



# PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN EL NORTE GRANDE

MÓDULO  
"Diagnóstico componentes del sistema logístico"



CONSEJO FEDERAL  
DE INVERSIONES



## Contenido

|   |    |
|---|----|
| Introducción.....   | 3  |
| Definición.....   | 3  |
| Justificación.....  | 3  |
| Características generales.....  | 4  |
| Vacío regulatorio .....   | 4  |
| Tipos de Plataformas Logísticas.....                                    | 5  |
| Tipologías según características del predio y la forma de gestión ..... | 6  |
| Tipologías según las operaciones que se realizan .....                  | 7  |
| Plataformas logísticas en el Norte Grande.....                          | 11 |
| Plataformas logísticas para cargas salientes del NG.....                | 11 |
| Plataformas logísticas para cargas entrantes a las ciudades.....        | 14 |
| Parques industriales en el NG.....                                      | 15 |
| El programa PAR.AR del Ministerio de Transporte de la Nación.....       | 17 |
| Ventajas potenciales del desarrollo de Plataformas Logísticas.....      | 18 |
| Ventajas directas.....  | 18 |
| Beneficios indirectos.....  | 19 |
| Efectos positivos sobre el empleo.....                                  | 19 |
| Consideraciones para la implementación.....                             | 20 |
| Medidas de Planificación.....   | 20 |
| Medidas de regulación.....  | 21 |
| Directivas de gestión .....   | 21 |
| Elementos de planificación .....  | 22 |
| Anexo: sobre la denominación “Plataformas Logísticas” .....             | 23 |
| Denominaciones utilizadas en la Argentina.....                          | 23 |
| Denominaciones en otros países.....                                     | 24 |
| Material y personas consultadas .....                                   | 27 |

## INTRODUCCIÓN

### **Definición**

Las Plataformas Logísticas consisten en áreas públicas o privadas donde varios operadores del mismo o distinto modo de transporte comparten infraestructuras y servicios, permitiendo de esa manera generar economías y eficiencias de transporte y de operación sobre las cargas, ordenando el espacio público al concentrar en un espacio regulado aquellas actividades que involucran un número grande de vehículos, o vehículos de gran porte, o que implican intercambio modal. En este último caso, al ser el espacio de vinculación entre distintos modos de transporte, se convierten en los nodos necesarios para generar la posibilidad de un transporte inter/multimodal más eficiente<sup>1</sup>.

Para este estudio, se ha adoptado el nombre de “Plataformas logísticas” (PF) considerándolo como el más abarcativo y condensador de las múltiples formas de denominación existentes en el mundo para espacios semejantes, tales como “centros logísticos”, “zonas de actividades logísticas”, “áreas logísticas”, y muchas otras que se discuten en el Anexo “Sobre la denominación de las plataformas logísticas”.

### **Justificación**

La justificación de las PF se vincula con la reducción de los tiempos totales en las operaciones y la minimización de los inventarios en juego en la cadena de abastecimiento. En efecto, las disminuciones de los tiempos de espera, de almacenamiento y de manipulación de la carga, son fundamentales para reducir la congestión en puntos críticos y ajustar los inventarios a la demanda, de manera de reducir el costo logístico total.

En tal sentido, la logística pone foco en la creación de áreas especiales dedicadas a la concentración de cargas y/o a su distribución, en las que generalmente se realizan, además, operaciones que agregan valor. Se entiende que estos CL aportan beneficios importantes tanto a los operadores logísticos como a las empresas industriales y comerciales que pueden optimizar procesos y bajar costos, así como a la comunidad en donde se instalan, por su demanda de mano de obra y sus beneficios para la circulación del tránsito y la organización del espacio urbano, entre otros -si bien en todos los casos existen consideraciones de limitaciones que deben estudiarse.

En términos generales se puede pensar una plataforma logística “como una zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar la complementariedad modal y servicios de valor agregado a la carga, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura”<sup>2</sup>. Su planificación implica la formulación del marco conceptual y una

---

<sup>1</sup> Ver informe sobre Multimodalidad

<sup>2</sup> Leal et al. 2009.

tipología de infraestructuras logísticas especializadas, a fin de definir una red jerarquizada de acuerdo a diferentes criterios (grado de integración operativa, orientación interna o externa, tipo de interconexión modal, nivel de concentración del tráfico, tipo de productos, especialización sectorial, capacidad de almacenamiento y operación, modelo de gestión, localización, impacto en el territorio, etc.).

### ***Características generales***

En forma general, las PF son infraestructuras que aprovechan las instancias de rupturas de carga<sup>3</sup> en las cadenas de transporte para concentrar actividades y servicios logísticos de valor agregado. Suelen estar compuestas por instalaciones (terminales intermodales, bodegas, patios, 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<sup>4</sup>.

### ***Vacío regulatorio***

Más allá de que hay un “entendimiento general” sobre lo que es una Plataforma Logística, no hay acuerdo acerca de aquello con lo que estrictamente debe contar para ser definida como tal. Especialmente, no hay una legislación que los abarque.

Como se menciona en el Anexo, las PF 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.

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 hacen hincapié en cuestiones de circulación interna o servicios para los transportistas que muchas veces deben esperar por largo tiempo para cargar o descargar alejados de sus lugares de origen y a los que deben satisfacerse comodidades propias de su situación.

