de Ingresos Públicos

Por su lado, mediante la Resolución General N° 270, de fecha 19 de noviembre de 1998, la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), establece la reglamentación aduanera relativa a la habilitación, funcionamiento y control de todas las Zonas Francas creadas al amparo de las Leyes N° 24.331 y sus modificatorias. Asimismo, esta resolución es modificada por las Resoluciones Generales N° 561/1999 y 1.879/05.

Estas normativas regulan las operaciones, las intervenciones y el control que la Dirección General de Aduanas ejercerá en cada caso. Establece, asimismo, las funciones, derechos y obligaciones de cada uno de los actores intervinientes en la zona franca incluyendo entre ellos las delegaciones aduaneras cuyas obligaciones se resumen en los siguientes puntos:

- Ejercer el poder de Policía Aduanera y la Fuerza Pública, supervisando el cumplimiento y aplicación de la Legislación con el fin de prevenir y reprimir infracciones y delitos aduaneros, realizando investigaciones y/o verificaciones relacionadas con el ingreso y egreso de mercaderías, medios transportadores y personas, a/y desde la Zona Franca.
- Efectuar el control físico y documental de mercaderías e intervenir en la clasificación, aforo y liquidación de tributos conforme la normativa vigente.
- Efectuar el registro, cruce y autorizaciones de solicitudes de destinaciones aduaneras y manifiestos de carga de los medios transportadores en el ámbito de la Zona Franca.
- Toda otra función que la legislación ponga a su cargo.

Otra de las cuestiones relevantes de la normativa se refiere a la obligación de destinar un espacio de la superficie afectada a la creación de una Zona Primaria Aduanera en la cual la Dirección General de Aduanas ejercerá las tareas de control a ella atribuidas. Posteriormente, desarrolla el régimen disciplinario, identificando claramente las posibles infracciones y las sanciones en cada caso; establece el procedimiento en caso de existir la necesidad de destruir o subastar la mercadería; detalla cual será el tratamiento tributario, prohibiciones y estímulos a la exportación (en línea con lo establecido por la Ley N° 24.331); especifica las condiciones de arribo, ingreso, permanencia y egreso de las mercaderías de la Zona Franca y la destinación final de la mercadería, entre otras.

4.2.3 Decisiones MERCOSUR

Como Estado parte del MERCOSUR, Argentina debe acogerse a las normativas regionales que regulan el comercio intra y extrazona. Al respecto, en el año 1994, con el objetivo de evitar las distorsiones en los flujos comerciales, de inversiones y en los ingresos aduaneros que podrían generar las zonas francas en el marco de una unión aduanera, el Consejo del Mercado Común sancionó la Decisión N° 8 que será de aplicación a las zonas francas comerciales, zonas francas industriales, zonas de procesamiento de exportaciones y áreas aduaneras especiales de los Estados Parte. En su artículo 2° resuelve *"Salvo decisión en contrario, los Estados Parte aplicarán el Arancel Externo Común o, en el*

caso de productos excepcionados, el arancel nacional vigente, a las mercaderías provenientes de zonas francas comerciales, de zonas francas industriales, de zonas de procesamiento de exportaciones y de áreas aduaneras especiales, sin perjuicio de las disposiciones legales vigentes en cada uno de ellos para el ingreso de dichos productos al propio país."

Esta decisión afectó a todas las mercaderías que registran paso en las zonas francas, independientemente de si sufren transformaciones o simplemente utilizan las áreas francas para almacenamiento. La misma implicaba que las mercaderías originarias de los estados parte del MERCOSUR pierdan su condición de origen, teniendo que pagar el Arancel Externo Común que corresponde a un intercambio con terceros países para salir de la zona franca e ingresar al TAG.

Esta definición primó durante 11 años, hasta que, con fecha 16 de septiembre de 2015, mediante la Decisión N° 33 se modificó este punto reemplazando el artículo 1° de la Decisión N° 8 por el siguiente texto: *"No obstante lo dispuesto en este artículo las mercaderías originarias de un Estado Parte o de un tercer país que cuente con las mismas reglas de origen en todos los Estados Parte, en virtud de los acuerdos comerciales suscriptos por el MERCOSUR, no perderán el carácter de originarias cuando en el curso de su transporte y/o almacenamiento utilicen un área aduanera especial, una zona de procesamiento de exportaciones o una zona franca, siempre que las zonas mencionadas se encuentren bajo control aduanero del Estado Parte correspondiente, sólo podrán ser objeto de operaciones destinadas a asegurar su comercialización, conservación, fraccionamiento en lotes o volúmenes u otras operaciones, siempre que no se altere la clasificación arancelaria ni el carácter originario de las mercaderías consignado en el Certificado de Origen original con el que ingresaron a dichas zonas o áreas"*

Con esta nueva redacción, no sólo los bienes provenientes de países del Mercosur introducidos a las zonas francas conservan su condición de origen, manteniendo su tratamiento preferencial, sino también aquéllas procedentes de Estados con acuerdos preferenciales con la comunidad.

Actualmente, esta norma se encuentra en proceso de aplicación en las zonas francas de Argentina.

La citada, de acuerdo a lo indicado por el artículo 5°, debía ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes del 1ro de noviembre de 2015. El último país en incorporarlo a su ordenamiento fue Argentina, quien lo realizó a través de la Resolución N° 669 de la Secretaría de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa con fecha 19 de octubre de 2021. En esta resolución se procedió a habilitar "*a la CÁMARA ARGENTINA DE CONCESIONARIOS DE ZONAS FRANCAS, como entidad autorizada para extender Certificados de Origen Derivados a los fines de la Decisión N° 33 de fecha 16 de julio de 2015 del Consejo del Mercado Común del MERCOSUR, para las mercaderías originarias de los Estados Partes del MERCOSUR o de un tercer país con el que el MERCOSUR tenga un acuerdo comercial preferencial y que se encuentren almacenadas en zonas francas comerciales del país, zonas francas industriales, zonas de procesamiento de exportaciones y áreas aduaneras especiales.*"

Sin embargo, a pesar de haber sido incorporada, aún se encuentra en la etapa de creación del sistema operativo, el cual debe estar en sintonía con los sistemas de control y tener la aprobación de la Dirección General de Aduanas.

La puesta en vigencia de esta norma es una de las principales demandas de las zonas francas argentinas para incorporar en el corto plazo, ya que, a diferencia del período en el que la Decisión N° 8 se encontraba vigente, en el cual las mercaderías perdían las preferencias en cualquiera de las zonas francas del Mercosur, en la actualidad solo sucede con las zonas francas argentinas, ya que el resto de los países la han incorporado rápidamente. Esta pérdida de competitividad, sumada a los incentivos brindados en materia fiscal e impositiva en países como Uruguay, ha incentivado que empresas que antes almacenaban mercadería en zonas francas argentinas lo hicieran en otros destinos.

4.3 MARCO INSTITUCIONAL

Como ya ha sido mencionado en el análisis normativo, existen una serie de actores necesarios para el correcto funcionamiento de una zona franca. En primer lugar, en el estadío incipiente, es necesaria la conformación de un Comité de Selección y Evaluación quien será quien lleve adelante las primeras definiciones respecto de la radicación de la zona incluyendo el llamado a licitación nacional e internacional para la adjudicación de la concesión. Luego, una vez realizados estos pasos y haya sido aprobado el reglamento de funcionamiento por la autoridad nacional y se haya adjudicado la concesión a

un privado, debe constituirse el Comité de Vigilancia. El concesionario luego será el responsable de la ejecución de obras de infraestructura acordadas en el pliego de licitación y posteriormente de adjudicar lotes a los usuarios directos a radicarse en la zona, quienes estarán habilitados también a firmar contratos con usuarios indirectos. Otro actor clave, aunque externo, es la Dirección General de Aduanas, que será la encargada del control aduanero de la mercadería y del cumplimiento de la normativa aduanera y fiscal general.

La autoridad de aplicación del régimen actual es la Dirección de Exportaciones perteneciente a la Secretaría de Industria y Desarrollo Productivo del Ministerio de Economía de la Nación. La autoridad de aplicación tiene el deber de coordinar con los Comités de Vigilancia a cargo de cada una de las provincias y quienes deberán proporcionar toda la información que la autoridad de aplicación requiera, además de velar por el correcto funcionamiento de sus respectivas zonas francas.