La solución reglamentaria suele sortearse inscribiendo a los predios como “parques industriales livianos” o bien negociando intensamente con las autoridades para aprobar los

---

<sup>3</sup> Se denomina “ruptura de carga” a la división (desconsolidación) de la carga de una unidad de transporte para almacenarla y/o reasignarla a otras unidades de transporte. La operación inversa es la consolidación de carga.

<sup>4</sup> Montanez et al. 2015

proyectos. Este camino puede hacer que, en la práctica, se modifique el proyecto original, debido a que los parques industriales requieren de mayor infraestructura que las plataformas logísticas.

Las reglamentaciones (tanto por su existencia como por su inexistencia) pueden llegar a tornar muy ambiguo el proyecto. Por ejemplo, en el caso del parque Norlog (del Grupo Logístico Andreani en Benavídez, provincia de Buenos Aires), debió incluirse dentro del predio a espacios residenciales y comerciales atendiendo a exigencias del municipio en cuanto a cómo vincular el área con el resto de la urbanización lindante.

Por otra parte, si bien existen distintas infraestructuras públicas y privadas que cumplen funciones logísticas, forman habitualmente parte de decisiones no coordinadas tomadas por los municipios sin atender a la integridad provincial ni regional. Tampoco se cuenta con un inventario nacional del número y características que presentan.

## TIPOS DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

La propia diversidad de las operaciones logísticas, caracterizada por múltiples volúmenes de cargas que se atienden, complejidades de servicio, espacios territoriales abarcados, formas de gestión y el uso generalizado e intensivo de la tercerización de activos y de operaciones, hace difícil el desarrollo de una tipología clara de las Plataformas Logísticas.

Algunos ejemplos:

- Puede tratarse de un **espacio físico donde distintos operadores desarrollan de manera principal una o más actividades relacionadas con la logística**, tales como: transporte, almacenamiento, consolidación y desconsolidación de mercancías, y otras, tanto para la distribución urbana, el tránsito nacional o el internacional. Estos operadores pueden ocupar espacios de su propiedad o alquilados. Sin embargo, la gestión administrativa y de mantenimiento del espacio total es realizada por una persona física o jurídica distinta de los operadores que allí se desempeñan a través de un cuerpo legal único y neutral, preferiblemente (aunque no excluyentemente) definido por una asociación público-privada. Tales los casos de:
  - Plaza Logística, empresa desarrolladora de inmuebles logísticos, en predios que contienen muchos depósitos que son alquilados por diferentes operadores logísticos (tiene este tipo de desarrollos en General Pacheco, Tortuguitas y Pilar, en la zona norte del GBA).
  - Pacheco Trade Center, GBA. Similar a Plaza Logística.
  - Parque logístico del grupo ITL en Esteban Echeverría, GBA. El grupo ITL está compuesto por Exolgan, Exologística y una empresa de real estate. Esta última construyó este emprendimiento en el cual Exologística realiza sus propias operaciones, y también se alquilan grandes sectores a otros operadores logísticos.
  - Predio Norlog, en Benavídez, provincia de Buenos Aires, propiedad del Grupo Logístico Andreani, con un modelo similar al de ITL.

- Centro de Transferencia de Cargas (CTC) de Ciudad de Bs. Aires en Lugano, es un predio del CGBA concedido por 30 años a una gestidora privada (CTC Administradora SA), cuyos socios son transportistas que operan dentro de ese predio.
- Puede ser un espacio físico propio o alquilado donde un operador logístico realiza actividades propias y para terceros con un importante grado de integración, mediante la contratación de operaciones y operadores que le sirven para su desarrollo comercial. Por ejemplo:
  - Predio de Celsur Logística en General Rodríguez, GBA.
  - Predio de transporte Don Pedro en Camino del Buen Aire, GBA.
  - Diversas playas para camiones de empresas acopiadoras de granos.
- Puede ser un área territorial abierta o cerrada donde diversos operadores comerciales desarrollan de manera principal actividades relacionadas con el transporte, la logística y la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional e internacional. Estos operadores pueden ocupar espacios de su propiedad o alquilados. La gestión administrativa y de mantenimiento del espacio total es realizada por un organismo del estado en base a una planificación urbana definida. Ejemplos:
  - Área del “Triángulo San Eduardo” en la zona norte del Gran Buenos Aires (GBA) es un espacio confinado en la bifurcación del Acceso Norte al dividirse el acceso a Pilar, donde se dieron facilidades para que privados construyeran locaciones logísticas.
  - Parte de la localidad de Esteban Echeverría, GBA, con el mismo criterio anterior.
  - Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de San Luis

Por lo explicado, las tipologías que se explicitan a continuación deben considerarse como esquemas conceptuales que pueden combinarse de múltiples formas. A modo de simplificación, se han desarrollado dos tipologías: según las características, pertenencia y forma de gestión del predio; y según las operaciones que sobre los mismos se realizan.