En los últimos años, desde una perspectiva asociativista, se ha conformado un Consejo Federal de Zonas Francas integrado por los comités de vigilancia de cada una de las provincias con zonas francas operativas. Actualmente la presidencia del Consejo se encuentra a cargo de la Zona Franca de La Pampa.

Por último, los concesionarios a cargo de la explotación de zonas francas en Argentina se han agrupado también, bajo la figura de Cámara de Concesionarios de Zonas Francas. Actualmente la presidencia de la misma se encuentra a cargo del presidente del Concesionario de la Zona Franca La Plata.

4.4 ESTADO ACTUAL

A 30 años de la sanción de la Ley N°24.331, sólo contamos a nivel Nacional con 14 Zonas Operativas, 4 de las cuales incluso corresponden a Zonas Francas preexistentes. Los motivos son variados, en su gran mayoría por encontrarse en situación de caducidad del plazo del inicio de obras mínimas, establecidas en el art. 44 de la Ley. Otras, debido a judicializaciones de conflictos derivadas de las concesiones.

A su vez, la experiencia ha mostrado a lo largo de estos años que el régimen no ha cumplido a nivel general con los objetivos y propósitos perseguidos, en función de contar con una regulación anacrónica, que ha sido modificada en muy pocas oportunidades y de manera no sustancial no contando asimismo

con reglamentación, cuestión que deriva en vacíos y lagunas legales, así como también a diferentes interpretaciones conceptuales.

Un ejemplo de ello es que la mayoría de las Zonas habilitadas se dedican casi exclusivamente al almacenamiento de mercaderías. Esto, si bien está previsto en la normativa, no cumple con los objetivos de la norma, que como expresa en su art. 4 serán: *"tendrán como objetivo impulsar el comercio y la actividad industrial exportadora, facilitando que, el aumento de la eficiencia y la disminución de los costos asociados a las actividades que se desarrollan en ellas, se extiendan a la inversión y al empleo".*

Uno de los factores principales de ello es la imposibilidad de producir y volcar parte de esa producción al Territorio Aduanero General, quedando limitado exclusivamente a terceros países.

La única provincia que ha podido sortear esta limitación es La Pampa, con su Zona Franca ubicada en General Pico, en virtud de sus desventajas geográficas relacionadas al Comercio Exterior.

También se cuenta, a su vez, con 2 Zonas Francas autorizadas para la venta de mercaderías al por menor, provenientes de terceros países, ellas son: Río Gallegos, en la Provincia de Santa Cruz, y Perico en la Provincia de Jujuy.

Así, se ve reflejado que el Régimen requiere de una profunda actualización, que se adecue a las exigencias del Comercio actual.

Cabe destacar también que durante el periodo 2019-2013 las Zonas Francas operativas transitaron por un apogeo de demanda de acopio de mercaderías, en virtud de las políticas nacionales a nivel de Comercio Exterior, específicamente a lo que refiere a restricciones para el ingreso de mercaderías. Esto basado específicamente en la posibilidad de almacenamiento a bajo costo y por periodos prolongados de tiempo, en tanto las mercaderías quedan en carácter suspensivo, siendo óptimo para las cargas provenientes de terceros países en tanto obtienen las autorizaciones correspondientes.

Por último, a modo de listado, podemos decir que el estado actual de las Zonas Francas que se encuentran activas es el siguiente:

Tabla 2: Francas operativas

N°	Zonas Francas Operativas	Provincia
1	Zona Franca Bahía Blanca - Coronel Rosales	Buenos Aires
2	Zona Franca La Plata	Buenos Aires
3	Zona Franca de Córdoba	Córdoba
4	Zona Franca de Comodoro Rivadavia	Chubut
5	Zona Franca de Concepción del Uruguay	Entre Ríos
6	Zona Franca de Perico	Jujuy
7	Zona Franca de General Pico	La Pampa
8	Zona Franca de Mendoza	Mendoza
9	Zona Franca de Puerto Iguazú	Misiones
10	Zona Franca Zapala	Neuquén
11	Zona Franca Salta	Salta
12	Zona Franca Río Gallegos	Santa Cruz
13	Zona Franca Santafesina	Santa Fe
14	Zona Franca Justo Daract	San Luis

Fuente: Elaboración propia en base al relevamiento realizado y la información que suministran diferentes páginas web nacionales y provinciales vinculados a la materia.

Tabla 3: Zonas francas en construcción

N°	Zonas Francas en construcción	Provincia
1	Zona Franca La Quiaca	Jujuy
2	Zona Franca de Río Negro	Río Negro
3	Zona Franca de Caleta Olivia	Santa Cruz

Fuente: Elaboración propia en base al relevamiento realizado y la información que suministran diferentes páginas web nacionales y provinciales vinculados a la materia.

4.5 ZONAS FRANCAS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La provincia de Buenos Aires cuenta con 2 Zonas Francas, ambas operativas, previas a la sanción de la Ley N°24.331: Zona Franca La Plata y Zona Franca Bahía Blanca- Coronel Rosales. A continuación, se desarrollan cada una de ellas:

4.5.1 Zona Franca La Plata

Creada mediante Ley Nacional N°5.142 de fecha 23 de septiembre del año 1907, a través de la cual se autoriza al Poder Ejecutivo a establecer una Zona Franca en el Puerto de la Plata, y otra en el Puerto de Santa Fe.

Ubicada en el Municipio de Ensenada, en una ubicación estratégica por la cercanía a los principales centros de consumo masivo y vías de acceso para mercaderías, cuenta con casi 240 hectáreas de extensión, 70 de las cuales se encuentran concesionadas. La misma se constituye como la Zona Franca de mayor actividad del país con un gran número de empresas radicadas, cantidad de operaciones e infraestructura. Con más de 130 depósitos construidos, operan en ella empresas multinacionales, grandes empresas y pymes. En este sentido, cuenta casi con 100 usuarios directos y 3400 usuarios indirectos[2]. La mercadería almacenada proviene mayoritariamente de origen China. El Concesionario Zona Franca La Plata SA está integrado por CONEVIAL SA, EXPRESS SRL, ORMAS SA y EXOLGAN SA.

Dentro de la superficie asignada a la zona franca, se encuentra en funcionamiento el Astillero Río Santiago, de carácter público-provincial, el cual cuenta con entrada independiente. Tiene carácter de usuario directo frente a la Dirección General de Aduanas y no forma parte del Concesionario a cargo de la zona.

Esta Zona Franca cuenta con las siguientes instalaciones[3]:

- lotes de 1000 m2 para la instalación de depósitos o industrias.
- 23.535 m2 de depósitos propios para almacenaje de mercaderías
- 2.300 m2 de oficinas para alquiler
- 133.647 m2 de playas asfaltadas con alambrado perimetral y portones de acceso
- Espacios para oficinas y/o locales de exhibición y/o mini depósitos

[2] https://www.bazflp.com/ventajas

[3] El Predio - Buenos Aires Zona Franca La Plata (bazflp.com)

- Playa de contenedores

Por último, se puede resaltar que su contrato de concesión finaliza en 2026, motivo por el cual la provincia deberá evaluar si continuar con el mismo concesionario (y bajo qué condiciones), o llamar a una nueva licitación.

4.5.2 Zona Franca Bahía Blanca- Coronel Rosales:

Como fuera expresado ut supra, esta Zona Franca también es previa a la Ley N°24.331, cuando en 1856, el entonces Estado de Buenos Aires a través de la Ley N° 84 declaró Puerto Franco al Puerto de Bahía Blanca. No obstante, en aquel momento no se avanzó con el proyecto, y en el año 1994 la provincia de Buenos Aires adhiere a la Ley N° 24.331 incorporando como preexistente el derecho a la radicación de una zona franca en la zona del puerto.

Años más tarde, el 7 de julio de 1999 a través de la Ley 12.313 se crea el Ente Zona Franca Bahía Blanca - Coronel Rosales, y mediante Decreto N°952/99 se procede a su localización y delimitación de la zona franca, procediéndose a autorizar, su vez, "sub zonas". En este sentido, es dable destacar que esta Zona Franca es la única del país a la cual se la ha autorizado en tal sentido.

Actualmente, se organiza en lo que ellos denominan área operativa 1, Zona Franca Coronel Rosales, y área operativa 2, la sub zona franca Puerto Galván, con las siguientes características[4]:

Área Operativa 1 de Coronel Rosales:

- depósito cerrado y plazoleta (para cargas generales-multipropositos)
- 7 hectáreas habilitadas y disponibles
- plazoleta a cielo abierto
- 2000m2 de depósito
- 100m2 de depósito open top para grandes componentes
- contenedores para almacenamiento
- opción Nave propia

[4] Conforme datos provistos por la Zona Franca

- más de 27 hectáreas para ampliación

Sub Zona Puerto Galván:

- depósito a cielo abierto y cerrado para main components
- 6 hectáreas habilitadas y disponibles a cielo abierto
- 300m2 de depósito open top para grandes componentes
- conexión directa a muelle de descarga Puerto Galván
- principal punto de descarga de material eólico del país (más de 350 aerogeneradores ingresados)
- Almacenamiento de equipamiento de Petróleo de proyecto

Asimismo, cuentan con un proyecto para establecer una tercera área en el Puerto de Bahía Blanca.

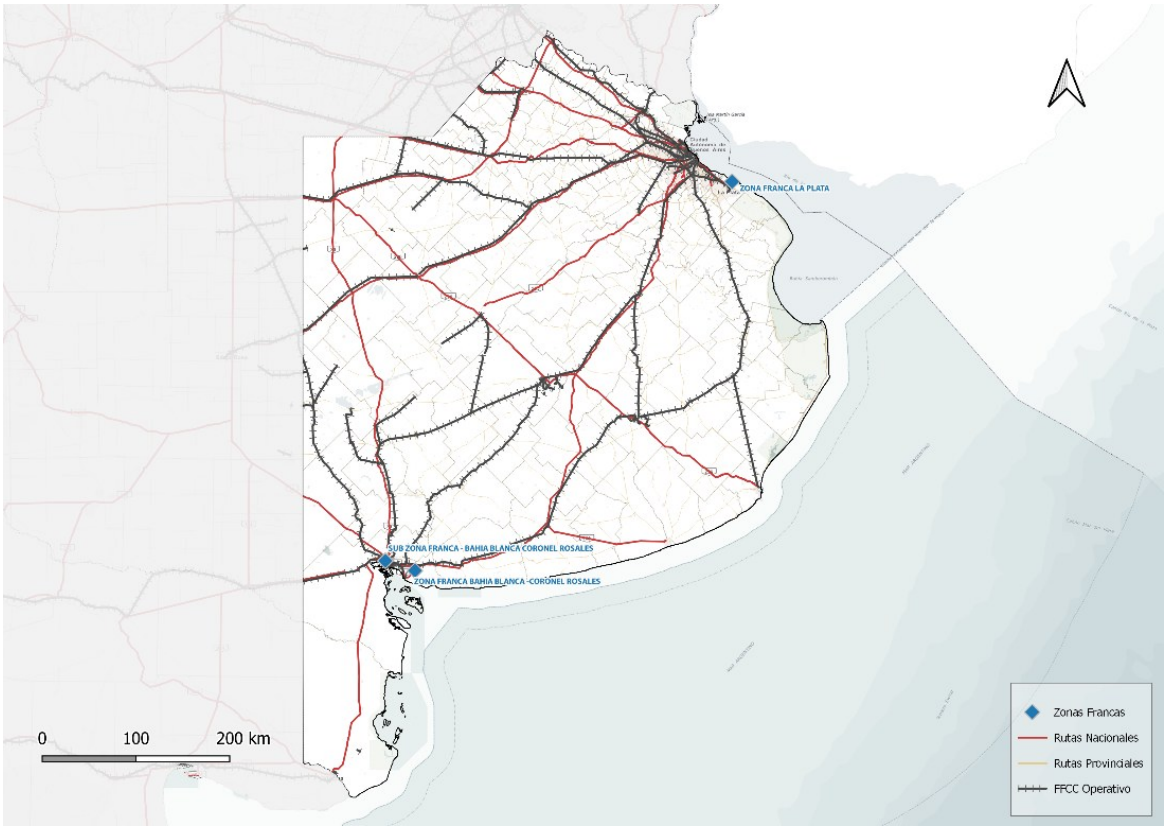
Desde noviembre de 2007, se encuentra administrada por el concesionario Zona Franca Buenos Aires Sur SA., conformada por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB) y la Cooperativa Eléctrica de Punta Alta (CEPA).

Se encuentra radicada en un punto de variadas conexiones por su cercanía con el puerto de aguas profundas de Bahía Blanca que cuenta con terminal de contenedores, el puerto de Coronel Rosales, así como también cercanía con el aeropuerto y el ferrocarril.

De acuerdo a su planificación logística, destina el almacenaje menor y la producción agroalimentaria a Coronel Rosales y el almacenaje industrial -energías renovables, gas y petróleo- y el distrito tecnológico -desarrollo de software, Data Centers y demás- al territorio de Bahía Blanca.

Si bien, como se ha mencionado, se dedica mayoritariamente a actividades de almacenamiento, actualmente se encuentra desarrollando un área de servicios al estilo de distrito tecnológico. Cuenta con 2 usuarios directos y más de 100 indirectos.

Mapa 3. Zonas Francas de la Provincia de Buenos Aires (2024)



Fuente: Elaboración propia

4.6 EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

De acuerdo con lo publicado por la Asociación de Zonas Francas de las Américas (AZFA) existen en el mundo, actualmente, 5.400 zonas francas en más de 135 países, de las cuales 640 se encuentran en América Latina, lo que representa un 11.8% del total[5].

Es importante observar en las experiencias internacionales, cómo cada régimen se ha ido modificando en función de las necesidades de las economías

[5] https://www.asociacionzonasfrancas.org/es/

nacionales y cada uno de estos casos se ha transformado en una fuente generadora de empleo y desarrollo.

Ahora bien, podemos citar algunos ejemplos de países diversos y sus prototipos de Zonas Francas, donde podemos identificar algunas semejanzas, pero a su vez diferencias significativas. Algunas de estas últimas se basan en las diferencias, a su vez, en lo que respecta al espíritu por las cuales han sido creadas, o el objetivo que en cada país se persigue, o las políticas a nivel económico en las que se basan. Otras, se basan en actualizaciones de un modelo aduanero que en los últimos años debió aggiornarse a las necesidades y demandas del mercado, para volverlas herramientas útiles y competitivas a nivel del comercio.

A continuación, se desarrollan algunas experiencias al respecto.

4.6.1 Uruguay

La experiencia uruguaya resulta significativa por su cercanía geográfica y la amplitud de incentivos que ofrece, lo que las transforma en uno de los principales competidores de las zonas francas argentinas.

La Ley que regula el funcionamiento de las Zonas Francas en Uruguay es la N° 15.921 de diciembre de 1987 y ha sido modificada por última vez en 2017. En su artículo 1° establece *"Declárase de interés nacional la promoción y desarrollo de las zonas francas, con los objetivos de promover las inversiones, diversificar la matriz productiva, generar empleo, incrementar las capacidades de la mano de obra nacional, aumentar el valor agregado nacional, impulsar las actividades de alto contenido tecnológico e innovación, promover la descentralización de las actividades económicas y el desarrollo regional, y en términos generales, favorecer la inserción del país en la dinámica del comercio internacional de bienes y servicios, y los flujos internacionales de inversiones."* La normativa establece que puede desarrollarse cualquier tipo de actividad, comercial, industrial o de servicios y con exoneración total de todo tributo nacional, creado o a crearse (a excepción de las contribuciones a la seguridad social de los trabajadores). En Uruguay existen zonas francas de explotación privada y estatal. Las privadas son administradas por particulares autorizados por el gobierno nacional, quien a su vez, a través de la Dirección General de Comercio - Área Zonas Francas, administra las zonas francas estatales y supervisa y controla todo el sistema.

Asimismo, la normativa uruguaya solicita niveles mínimos de empleabilidad (condicionando que un 75% de los mismos sean de nacionalidad uruguaya), presentación de un efectivo plan de negocios o inversión que justifique uso del régimen, declaraciones juradas cada 2 años, etc.