### ***Tipologías según características del predio y la forma de gestión***

Los predios donde se instalan las PF pueden ser de pertenencia público, privada o mixta, pueden ser cerrados o abiertos (abiertos, por ejemplo, si se trata de una zonificación destinada de manera específica al desarrollo de múltiples PFs), la gestión puede ser realizada con combinaciones diversas, y además pueden ser ocupados por una o muchas empresas con una o muchos tipos de operaciones con iguales o distintos modos de transporte. El cuadro a continuación clasifica de manera general los casos más comunes, aunque pueden darse otras variantes.

| Pertenencia del predio  | Cantidad de operadores logísticos | Espacio                         | Regulaciones   | Gestión administrativa y de mantenimiento  |
|---|-----------------------------------|---------------------------------|--|--|
| Un propietario que <b>es</b> operador logístico.  | Uno o muchos.                     | Cerrado.                        | Las propias del municipio en que está, y las que indique quien gestiona el predio. | El propietario es responsable por todo el predio   |
| Un propietario que <b>no es</b> operador logístico  |                                   |                                 |  | La realiza un responsable único para todo el predio, que no es uno de los operadores, y que puede o no ser el propietario. |
| El municipio, al determinar una zona con características que impulsan que se instalen operadores por alguna conveniencia. | Muchos                            | Abierto (es una zona o barrio). | Cada inmueble debe respetar las propias del municipio                              | Cada operador es responsable por su predio, en tanto que la zona en general la gestiona el municipio                       |

### **Tipologías según las operaciones que se realizan**

En las PF pueden realizarse actividades de muy diversa índole, y muchas veces entremezcladas. Sin embargo, es posible intentar una clasificación a grandes trazos que permite visualizar rápidamente las principales características operativas, a saber:

#### *Centros de acopio*

Son lugares donde se acumulan productos primarios y materias primas, para lograr un volumen tal que permita una reducción del costo del flete de larga distancia anterior o posterior a ese lugar, mediante la economía de escala y/o especialización del modo de transporte a utilizar. Son ejemplos los centros de acopio de granos en el campo, los espacios portuarios donde se acumula carga a la espera de un barco, los depósitos de combustible de las refinerías, o las acumulaciones de materia prima en un área industrial.

#### *Centros de distribución*

Lugares donde se acumulan productos generalmente elaborados o semi elaborados, a la espera de ser derivados a distintos destinos de acuerdo con las pertinentes órdenes de entrega hacia consumidores intermedios, mayoristas, comercios o consumidores finales. Son ejemplos los centros de distribución de grandes cadenas de supermercados, o de empresas que

distribuyen autopartes a talleres mecánicos, o que entregan productos medicinales a las farmacias, o entregas personalizadas generadas por el e-commerce.

### *Centros de cross-dock*

Los centros de *cross dock* o transferencia de cargas son espacios en donde la carga se deriva de unas unidades de transporte a otras, combinando los itinerarios de los vehículos entrantes con los salientes de manera tal de aprovechar al máximo las bodegas de cada uno optimizando sus rutas. Los centros o plataformas de cross dock no son estrictamente depósitos, ya que en condiciones ideales la carga no debería permanecer ni un minuto en la plataforma, aunque generalmente se admite que puede estar allí unas 36 a 48 horas. Son ejemplos los centros de cross dock de transportistas que llevan carga desde Buenos Aires al interior del país en camiones grandes, la cual al llegar a una localidad de cabecera (por ejemplo, Río Cuarto), se fracciona en camionetas para ser entregada en localidades más pequeñas.

### *Plataformas logísticas con intercambio modal*

Podrían pensarse como una combinación de centros de acopio con centros de cross dock, que “conectan a través de la red férrea (o carretera) al puerto de origen (o destino) y/o a un paso de frontera. Son por tanto terminales de trenes o camiones que posibilitan las actividades de nacionalización y/o despacho, y ofrecen servicios logísticos. Tienen por objeto agilizar la salida de mercaderías del puerto o paso de frontera y facilitar por tanto el comercio bilateral o multilateral entre países (principalmente carga en contenedores)<sup>5</sup>”.

### *Predios de descanso*

Considerando que los viajes que se realizan desde y hacia el NG desde las zonas urbanas y/o portuarias suelen superar los 1000 km, son necesarios espacios de descanso para los conductores.

De las entrevistas realizadas surge que los lugares para detenerse a descansar en los viajes largos son pocos, inseguros y/o con malas condiciones de higiene, y serían necesarios más espacios que brinden comodidades a los conductores, especialmente con buenas condiciones de seguridad, ya que hay casos en que los choferes prefieren seguir viajando por los riesgos que implica una parada.

En este tema debe tenerse en cuenta el reciente lanzamiento programa del Ministerio de Transporte de la Nación denominado “Punto de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR)” (Resolución 300/2021 del Ministerio de Transporte<sup>6</sup>) que apunta a resolver algunas de estas cuestiones, y que se trata en un capítulo específico del presente documento.

---

<sup>5</sup> Montanez et al. 2015

<sup>6</sup> Ministerio de Transporte. 2021.



### *Pasos de frontera*

Los pasos de frontera conforman plataformas logísticas en la medida en que los vehículos se detienen a la espera de resolver aspectos regulatorios relacionados con aduana, migraciones, inspecciones sanitarias, etc., y son nodos cuya infraestructura y operatoria son fundamentales para la fluidez y eficiencia del transporte carretero internacional.

En este sentido, un objetivo central en torno a la organización de los pasos fronterizos debería ser la reducción de los denominados “tiempos evitables”, los cuales se vinculan a aspectos tales como: ausencia de infraestructura adecuada; redundancia y cantidad excesiva de controles; falta de controles armonizados e integrados a ambos lados de la frontera; diferencias en los horarios de atención entre los distintos organismos de control; trasbordos; etc.; y todo ello, de uno y otro lado del límite internacional<sup>7</sup>.