Una de las cuestiones más relevantes de la normativa radica en la posibilidad que brinda a los productos industriales fabricados en las zonas francas de ser comercializados en el territorio no franco, recibiendo el mismo tratamiento que las importaciones de terceros países. Por supuesto, esta cuestión debe ser analizada desde la comprensión de la matriz productiva uruguaya, la cual no se caracteriza por tener un desarrollo industrial predominante.

De acuerdo con un censo realizado por la Dirección Nacional de Zonas Francas de Uruguay en el año 2020, existían 12 zonas francas operativas en las cuales operan casi 1.100 usuarios con más de 16.000 trabajadores (con un promedio de 15 trabajadores por empresa), en su mayoría nacionales debido a las exigencias de la normativa vigente. Uno de los datos para destacar es la calificación del personal, en 2020 el 53% contaba con formación terciaria o superior terminada con remuneraciones con promedio mensual de 3.123 USD. Las zonas francas exportaron en su totalidad 4.549 millones de USD, lo que representa un 33% del total de las exportaciones del país. El 40% de estas exportaciones se correspondió con el sector de servicios. Las tres principales zonas exportadoras son Zonamérica S.A., WTC Free Zone S.A. y Aguada Park S.A.

4.6.2 Brasil

En concordancia con lo informado por la Asociación de Zonas Francas de las Américas, puede decirse que Brasil cuenta con una sola Zona Franca, Manaos, creada en 1967. Sin embargo, aquí se estudian también las Zonas de Procesamiento de Exportaciones, las cuales, si bien no se encuadran bajo el concepto de zona franca, utilizan la misma estrategia de incentivos para la exportación.

Mientras que Manaos ha sido creada con el objetivo de abastecer el mercado interno en el marco de una política de sustitución de importaciones para equilibrar el déficit en la balanza comercial, las zonas de procesamiento de exportaciones, como su nombre lo indica, tienen el foco puesto en el mercado externo. Con esto se quiere decir que desde la Zona Franca Manaos no se

exporta, sino que su origen estuvo determinado por la necesidad de generar incentivos para la industrialización de bienes de consumo local.

La Zona Franca de Manaos, en similitud con el régimen de Tierra del Fuego, surge en el marco de la desfavorabilidad geográfica y la defensa de la soberanía nacional, con incentivos fiscales previstos hasta 1997 pero que luego han sido prorrogados hasta la actualidad. Se encuentra bajo la órbita de la SUFRAMA[6] (Superintendencia de la Zona Franca de Manaos), cuyo objetivo es administrar y controlar los incentivos fiscales concedidos a las empresas y aprobar los nuevos proyectos de instalación. Entre los principales beneficios se encuentran:

· Exención de los impuestos de importación y exportación.

· Exención del impuesto sobre productos industrializados (IPI).

· Reducción del impuesto provincial de circulación de mercancías y servicios (ICMS).

· Exención por 10 años de la tasa municipal de licencia para funcionamiento.

· Exención por 10 años de la tasa de servicios de limpieza y conservación pública.

Entre las principales actividades se pueden encontrar la fabricación de productos eléctricos, informáticos y vehículos de dos ruedas. De acuerdo a lo informado por la SUFRAMA[1], en el mes de octubre de 2022 se empleó a más de 114.000 trabajadores y en el período enero-octubre 2022 facturó R$ 145,96 mil millones, equivalentes a 27.800 millones de USD lo que significa un incremento del 8,59% frente al mismo período en 2021. Del total facturado tan solo un 1,7% corresponde a exportación, o sea USD 472.6 millones.

Desde el inicio del régimen ha significado un problema el déficit en la balanza comercial de la Zona Franca Manaos que debió ser equilibrado por otros

[6] https://www.gov.br/suframa/pt-br/publicacoes/noticias/pim-acumula-faturamento-de-r-145-96-bilhoes-ate-outubro

sectores de la economía. En este marco se sancionó la Ley N° 11.508/2007 que creó las Zonas de Procesamiento para la Exportación.

Estas zonas, inspiradas en las zonas económicas especiales de China, son un modelo interesante para observar debido a que tienen su foco puesto en el incremento de las exportaciones de productos industriales a través de un régimen aduanero diferenciado en términos impositivos y de tipo de cambio. Reguladas por el Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación, la normativa establece que al menos el 80% de la producción debe tener como destino la exportación a terceros países y el porcentaje restante puede ser destinado al mercado interno, recibiendo el mismo tratamiento que una importación. Este porcentaje puede variar si la autoridad de aplicación así lo establece con el objetivo de controlar el impacto en la economía nacional. Los incentivos fiscales cuentan con una vigencia de 20 años con posibilidad de prórroga y exclusivamente se encuentran destinadas a la radicación de nuevas plantas productivas, es decir que no se permite la mudanza de una planta instalada en el territorio nacional, sino que están destinadas al incentivo de creación de nuevos establecimientos productivos.

Las Zonas de Procesamiento para las Exportaciones son creadas por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional y actualmente existen 24 en diferentes niveles de desarrollo.

4.6.3 Colombia

Colombia ha sido uno de los países pioneros en la región en materia de legislación de Zonas Francas, regulando por primera vez su funcionamiento a través de la ley N° 105 del año 1958 y dando nacimiento así a la Zona Franca de Barranquilla. Con el paso de los años la normativa se ha ido modificando de acuerdo a los vaivenes de la ideología económica preponderante.

En lo que respecta a la normativa vigente, las zonas francas en Colombia pueden ser de tres tipos[7]:

[7] https://www.media.asociacionzonasfrancas.org/media/estadisticas-pais/Colombia/2017/Estadisticas_Zonas_Francas_Colombia.pdf

- Zonas Francas Permanentes: Son aquellas donde, en un área determinada, varias empresas (usuarios) desarrollan sus actividades industriales, comerciales o de servicio. Se encuentran operativas 38 Zonas Francas Permanentes en todo el territorio nacional.
- Zonas Francas permanentes especiales o uniempresariales (ZFPE): Son aquellas en donde una sola empresa (usuario industrial), independientemente del área geográfica donde se ubique, tienen la posibilidad de amparar su actividad con los beneficios de Zona Franca. Actualmente existen 62 Zonas Francas permanentes especiales en Colombia.
- Zonas Francas transitorias: Son aquellas que se autorizan para la celebración de ferias, exposiciones, congresos, seminarios de carácter internacional con importancia para la economía y el comercio internacional del país.

En los últimos años se le ha dado fuerte impulso al régimen; en el año 2008 había 40 zonas francas en el país. Actualmente se encuentran operativas 100 Zonas Francas, lo que representa un incremento de 150% en este período, que albergan 845 empresas y generan 65.222 empleos directos y 174.058 empleos indirectos.

La normativa vigente establece el 15% de impuesto a la renta dentro de las Zonas Francas, el cual en el territorio aduanero nacional es del 33%, aparte de la exención del impuesto a las ventas de materias primas, insumos o bienes en transacciones realizadas desde territorio aduanero nacional a zona franca y exención del impuesto a las maquinarias. Además, existe la posibilidad de deducir impuestos de inversión en activos fijos. Como contraparte, la autoridad de aplicación exige la presentación de planes de inversión y empleo.

4.6.4 China

La selección del caso chino responde fundamentalmente a dos cuestiones, la primera de ellas es que ha servido de modelo a la experiencia de las zonas de procesamiento de exportaciones brasileras y en segundo lugar porque gran parte de la bibliografía considera que las Zonas Francas han sido una de las herramientas fundamentales a través de la cual China se ha posicionado como

la gran potencia industrial que es en la actualidad. A pesar de las significativas asimetrías económicas, vale la pena observar esta experiencia.

En el período de transformación de la matriz productiva china, comenzado en la década de 1970, en el cual se pasó de una economía primaria a una de carácter industrial, las zonas francas han tenido un rol estratégico, atrayendo inversiones extranjeras que permitieron la innovación tecnológica necesaria para el desarrollo productivo. En el marco de una política aperturista inédita para este país, comenzó la instalación de zonas de procesamiento industrial con destino a la exportación en puntos estratégicos de cercanía a los puertos. Fue así como se sentaron las bases de un régimen aduanero preferencial, mediante el cual se permitía importar materias primas para su procesamiento y posterior reexportación.