### *Depósitos fiscales*

De acuerdo con la AFIP, en la Argentina “se consideran 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. (...) Se podrán habilitar en tal carácter: recintos cubiertos, predios abiertos plazoletas, tanques, silos y celdas”<sup>8</sup>.

Los depósitos fiscales deben ser administrados por un “Permisionario de depósito fiscal” autorizado por AFIP. 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”.

En los depósitos fiscales entra y sale carga que puede circular velozmente o no, dependiendo de los requisitos que la AFIP imponga sobre la misma, trabajando entonces en cualquiera de las tipologías antes descriptas. Habitualmente son lindantes a algún tipo de plataforma logística en la cual se realizan sobre la carga operaciones de todo tipo (incluso almacenamiento permanente), tanto antes como después de su aduanización (dependiendo de si es carga de exportación o importación).

### *Zonas francas*

De acuerdo con AFIP, “son espacios en los cuales la mercadería no es sometida al control habitual del servicio aduanero y, tanto su importación como su exportación, no están gravadas con tributos -salvo las tasas retributivas que pudieran establecerse- ni alcanzadas por prohibiciones de tipo económico. Su principal objetivo es fomentar el comercio y la actividad industrial exportadora a través de la reducción de costos y la simplificación de los procedimientos administrativos, ofreciendo, además, incentivos fiscales. (...) Es el Poder Ejecutivo Nacional quien acuerda con los gobiernos provinciales su establecimiento en regiones geográficas cuya situación económica sea crítica o que por su vecindad con otros

---

<sup>7</sup> Ver documento sobre pasos de frontera para mayor detalle.

<sup>8</sup> AFIP. 2022.

países así lo requieran. Así, el Poder Ejecutivo podrá: disponer que no se apliquen las prohibiciones de carácter no económico a la introducción o extracción de mercaderías de la zona franca; reducir las medidas de control aduanero de la zona franca; establecer un régimen de estímulo a la venta de mercaderías originarias del área franca que se destinen al extranjero<sup>9</sup>.

En la práctica, y por la propia definición de zonas francas, se podrían desarrollar en estas tanto procesos industriales como logísticos de todo tipo.

La legislación vigente sobre Zonas Francas es de 1994. Actualmente la Subsecretaría de Gestión Comercial Externa de la Nación se encuentra desarrollando un proyecto de ley para reemplazarla ya que se considera que no se han cumplido adecuadamente los propósitos originarios. Por un lado, no se desarrolló más que una zona franca por provincia (así lo marcaba la ley), y solo en algunas provincias (con excepción de Buenos Aires que posee una Zona Franca en La Plata y otra en Bahía Blanca). Por otra parte, casi todas funcionan de manera similar a un depósito fiscal, esperando definiciones de la Aduana sobre los permisos para las cargas, pero no se les agrega valor, que debería ser el objetivo principal.

Así, de 13 zonas francas existentes, en 9 se realizan solo actividades de almacenamiento, en 3 se realizan ventas al por menor, y una funciona como un parque industrial, compitiendo de manera discutible con parques industriales genuinos que poseen mayores cargas impositivas. Tres zonas francas se sitúan en el Norte Grande.

La lista de zonas francas es la siguiente:

| En Norte Grande | Provincia    | Lugar              | Tipo               |
|-----------------|--------------|--------------------|--------------------|
|                 | Buenos Aires | La Plata           | Almacenamiento     |
| X               | Misiones     | Iguazú             | Venta al por menor |
|                 | Córdoba      | Córdoba            | Almacenamiento     |
|                 | Mendoza      | Mendoza            | Almacenamiento     |
|                 | San Luis     | San Luis           | Almacenamiento     |
|                 | Entre Ríos   | C. del Uruguay     | Almacenamiento     |
|                 | Chubut       | Comodoro Rivadavia | Almacenamiento     |
| X               | Salta        | Salta              | Almacenamiento     |
|                 | La Pampa     | General Pico       | Parque industrial  |
|                 | Santa Fe     | Villa Constitución | Almacenamiento     |
|                 | Buenos Aires | Bahía Blanca       | Almacenamiento     |
|                 | Santa Cruz   | Río Gallegos       | Venta al por menor |
| X               | Jujuy        | La Quiaca          | Venta al por menor |

<sup>9</sup> AFIP. 2022a.

La legislación que se está proyectando busca que las zonas francas no sean un ámbito de especulación para las importaciones, sino que sean plataformas de exportación de productos elaborados en el país.

El proyecto busca regularizar lo existente, atendiendo a todas las situaciones vigentes, tales como contratos vigentes y derechos adquiridos, generando incentivos para las readecuaciones, mediante normativas complementarias y reglamentarias.

La idea es replicar el régimen de admisiones temporarias y se exigirá: que no se pueda realizar almacenamiento ni tener mercadería por más de 24 meses; que sólo se pueda vender al mercado interno el 30% de lo producido en la zona franca. Además, cada provincia que ya tenga una zona operativa, podrá tener una segunda, pero para eso se deberá aprobar un proyecto productivo asociado a ella.