Actualmente existen en China más de 200 zonas francas que concentran más de 30 millones de trabajadores. Existen 6 tipos de ellas, con regulaciones e incentivos diferenciados: Áreas de Desarrollo Económico y Tecnológico; Zonas Económicas Especiales; Zonas Fronterizas de Cooperación Económicas; Zonas Turísticas; Zonas de Libre Comercio; Zonas Francas Industriales. Estas últimas son las que han servido de modelo a la experiencia brasilera.

Las zonas francas han sido un importante polo dinamizador del desarrollo económico del gigante asiático, sintetizando su apertura al comercio exterior de la mano de la innovación, la inversión, el empleo y las exportaciones. Los diferentes tipos desarrollados, demuestran la capacidad de discernir regionalmente en función de las necesidades económicas y poblacionales, generando incentivos diferenciados y focalizados.

5 PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS

Para poder desarrollar este apartado, es menester en primer lugar aclarar que algunas de las problemáticas detectadas no se identifican específicamente con un tipo de plataforma, sino que lo son en general, incidiendo en el desarrollo del comercio y logística de las mismas. Se desarrollan a continuación situaciones generales, y luego las particulares de cada tipología.

5.1 PROBLEMAS COMUNES A TODAS LAS PLATAFORMAS

- INFRAESTRUCTURA URBANA: Estado general del sistema viario, incompatibilidad en los accesos vehiculares para el transporte de carga (tales como rotondas y puentes), usos de suelo incompatibles o cercanía de las zonas de almacenamiento y/o producción con los cascos urbanos, falta de planificación urbanística y dificultad para reestructuraciones posteriores, entre otros.
- FALTA DE TERRENOS PARA NUEVOS PROYECTOS: La necesidad de creación de nuevos proyectos se ve limitada en cuanto a la disponibilidad de terrenos, que a su vez deben ser estratégicamente pensados en cuanto a su ubicación.
- PLANIFICACIÓN: desde el sector público, falta de estudios de mercado y planificación en los proyectos a mediano y largo plazo. Se generan iniciativas, pero se requiere profundizar en las necesidades, conveniencias y variables para su aplicación.
- INVERSIÓN: el sector privado solicita proyecciones de mercado y seguridad jurídica a la hora de invertir y acceso a crédito. En tanto, desde el sector público (generalmente municipal o provincial) no se cuenta en general con los recursos necesarios para afrontar grandes inversiones. Contexto macroeconómico de desaceleración.
- DINAMISMO DE LOS MERCADOS: deficiencia para la reconversión de los negocios ante los cambios en los mercados.
- ECONOMÍA: en virtud de la situación económica actual se desacelera la inversión (pública y privada).
- DESARTICULACIÓN: Inexistencia de articulación entre las diferentes plataformas, como así también de los diferentes actores, públicos y privados, relacionados al comercio y la logística.

5.2 PROBLEMAS PARTICULARES DE CADA TIPOLOGÍA DE PLATAFORMA

PLATAFORMA	CUELLO DE BOTELLA
Parques Industriales y logísticos	Falta de estudios de factibilidad de negocio - desconocimiento de los gobiernos locales.
Parques Industriales y logísticos	Anacronía de muchos parques, sin posibilidad de reconvertirse. Imposibilidad de modificación de los reglamentos internos.
Parques Industriales y logísticos	Falta de financiación a través de líneas de crédito amortizadas para nuevos proyectos logísticos.
Depósitos Fiscales	Cantidad limitada, en virtud de falta de espacios físicos para nuevos emprendimientos (en concordancia con lo desarrollado en Parques).
Depósitos Fiscales	Dificultad para obtener la autorización de AFIP, en función de la cantidad de requisitos inherentes a la misma.
Depósitos Fiscales	Tiempo de permanencia de la mercadería: limitado (en relación con otras plataformas logísticas).
Depósitos Fiscales	Costos de almacenaje elevados (en relación con otras plataformas logísticas).
Zonas Francas	La principal problemática de las Zonas Francas radica en la anacronía de la Ley N°24.331. En este sentido, siendo un tema central para el desarrollo de las mismas y para poder evaluar de manera más detallada algunos de los principales puntos que

	debieran ser modificados, se desarrollará un acápite a continuación de este cuadro.
Zonas Francas	Merma actual en el nivel de usuarios debido a la flexibilización del comercio exterior.

5.2.1 Zonas Francas

(continuación del cuadro precedente)

5.2.1.1 Anacronía de la Ley N°24.331

El principal cuello de botella con el que se encuentran hoy por hoy las Zonas Francas, no solo de la Provincia de Buenos Aires sino a nivel país, es la anacronía de su normativa con relación al desarrollo del Comercio en los últimos años.

Así, la modificación de la Ley N° 24.331 es la necesidad más urgente manifestada tanto por los actores públicos como por los privados interactuantes en las zonas francas. Solicitan la instauración de un régimen moderno, en línea con los competidores internacionales, que genere incentivos para la radicación industrial, generadora de empleos y divisas, y que contemple las necesidades provinciales. Como se puede observar de las experiencias internacionales, los países han ido adaptando la normativa en función de las coyunturas económicas y las necesidades del sector. Esto no ha sucedido en Argentina. La normativa ha permanecido estática, impermeable a los requerimientos de los actores involucrados, ajena completamente a las nuevas formas del comercio exterior.

La modificación de la normativa nacional puede ser el puntapié para la radicación efectiva de industrias que sean capaces de generar valor agregado en territorio franco, así como también brindar mayor competitividad de los productos argentinos en el exterior. También dicha modificación, puede traer aparejada la generación de empleo genuino.

Las principales problemáticas que se generan por la misma, y que merecen reconsiderar una redacción más actualizada a la realidad del comercio, pueden ser identificadas de la siguiente manera:

5.2.1.2 Posibilidad de vender al Territorio Aduanero General

Entre los principales cambios solicitados, se encuentra, en primer lugar y de mayor relevancia, el artículo sexto, que impide la posibilidad de vender en el TAG bienes producidos o modificados en zona franca. Esta restricción encuentra su origen en evitar que las industrias radicadas en zona franca perjudiquen a las radicadas en territorio nacional. Sin embargo, existen herramientas para controlar el ingreso de la mercadería producida en zona franca al TAG para evitar ese tipo de perjuicios. Desde el control de cantidades (es decir autorizar tan solo un porcentaje de lo producido) como también el tratamiento impositivo que se decida brindar.

5.2.1.3 Desarrollo de sub-zonas

Por otro lado, las zonas francas manifiestan la necesidad de poder desarrollar "sub zonas francas" dependientes entre sí, a fin de poder establecer nodos en los puertos, por ejemplo, interconectados.

5.2.1.4 Profundizar los beneficios y facilidades en el tratamiento aduanero

En tercer lugar, se plantea la importancia de profundizar los beneficios y facilidades en el tratamiento aduanero, arancelario, fiscal e impositivo. En otros países del mundo, las zonas francas cuentan adicionalmente con beneficios en lo que respecta a las cargas patronales, impuesto a las ganancias, entre otros, por lo que solicitan que sean revisados en nuestra legislación.

5.2.1.5 Mayor injerencia de la autoridad de aplicación

Si bien no constituye una demanda, se puede apreciar en la redacción de la norma, a su vez, que ha otorgado muy pocas herramientas para que la Autoridad de Aplicación pueda realizar un control más exhaustivo sobre las Zonas Francas. Se considera que es menester impulsar una redacción mediante la cual dicha Autoridad pueda tener una injerencia mayor en el desarrollo de las actividades de las Zonas, luego de ser licitadas, independientemente del rol del Comité de Vigilancia.