### *Parques industriales*

Aunque a veces se los denomina de manera indistinta, los plataformas o parques logísticos no son parques industriales. De acuerdo con el Programa Nacional para el Programa de Desarrollo de Parques Industriales, creado por el Decreto N° 915/2010 (modificado por los Decretos 778/2012 y 375/2014) y reglamentado por la Resolución ex MI N° 40/2010, los Parques Industriales son definidos<sup>10</sup> como predios diseñados para la radicación de establecimientos manufactureros y de servicios, dotados de la infraestructura, equipamiento y servicios apropiados para el desarrollo de tales actividades.

Las reglamentaciones edilicias de los parques industriales normalmente implican infraestructuras que exceden los requerimientos de las actividades logísticas (por ejemplo, provisión de agua, gas y electricidad industrial, o disposiciones sobre cuestiones ambientales), que hacen que no sean económicamente convenientes para los operadores logísticos, que necesitan infraestructuras más sencillas y menos costosas.

De ser posible, es conveniente que los parques industriales se asocien a parques logísticos, a efectos de canalizar cargas y aprovechar economías de transporte.

## **PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN EL NORTE GRANDE**

### ***Plataformas logísticas para cargas salientes del NG***

El desarrollo de plataformas logísticas para cargas que salen del NG puede servir especialmente a las PyMEs que tienen dificultades para encontrar escalas grandes de despachos, indispensables para lograr economías de transporte y para organizar los despachos de comercio internacional.

En efecto, los grandes dadores de carga, las empresas más importantes, encuentran posibilidades para eficientizar la cadena logística, pero no pasa lo mismo con las pequeñas y

---

<sup>10</sup> Ministerio de Desarrollo Productivo. 2020.

medianas empresas. Entre las infraestructuras necesarias para ayudarlos están los centros regionales de transferencia o nodos de concentración de carga, para lograr la utilización de los distintos modos de transporte. En ese espacio de concentración de carga, el pequeño y mediano dador de carga podría encontrar una oferta de transporte más interesante que la que hoy tiene, al posibilitarse una escala mayor de carga.

Se describen a continuación los principales desarrollos y/o iniciativas de plataformas logísticas de iniciativa pública en el NG. Puede observarse que en varios casos las PF se describen junto a parques industriales, zonas francas o depósitos fiscales, debido a las semejanzas y diferencias operacionales explicadas en el apartado “Tipologías operativas básicas”.

### Catamarca

Catamarca tiene varios proyectos en estudio o realización:

- Puerto de transferencia multimodal camión - tren en Recreo
- Puerto seco en tren a granel San Pedro de Guasayán
- Puerto de transferencia multimodal camión – tren en Tinogasta

### CHACO

De acuerdo con los Ejes del Plan de Producción, Empleo y Exportaciones<sup>11</sup> del Chaco, existen en la provincia:

- La Zona Franca Industrial Sáenz Peña y Puerto Seco Sáenz Peña, con una Zona Primaria Aduanera habilitada y funcionando, de 4 hectáreas de extensión. Su ubicación en el centro de la Provincia genera una reducción de tiempo y costos para los exportadores, ya que realizan el procedimiento aduanero en proximidades a la zona de producción.
- El Centro de Acopio y Embarque Barranqueras<sup>12</sup>, que es parte del complejo portuario de Barranqueras, con una capacidad de acopio de 100.000 toneladas y un ritmo que permite operar la carga y descarga de 150.000 toneladas mensuales de cereales, lo que representa 1.800.000 toneladas al año, es decir la mitad de la producción agropecuaria de la Provincia.

### Formosa

El Parque Industrial Formosa se constituyó en el año 1976. Según el plan estratégico provincial<sup>13</sup> cuenta con una superficie aproximada de 147 hectáreas (120 lotes). El importante desarrollo que lograron las empresas que alberga impulsa a la provincia a la futura la instalación de dos parques industriales más en las localidades de Pirané y Laguna Blanca.

Actualmente se encuentran instaladas unas cincuenta empresas de las cuales el 68% se dedica a actividades netamente industriales, y el 32% restante son empresas de servicios, comercio y construcción, ya que también se les permite a las mismas instalarse en el predio.

---

<sup>11</sup> Presentación en formato Power Point ofrecida por la Provincia

<sup>12</sup> Ver: <https://puertobarranqueras.chaco.gob.ar/es/caeb>

<sup>13</sup> FORMOSA 2025 – Plan estratégico provincial, op cit

Sin embargo, la documentación recibida no explicita el desarrollo de plataformas logísticas por parte del estado.

### *Jujuy*

Existe el Parque Industrial Perico en el cual en 2019 fue inaugurada una zona franca, pensada para potenciar el desarrollo comercial e industrial de la región NOA, con servicios de almacenamiento, estiba y puerto seco a todas las empresas que quieran radicarse.

También en La Quiaca existe un proyecto de Zona Franca proyectada para potenciar la producción y el turismo de la Puna Jujeña, que contará con venta minorista y mayorista.

### *La Rioja*

De acuerdo con el informe provisto por la provincia de La Rioja<sup>14</sup>, esta no cuenta con instalaciones para centros de transferencia de carga multimodal ni servicios al transporte de carga internacional, ni predios con depósitos de intercambio de contenedores, ni instalaciones edilicias para puertos secos en toda la provincia

Tampoco hay predios con depósito fiscal habilitado por aduana, aunque existe un proyecto ejecutivo presentado, pero está detenido por falta de inversión, si bien existen 14 plantas privadas habilitadas con aduana domiciliaria y también una aduana con espacio de resguardo.