6 CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Como se ha desarrollado a lo largo del trabajo, existen problemáticas generales y específicas para cada Plataforma Logística, que impactan de manera directa en el desarrollo y el crecimiento de estas. En este sentido, se desarrollan a continuación algunas propuestas:

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado?	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos
Infraestructura	Elaboración de un listado de terrenos disponibles	Llevar a cabo un relevamiento de terrenos para nuevos emprendimientos, con detección de Municipios o regiones de la provincia que no cuenten con agrupamientos industriales, verificando sus ventajas a nivel proyección de negocio y poder evaluar (asimismo, de manera posterior y conforme resultados) la posibilidad de modificación de	Provincial	Ministerio/Secretaría Provincial	no	Media	media

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado?	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos
		normativa vinculada (Como por ej. La Ley de Hábitat).					
	Realizar un relevamiento de Parques Industriales existentes, para evaluar su estado actual y posibilidades de potenciamiento o reconversión.	Censo y listado, a fin de evaluar posteriormente los resultados.	Provincial	Ministerio/Secretaria Provincial	No	media	media
	Exigencia obligatoria de estudios de factibilidad y planificación logística y urbanística previa.	Incluir previamente a las habilitaciones estudios de factibilidad a corto, mediano y largo plazo, así como también una planificación logística y urbanística previa, con seguimiento posterior.	Provincial/ Municipal	Secretaria Provincial/ Municipal	No	Baja	Baja

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado?	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos
Institucional	Trabajar en la elaboración de una Ley Nacional de Parques Industriales y Logísticos	Consolidar una mesa de trabajo en el marco del CFI, conjuntamente con las provincias, para debatir los puntos fundamentales del texto normativo,	Provincial/Nacional	Congreso de la Nación	NC	media	media
	Simplificación en los tramites de habilitación de Depósitos Fiscales.	Realizar un encuentro con la dependencia de Aduana- AFIP, a fin de transmitir la necesidad de simplificación de los tramites y requisitos de habilitación de Depósitos Fiscales, y así analizar las posibilidades al respecto.	Nacional	Dirección General de Aduanas- AFIP/ Ministerio/Secretaría Provincial	No	baja	baja

Componentes	Eje / Acción /Lineamiento	Proyectos Asociados	Jurisdicción	Reparticiones	¿Tiene proyecto ejecutivo identificado?	Complejidad Institucional	Demanda de Recursos
	Trabajar en la redacción de un proyecto de ley de Zonas Francas consensuado con todas las provincias.	Consolidar una mesa de trabajo en el marco del CFI para debatir los puntos fundamentales del texto normativo.	Nacional	Congreso de la Nación	Existen proyectos de Ley presentados en el Congreso ninguno de ellos con tratamiento efectivo.	media	baja
	Financiación de proyectos logísticos.	Impulsar líneas de financiación de proyectos logísticos privados, a través del crédito, con tasas de interés rentables o amortizadas.	Provincial	N/C	No	Media	alta
	Impulsar la articulación de las diferentes plataformas.	Creación de unidades de promoción	Provincial	varias a definir	No	media	media

7 ANEXOS

7.1 ANEXO PARQUES INDUSTRIALES

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
1	Adolfo Alsina	Sector Industrial Planificado Municipalidad de Carhué	Público
2	Alberti	Sector Industrial Planificado de Alberti	Público
3	Almirante Brown	Sector Industrial Planificado de Almirante Brown	Público
4	Arrecifes	Sector Industrial Planificado de Arrecifes	Público
5	Avellaneda	Parque Industrial Mixto Villa Luján	Mixto
6	Ayacucho	Sector Industrial Planificado de Ayacucho	Público
7	Azul	Sector Industrial Planificado Azul II	Público
8	Azul	Sector Industrial Planificado Azul I	Público
9	Bahía Blanca	Parque Industrial de Bahía Blanca	Público
10	Balcarce	Sector Industrial Planificado "El Molino I"	Público
11	Balcarce	Sector Industrial Planificado "El Molino II"	Público
12	Baradero	Sector Industrial Planificado Mixto de Baradero	Mixto
13	Benito Juárez	Sector Industrial Planificado de Benito Juárez	Público
14	Berazategui	Parque Industrial Plátanos	Público
15	Berazategui	Parque Industrial PIBERA	Privado
16	Berazategui	Mini Parque Industrial Vergara	Privado
17	Berazategui	Centro Industrial Ruta 2	Privado
18	Berazategui	Sector Industrial Planificado Polo Maderero y Mueblero	Público
19	Berazategui	Parque Industrial Hudson	Privado
20	Berazategui	Parque Logístico Truck Stop Rocha	Privado

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
21	Berazategui	Mini Parque Industrial Eva Perón	Público
22	Berisso	Sector Industrial Planificado de Berisso	Público
23	Berisso	Polígono Industrial de Berisso	Público
24	Bolívar	Sector Industrial Planificado de Bolívar	Público
25	Bragado	Parque Industrial Jaime Coll	Público
26	Campana	Sector Industrial Planificado de Campana	Público
27	Campana	Centro Logístico Otamendi	Privado
28	Campana	Los Libertadores Eco Parque Industrial	Privado
29	Campana	Centro Logístico Qbox	Privado
30	Canning	Canning Industrial Parque Privado	Privado
31	Cañuelas	Parque Industrial Cañuelas I	Privado
32	Cañuelas	Parque Industrial Cañuelas II	Privado
33	Carlos Casares	Parque Industrial de Carlos Casares	Público
34	Carmen de Patagones	Sector Industrial Planificado de Patagones	Público
35	Castelli	Sector Industrial Planificado de Castelli	Público
36	Chacabuco	Sector Industrial Planificado de Chacabuco	Público
37	Chascomús	Sector Industrial Planificado Las Lagunas	Mixto
38	Chivilcoy	Parque Industrial de Chivilcoy	Público
39	Coronel Dorrego	Sector Industrial Planificado de Coronel Dorrego	Público
40	Coronel Pringles	Sector Industrial Planificado Municipal de Coronel Pringles	Público
41	Coronel Suárez	Parque Industrial Coronel Suárez	Público
42	Coronel Suárez	Sector Industrial Planificado Huanguelén	Público
43	Dolores	Sector Industrial Planificado de Dolores	Público
44	Ensenada	Parque Industrial Ensenada	Público
45	Escobar	Plaza Industrial de Escobar	Privado
46	Escobar	Parque de Negocios INGACOR S.A	Privado
47	Escobar	Parque Industrial Garín	Privado

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
48	Escobar	Parque Industrial CIPO	Privado
49	Escobar	Plaza Logística Tortugas	Privado
50	Escobar	Parque Industrial Hijo del Dueño	Privado
51	Esteban Echeverría	Plaza Logística Esteban Echeverría	Privado
52	Exaltación de la Cruz	De la Cruz Parque Industrial Ecológico	Privado
53	Exaltación de la Cruz	Parque Industrial Ruta 6	Privado
54	Exaltación de la Cruz	Mini Parque Industrial Nogalis	Privado
55	Ezeiza	Polo Industrial Ezeiza	Privado
56	Florencio Varela	Parque Industrial y Tecnológico Florencio Varela	Mixto
57	Florencio Varela	Parque Industrial y Tecnológico Florencio Varela II	Mixto
58	General Alvarado	Sector Industrial Planificado de Miramar	Público
59	General Alvarado	Unidad Modular Productiva de Mechongue	Público
60	General Alvear	Sector Industrial Planificado de General Alvear	Público
61	General Belgrano	Sector Industrial Planificado General Belgrano	Público
62	General Madariaga	Sector Industrial Planificado de General Madariaga	Público
63	General Paz	Sector Industrial Planificado de General Paz	Público
64	General Pinto	Sector Industrial Planificado Municipal de General Pinto	Público
65	General Pueyrredón	Parque Industrial de General Pueyrredón General Savio	Público
66	General Pueyrredón	General Parque Logístico de León Medina	Privado

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
67	General Pueyrredón	Polo 226	Privado
68	General Rodríguez	Sector Industrial Planificado de General Rodríguez	Público
69	General Rodríguez	Polo Industrial Privado de General Rodríguez	Privado
70	General Rodríguez	Centro Logístico Davanes	Privado
71	General Rodríguez	Parque Industrial Cinna Green	Privado
72	General Rodríguez	Polo Industrial y Logístico Acceso Oeste	Privado
73	General Rodríguez	Parque Industrial Acceso 23	Privado
74	General Rodríguez	Polo Empresarial K41	Privado
75	General Villegas	Sector Industrial Planificado de General Villegas	Público
76	Gonzales Chaves	Sector Industrial Planificado Gonzáles Chaves	Público
77	Guaminí	Sector Industrial Planificado Bonifacio	Público
78	Hipólito Yrigoyen	Sector Industrial Planificado de Hipólito Yrigoyen	Público
79	Hurlingam	Parque Industrial y Logístico Good Park	Privado
80	Junín	Parque Industrial Arturo Frondizi	Público
81	La Costa	Sector Industrial Planificado de La Costa	Público
82	La Madrid	Sector Industrial Planificado de General La Madrid	Público
83	La Matanza	Parque Industrial La Matanza	Privado
84	La Plata	Parque Industrial La Plata	Público
85	Lanús	Parque Industrial Mixto CEPILE	Mixto
86	Lanús	Parque Industrial Curtidor de Lanus	Privado
87	Laprida	Sector Industrial Planificado Municipal de Laprida	Público