### *Salta*

La provincia se encuentra desarrollando tres nodos logísticos<sup>15</sup>:

- Güemes: se encuentra en la localidad de General Güemes, en el límite sur del actual Parque Industrial, está orientado a depósitos y servicios logísticos. En su infraestructura básica contará con: puerto seco, depósito fiscal, playa de contenedores, terminal ferroviaria, sector de servicios privados, punto de descanso para camiones, zona de parcelas logísticas y edificio de administración.
- Pichanal, orientado a cargas agrícolas a granel.
- Olacapato, orientado al apoyo de las actividades mineras de la Puna.

### *Tucumán*

De acuerdo con información provista por el Instituto de Desarrollo Productivo (IDEP)<sup>16</sup>, la provincia se encuentra elaborando el “Programa prioritario de desarrollo polo logístico-industrial del este – Hub Tucumán”, con el objetivo de realizar el proyecto ejecutivo para la construcción de la una central de transporte multimodal. Para ello se creó una comisión entre la provincia y la nación, y junto a CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, se elaboraron los términos de referencia para desarrollar del proyecto ejecutivo en Cevil Pozo.

---

<sup>14</sup> Secretaría de Industria, Comercio y PyMEs de la Rioja, resumen provisto para esta consultoría.

<sup>15</sup> Presentación del Ministerio de Producción y Desarrollo Sustentable de la provincia de Salta en la 1º Jornada de trabajo interprovincial de logística para el Norte Grande

<sup>16</sup> Instituto de Desarrollo Productivo de Tucumán (IDEP). Presentación en formato power point provista en abril 2022 para esta consultoría.

Los objetivos del proyecto son: posicionar a la provincia como Nodo Logístico; generar mano de obra mano local vinculada a los servicios logísticos y del comercio exterior; mejorar la competitividad de todos los sectores productivos de la provincia, mediante la eficiencia de los costos logísticos, relacionados a la producción, la industria y el comercio. Aumentando la participación del ferrocarril en el transporte de los productos del NOA, concentrando la operación en un mismo ámbito; y promover la radicación industrial en el marco de un ordenamiento territorial que permita: cercanía con los servicios logísticos y descomprimir el tránsito pesado en los grandes centros urbanos.

### ***Plataformas logísticas para cargas entrantes a las ciudades***

Las grandes empresas que llevan productos terminados y aprovisionan a las provincias del NG -especialmente de consumo masivo y bebidas-, se encuentran fuera de la región, ya sea tanto las plantas productivas como los centros de distribución, por lo que despachan camiones directos desde Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Mendoza<sup>17</sup> y entran tanto en ciudades grandes como pequeñas para realizar las entregas.

Las exigencias de los clientes de recibir los pedidos más rápido y con mejores frecuencias de entrega implican que los operadores deban buscar puntos de distribución más cercanos a sus clientes.

Esto genera congestión, inseguridad vial y contaminación ambiental. Una solución que se propone habitualmente es la creación de centros logísticos de transferencia de cargas para la realización del abastecimiento a los entornos urbanos próximos. A ellos deberían llegar las cargas para las ciudades del NG en grandes camiones para ser transferidas hacia vehículos de menor porte para evitar que esos grandes camiones entren en ellas a realizar la distribución: “cada vez más, los proyectos de centros logísticos se incorporan a los planes y programas de ordenamiento territorial urbano/metropolitano, por las externalidades positivas que generan, asociadas a la gestión de flujos de vehículos de carga; esencialmente, porque facilitan estrategias de distribución centralizada que reducen el número de vehículos en la flota y acortan el recorrido por vehículo, lo cual reduce la congestión en redes viales urbanas, y por ende, mitiga la emisión de contaminantes y de gases de efecto invernadero<sup>18</sup>”.

Sin embargo, estos centros deben ser consensuados entre la autoridad pública y el sector privado, mediante acuerdos que garanticen facilidades para el privado, y el compromiso de este para el uso de esas plataformas. “En su concepción y diseño debe tenerse en cuenta qué operativas logísticas podrían realizarse y si el espacio y las instalaciones reúne las condiciones para ellas. Es recomendable asociar en el proyecto a actores directamente implicados con las

---

<sup>17</sup> En San Miguel de Tucumán algunas de estas compañías tienen centros de distribución para el NOA, como por ejemplo la cadena Cencosud.

<sup>18</sup> Antún, Juan Pablo. 2013.

actividades logísticas que se podrían realizar”, expresa el documento “Estrategia CAF en Logística Urbana Sostenible y Segura<sup>19</sup>”.

Las opiniones de los operadores logísticos coinciden con esa visión, ya que plantean que, como concepto, la plataforma logística es un concentrador donde se pueden obtener servicios y facilidades, pero la operación de transbordo genera un costo más al proceso de distribución de productos que hoy, por el volumen que tienen en casi todo el NG, conviene llevarlos y dejarlos en el cliente utilizando camiones de tamaño intermedio que viajen directo. Por otra parte, los operadores logísticos se especializan por regiones, y hacen alianzas que les permiten optimizar costos sin el uso de esas plataformas.

Un caso que surge como de interés para ampliar el estudio es el de la ciudad de Corrientes, donde la congestión vial urbana es importante en algunas arterias, como por ejemplo la avenida 3 de abril, de acceso al puente General Belgrano, Chaco – Corrientes: los camiones atraviesan la ciudad por la avenida 3 de abril, generando congestión y accidentes. Distintas voces expresan que debería desarrollarse una de estas plataformas para centralizar la carga de gran volumen que llega en un lugar y que desde ahí se realice la distribución, ya que hoy los camiones entran a la ciudad con cemento, piedra y contenedores que los bajan en sus depósitos dentro del espacio urbano.

## **PARQUES INDUSTRIALES EN EL NG**

Si bien, como se ha mencionado anteriormente, los parques industriales no son plataformas logísticas, se realiza a continuación un detalle para visualizar la potencial necesidad de desarrollar más plataformas logísticas en el NG, para apoyar a esos desarrollos industriales.

Para esta sección se ha utilizado información del Programa Nacional para el Programa de Desarrollo de Parques Industriales, creado por el Decreto N° 915/2010 (modificado por los Decretos 778/2012 y 375/2014) y reglamentado por la Resolución ex MI N° 40/2010. Los informes desarrollados por este programa dividen al NG en dos sectores: NOA por un lado, y NEA, más Corrientes y Misiones por otro.

### *Parques Industriales en NEA más Corrientes y Misiones*

En 2020, el citado Programa informaba<sup>20</sup> para el NEA más Corrientes y Misiones la existencia de 30 parques industriales (23 inscriptos en el Registro Nacional de Parques Industriales y 7 con la registración vencida), conteniendo 410 empresas instaladas. Dos parques instalados en el Chaco concentran un tercio de las empresas, en tanto que 5 parques no tienen empresa operando (3 en Chaco y 2 en Misiones).

---

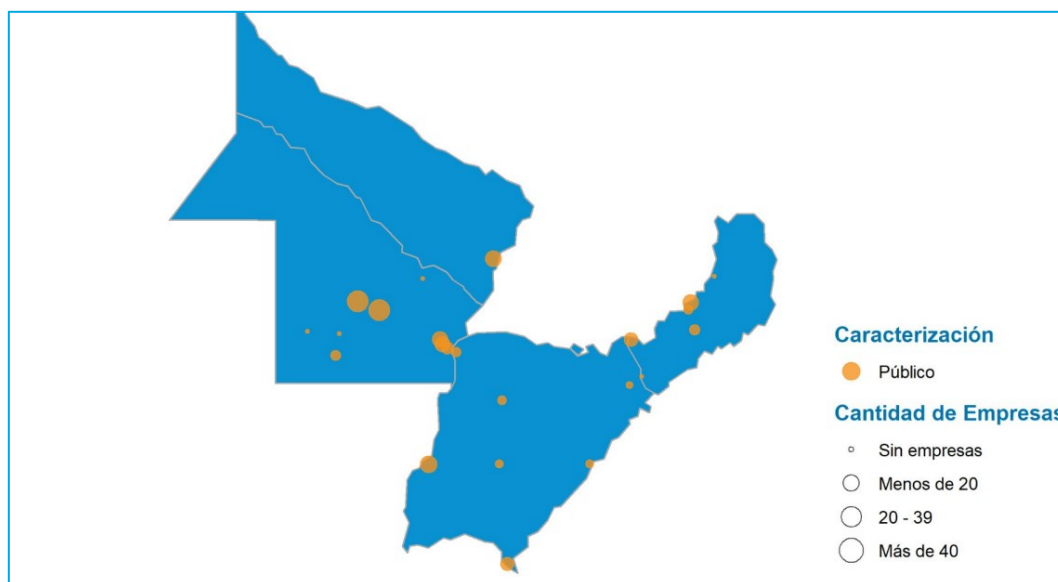
<sup>19</sup> CAF -banco de desarrollo para América Latina. 2019.

<sup>20</sup> Ministerio de Desarrollo Productivo. 2020a.

El tamaño promedio de los parques en la región es de 54,8 hectáreas, por debajo del promedio nacional de 66,5 hectáreas. Solo 3 parques cuentan con superficie mayor a 100 ha y representan el 30% del tamaño total. El parque industrial más grande de la región se encuentra en la provincia de Formosa.

Su ubicación y características principales se aprecian en la ilustración a continuación:

**Ilustración 1-Parques Industriales en NEA, Corrientes y Misiones en 2020**



FUENTE: RENPI<sup>27</sup>

*Parques Industriales en NOA*

También en 2020, el citado informaba<sup>22</sup> para el NOA la existencia de 24 parques industriales (17 inscriptos en el Registro Nacional de Parques Industriales y 7 con la registración vencida), conteniendo 390 empresas instaladas. Existe un Parque Industrial, ubicado en Salta, con más de 100 empresas, que representan el 26% del total de la región, en tanto que 3 parques de la región no cuentan con empresas en sus predios.