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
88	Las Flores	Sector Industrial Planificado de Las Flores	Público
89	Las Heras	Parque Industrial Las Heras	Público
90	Leandro N. Alem	Sector Industrial Planificado de Vedia	Público
91	Lincoln	Parque Industrial de Lincoln	Público
92	Lobería	Sector Industrial Planificado de Lobería	Público
93	Lomas de Zamora	Parque industrial Polisur SA	Privado
94	Luján	Parque Industrial Privado Villa Flandria	Privado
95	Luján	Parque Industrial Don Julio Steverlynck	Privado
96	Maipu	Sector Industrial Planificado de Maipú	Público
97	Malvinas Argentinas	Parque Industrial Tortuguitas	Privado
98	Malvinas Argentinas	Centro Industrial Panamericana 36	Privado
99	Malvinas Argentinas	Centro Logístico Premium CBN1	Privado
100	Malvinas Argentinas	Centro Logístico Premium CBN2	Privado
101	Malvinas Argentinas	Centro Logístico Premium CBN3	Privado
102	Malvinas Argentinas	Centro Logístico Premium CBN4	Privado
103	Malvinas Argentinas	Parque Industrial Provado de Malvinas Argentinas	Privado
104	Marcos Paz	Parque Industrial Modelo Marcos Paz	Mixto
105	Marcos Paz	Sector Industrial Planificado de Marcos Paz	Público
106	Mercedes	Sector Industrial Planificado de Mercedes	Público
107	Merlo	Sector Industrial Planificado de Merlo	Público
108	Merlo	Parque Industrial Polo 21	Privado
109	Moreno	Parque Industrial Franco del Oeste	Privado
110	Moreno	Sector Industrial Planificado de Moreno II	Público

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
111	Moreno	Parque Industrial y Logístico Desarrollo Productivo SA	Privado
112	Moreno	Parque Industrial Polo 24	Privado
113	Moreno	Eco Parque Industrial Moreno	Privado
114	Moreno	Parque Industrial La Reja Troquel cor S.A.	Privado
115	Moreno	Parque Industrial del Buen Ayre I	Privado
116	Moreno	Parque Industrial Ruta 25	Privado
117	Moreno	Parque Industrial del Buen Ayre II	Privado
118	Moreno	Parque Industrial del Oeste SA	Privado
119	Moreno	Parque Industrial Franco del Oeste	Privado
120	Morón	Parque Industrial Tecnológico Aeronáutico Morón	Público
121	Morón	Parque Industrial Deca	Privado
122	Morón	Parque Industrial La Cantábrica	Público
123	Morón	Parque Industrial La Cantábrica II	Público
124	Navarro	Sector Industrial Planificado Navarro	Público
125	Necochea	Sector Industrial Planificado Municipal de Necochea	Público
126	Necochea	Zona de Actividades Logísticas del puerto Quequén	Público
127	Olavarría	Parque Industrial de Olavarría	Público
128	Olavarría	Sector Industrial Planificado de Granos de Olavarría	Público
129	Olavarría	Sector Industrial Planificado Los Fresnos	Público
130	Olavarría	Zona de Actividades Logísticas	Público
131	Pehuajó	Sector Industrial Planificado de Pehuajó	Público
132	Pellegrini	Sector Industrial Planificado de Pellegrini	Mixto
133	Pergamino	Parque Industrial Pergamino	Público
134	Pergamino	Parque Industrial Tecnológico Mixto Parcum	Mixto
135	Pilar	Parque Industrial Pilar	Privado

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
136	Pilar	Polo Pilar	Privado
137	Pilar	Parque Industrial Pilarica	Privado
138	Pilar	Tasa Logística	Privado
139	Pilar	Centro de Negocios Industriales	Privado
140	Pilar	Parque Empresarial Austral	Privado
141	Pilar	Plaza Logística Pilar	Privado
142	Presidente Perón	Parque Industrial, Logístico y Tecnológico de Presidente Perón	Mixto
143	Puan	Sector Industrial Planificado de Darragueira	Público
144	Quilmes	Parque Industrial La Bernalesa	Privado
145	Quilmes	Parque Industrial Viejo Bueno	Privado
146	Quilmes	Parque Industrial Unión Industrial Quilmes	Privado
147	Quilmes	Parque Industrial y Tecnológico Quilmes	Privado
148	Ramallo	Parque Industrial Oficial Comirsa	Público
149	Rauch	Sector Industrial Planificado de Rauch	Público
150	Rivadavia	Sector Industrial Planificado de América	Público
151	Roque Pérez	Sector Industrial Planificado Roque Pérez	Público
152	Saavedra	Sector Industrial Planificado de Pigüé	Público
153	Saladillo	Sector Industrial Planificado de Saladillo	Público
154	Salliqueló	Sector Industrial Planificado de Salliqueló	Público
155	San Andrés de Giles	Sector Industrial Planificado de San Andrés de Giles	Público
156	San Antonio de Areco	Sector Industrial Planificado "Juan Hipólito Vieytes"	Público
157	San Cayetano	Sector Industrial Planificado de San Cayetano	Público
158	San Isidro	Predio Industrial La Papelera	Privado
159	San Isidro	Parque Industrial Llave	Privado
160	San Martín	Parque Industrial y área de servicios Industriales y Logísticos EBAPI	Privado

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
161	San Martín	Sector Industrial Planificado Polo San Andrés	Mixto
162	San Martín	Parque Industrial, logístico y de Servicios Newton	Privado
163	San Martín	Parque Industrial Suárez	Privado
164	San Miguel	Sector Industrial Planificado Bella Vista	Mixto
165	San Miguel del Monte	Sector Industrial Planificado San Miguel del Monte	Mixto
166	San Nicolás	Parque Industrial Norte	Público
167	San Pedro	Sector Industrial Planificado de San Pedro	Mixto
168	San Vicente	Sector Industrial Planificado Mixto de San Vicente	Mixto
169	Spegazzini	Polo industrial Spegazzini	Privado
170	Suipacha	Sector Industrial Planificado de Suipacha	Público
171	Tandil	Parque Industrial Tandil	Público
172	Tapalqué	Sector Industrial Planificado de Tapalqué	Público
173	Tigre	Norlog Plataforma Logística	Privado
174	Tigre	Plaza Logística Pacheco	Privado
175	Tigre	Parque Industrial Panamericana 29	Privado
176	Tigre	Parque Industrial Tigre	Público
177	Tigre	Pacheco Trade Center	Privado
178	Tigre	Parque Industrial Panamericana 31	Privado
179	Tornquist	Polo Ecológico Chasicó	Público
180	Tornquist	Sector Industrial Planificado de Tornquist	Público
181	Trenque Lauquen	Sector Industrial Planificado Municipal de Trenque Lauquen	Público
182	Tres Arroyos	Parque Industrial de Tres Arroyos	Público
183	Tres Arroyos	Unidad Modular Productiva de Copetonas	Público
184	Tres Lomas	Unidad Modular Productiva Tres Lomas	Público

N°	Municipio	Agrupamiento Industrial	Carácter
185	Veinticinco de Mayo	Sector Industrial Planificado Manuel Belgrano	Público
186	Vicente López	Parque Darwin Logístico	Privado
187	Vicente López	Munro Center Parque Empresarial	Privado
188	Vicente López	Parque Idustrial Espacios Logísticos Munro	Privado
189	Villa Adelina	Parque Industrial Ader	Privado
190	Villarino	Sector Industrial Planificado de Médanos	Público
191	Zárate	Parque Industrial y Logístico Paraná de las Palmas	Privado
192	Zárate	Parque Industrial de Negocios Zárate	Privado

7.2 ANEXO DEPÓSITOS FISCALES0

ADUANA	DEPOSITO FISCAL	UBICACIÓN
BAHÍA BLANCA	TERMINAL DE SERVICIOS PORTUARIOS PATAGONIA NORTE S.A.	INGENIERO WHITE
CAMPANA	COLD LAND SA	ZÁRATE
CAMPANA	BELGRANO CARGAS Y LOGISTICA SA	CAMPANA
CAMPANA	COMERCIAL SAN PATRICIO SRL	MERCEDES
CAMPANA	CRUMA SERVICIOS INDUSTRIALES SRL	ZÁRATE
CAMPANA	DE FI ZARATE SA	ZÁRATE
CAMPANA	DEP FISCAL TRANSPORTES FURLONG	ZÁRATE
CAMPANA	DEPÓSITO CARBOCLOR	CAMPANA
CAMPANA	EUROAMERICA	CAMPANA
CAMPANA	DEPÓSITO FISCAL DELTA DOCK	ZÁRATE
CAMPANA	DEPÓSITO LOINZA S A	ZÁRATE
CAMPANA	DEPÓSITO MARIPASA	CAMPANA

ADUANA	DEPOSITO FISCAL	UBICACIÓN
CAMPANA	DEPÓSITO MOLCA	LAS PALMAS-CAMPANA
CAMPANA	DEPÓSITO POBATER SA	CAMPANA
CAMPANA	DEPÓSITO SERVITRUCK	ZÁRATE
CAMPANA	DEPÓSITO SIDERCA	CAMPANA
CAMPANA	DEPÓSITO SIDERCA	ZÁRATE
CAMPANA	LA PAPELERA DEL PLATA	ZÁRATE
CAMPANA	ODFJELL TERMINALS TAGSA SA	CAMPANA
CAMPANA	PETROMINING SOCIEDAD ANONIMA	CAMPANA
CAMPANA	PLAZOLETA DE EXPO PUERTO SECO Y LOGÍSTICA CHIVILCOY	CHIVILCOY
CAMPANA	PUERTO PIAP S.A DEPÓSITO	ZÁRATE
CAMPANA	PUERTO PIAP S.A DEPÓSITO	ZÁRATE
CAMPANA	PUERTO SECO Y LOGÍSTICA CHIVILCOY	CHIVILCOY
CAMPANA	QBOX SA	CAMPANA
CAMPANA	SISTEMAS INTEGRALES DE ALMACENAJE S.A, SIASA	ZÁRATE

ADUANA	DEPOSITO FISCAL	UBICACIÓN
CAMPANA	TRANSPORTE PADILLA SA	CAMPANA
EZEIZA	AEROPARQUE J NEWBERY	EZEIZA
EZEIZA	BODEGA COURIER AD.EZEIZA	EZEIZA
EZEIZA	BODEGA IMPO/EXPO EZEIZA	EZEIZA
EZEIZA	INTERBAIRES	EZEIZA
EZEIZA	PISTA / D.A..P EZEIZA	EZEIZA
LA PLATA	MAFISSA	LISANDRO OLMOS- LA PLATA
LA PLATA	ICM EICA SA	BERISSO
SAN NICOLAS	COMPAÑÍA ARGENTINA DE SERVICIOS PORTUARIOS	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	COMPAÑÍA ARGENTINA DE SERVICIOS PORTUARIOS	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	LA EMILIA S.A.	LA EMILIA
SAN NICOLAS	MOTOMEL SA	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	MELL SPORTS SA	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	PRODUCTORES DE ALCOHOL DE MELAZA S.A. PAMSA	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	TERMINALES Y SERVICIOS S.A.	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	TERMINALES Y SERVICIOS S.A.	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	TERNIUM ARGENTINA S.A.	SAN NICOLAS
SAN NICOLAS	XSTORAGE S.A.	RAMALLO

ADUANA	DEPOSITO FISCAL	UBICACIÓN
SAN PEDRO	RUTA 9 GROUP LOGISTICA S.R.L.	SAN PEDRO

Fuente: https://www.afip.gob.ar/depositosFiscales/conceptos-generales/Depositos-fiscales-habilitados.pdf

8 FUENTES CONSULTADAS

8.1 PERSONAS Y/O INSTITUCIONES

- Amarelle, Pablo. Gerente General Zona Franca Buenos Aires Sur S.A.
- Games, Rodolfo. Presidente Asociación Parques Industriales Argentinos.
- Gianna, Emiliano. Gerente de Nuevos Desarrollos en Plaza Logística
- Guassardi, Guillermo . Vicepresidente Asociación Parques Industriales Argentinos.
- Mari, Eduardo. Director provincial de Desarrollo Industrial.
- Rotman,Ariel Sebastián. Responsable de la Unidad de Promoción y Control de Zonas Francas de la Pcia. de Bs. As. En Zona Franca La Plata.
- Zibana, María Jimena . Encargada del área de Sustentabilidad en Plaza Logística

8.2 PUBLICACIONES

- Álvarez Mauro y Vargas, Rafael (2022) *Desarrollo de la Zona Franca de Comodoro Rivadavia*. Consejo Federal de Inversiones. (http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/desarrollo-de-la-zona-franca-de-comodoro-rivadavia-provincia-de-chubut/)
- Ceballos, Miguel (2008) *La República Popular China: la última revolución industrial* en China: una necesidad para una empresa global. Experiencias de internacionalización de empresas españolas en mercados emergentes, Servicio de Publicaciones de la Universidad Antonio de Nebrija, Madrid, pp. 89 – 102
- Dirección Nacional de Zonas Francas, Ministerio de Economía de la República Oriental del Uruguay: *Análisis de la actividad económica de las Zonas Francas en Uruguay* – 2020.
- Fu, Xiaolan y Gao, Yuning (2007) *Estudio sobre las zonas francas industriales en China*, (http://www.ilo.int/public/french/dialogue/download/epzchineespagnol.pdf)
- Michalczewsky, Kathia (2012): El desempeño de las zonas francas en Argentina. Una aproximación a los determinantes" Facultad

Latinoamericana de Ciencias Sociales – Universidad de San Andrés Argentina. Disponible en: https://repositorio.udesa.edu.ar/jspui/bitstream/10908/10893/1/%5bW%5d%20%5bP%5d%20MNRI%20Michalczewsky%2c%20Kathia.pdf

- Ministerio de Producción y Trabajo (2019): "Guía de recomendaciones: Buenas prácticas en el diseño y gestión de parques industriales".
- Morra, María Ángela (2018): "El parque industrial del Municipio de Urdinarrain, Entre Ríos, como eje de la política de desarrollo local (2010-2017)", tesis de Maestría Flacso – Argentina.
- Organización de Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (2017): "Desarrollo de Parques Industriales Sostenibles en los países de América Latina y Caribe" Reporte de la RGE Mayo 2017.
- Plan Estratégico de Infraestructura para la Provincia de Buenos Aires 2020-2024
- Vázquez Barquero, Antonio (2007) *Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial* Investigaciones Regionales, núm. 11, pp. 183-210 Asociación Española de Ciencia Regional, Madrid, España.
- Vega Correa, Martín Lautaro(2014) *Zonas Francas en Brasil: Análisis de la legislación vigente*. Revista de la Facultad de Derecho, VOL 5. NÚM 2

8.3 SITIOS WEB

- Administración Federal de Ingresos Publicos, www.AFIP.gob.ar/depositosFiscales/conceptos-generales/Depositos-fiscales-habilitados.pdf
- Asociación de Zonas Francas de las Américas: www.asociacionzonasfrancas.org
- Asociación Mundial de Zonas Económicas Especiales: http://www.wepza.org
- Asociacion de Parques Industriales Argentinos: www.Apia.com.ar
- Cámara Argentina de Concesionarios de Zonas Francas: https://camara-caczf.com/
- Centro de Información Oficial de la República Oriental del Uruguay: https://www.impo.com.uy/

- Ministerio de Economía de la República Oriental del Uruguay: https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/politicas-y-gestion/elegir-zonas-francas-uruguay
- Parques Industriales Argentinos, www.parquesindustriales.com.ar
- Régimen de Depósito Aduanero | MEF (www.gub.uy)
- Revistas Énfasis, Logística, www.logistica.enfasis.com
- Superintendencia de la Zona Franca Manaos (SUFRAMA): https://www.gov.br/suframa
- World Free Zones Organization: www.worldfzo.org
- Zona Franca La Plata: https://www.bazflp.com/ventajas/
- Zona Franca