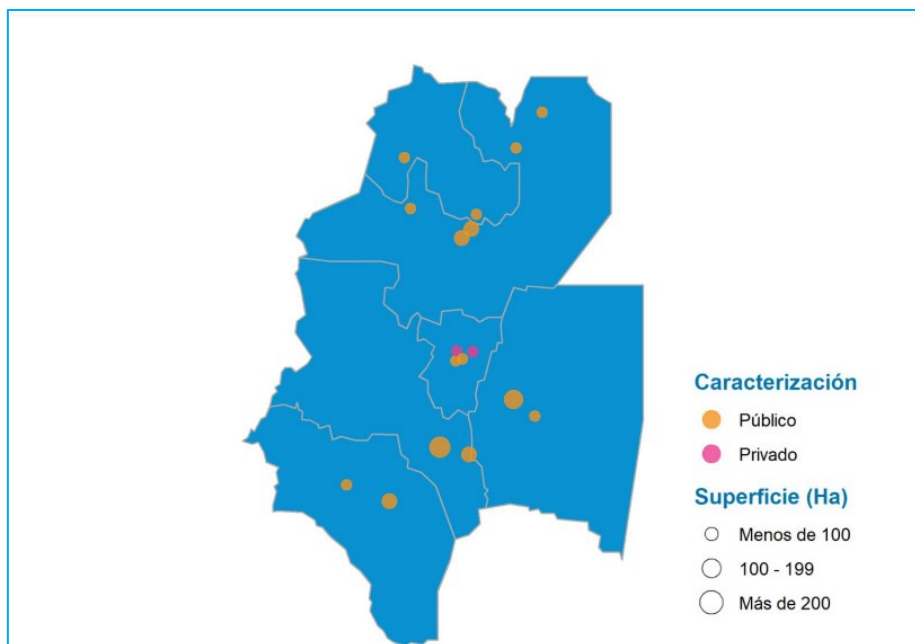
El tamaño promedio de los parques es de 90 hectáreas, por encima del promedio nacional de 66,5 hectáreas. El 35% de los parques cuenta con superficie mayor a 100 ha. El parque industrial más grande de la región se encuentra en la provincia de Catamarca, en tanto que los parques se concentran en el Gran Tucumán y entre la frontera norte de Salta y sur de Jujuy. Su ubicación y características principales se aprecian en la ilustración a continuación:

<sup>21</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_no\\_1\\_-\\_region\\_nea.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_no_1_-_region_nea.pdf)

<sup>22</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_no\\_1\\_-\\_region\\_noa.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_no_1_-_region_noa.pdf)



### Ilustración 2-Parques Industriales en NOA en 2020 en 2020



FUENTE: RENPI<sup>23</sup>

## EL PROGRAMA PAR.AR DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN

En las decisiones relacionadas con plataformas logísticas y espacios de apoyo a los conductores de camión debe tenerse en cuenta el programa del Ministerio de Transporte de la Nación denominado “Punto de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR)” (Resolución 300/2021 del Ministerio de Transporte<sup>24</sup>).

El programa se ha creado “a los fines de brindar asistencia técnica, económica y financiera a los gobiernos provinciales, municipales y/o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el objeto de diseñar y desarrollar puntos de asistencia en ruta en todo el territorio nacional con criterio orgánico e integrador, a través de una red nacional que brinde servicios al autotransporte registrado en cualquier región del país, que facilite el cumplimiento de las exigencias del descanso y la apoyatura a la actividad de suministro y abastecimiento, y que se articule con los principales centros generadores y atractores de viajes, de transferencia de cargas y nodos logísticos<sup>25</sup>”.

<sup>23</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_no\\_1\\_-\\_region\\_noa.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_no_1_-_region_noa.pdf)

<sup>24</sup> Ministerio de Transporte de la Nación. 2021.

<sup>25</sup> Ministerio de Transporte de la Nación. 2021.

De acuerdo con el artículo 4, el programa debe “ser suscripto por el Ministerio de Transporte, por un lado, y los gobiernos provinciales, municipales o de la CABA, por el otro”, y será financiado “con las partidas presupuestarias que el Ministerio de Transporte establezca en función de su disponibilidad presupuestaria” (art. 5).

Los Puntos de Asistencia en Ruta o Paradores son “instalaciones físicas adyacentes a los corredores viales que cuentan con infraestructura de servicios de calidad en materia de seguridad (vigilancia), gastronomía, logística (ventanilla única de trámites logísticos y administrativos), descanso y asistencia (estaciones de servicio, gomería, repuestos), orientada a satisfacer las demandas de los transportistas de cargas de larga distancia, así como también a los agentes de control y viajeros de las rutas del país. Los Puntos de Asistencia pueden ser pequeños, medianos, grandes o Interfases Logísticas. Las Interfases Logísticas son Puntos de Asistencia del mayor tamaño ubicados cerca de centros atractores de carga (como pueden ser puertos, fábricas, polos industriales o grandes ciudades)<sup>26</sup>”. Por consiguiente, el Programa no está orientado solamente a desarrollar espacios de descanso para los choferes, sino también plataformas logísticas de distinta índole, las cuales, para su implementación y funcionamiento, sería recomendable que se consensuen con el sector privado, tanto en su emplazamiento y objetivos, como en la forma de su gestión, de acuerdo con lo expresado en el capítulo “Condiciones para la implementación”.

## **VENTAJAS POTENCIALES DEL DESARROLLO DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS**

En este capítulo se detallan algunas de las ventajas directas e indirectas relacionadas con la implementación de plataformas logísticas. Se trata de una enumeración de referencia general y su ordenamiento no responde a ninguna clase de prioridad.

### ***Ventajas directas***

Las plataformas logísticas presentan ventajas directas que permitirían:

- Gestionar las transferencias modales e intermodales (integración de distintos modos de transporte a lo largo de toda la cadena de comercialización) en espacios acotados o relativamente reducidos, proporcionando economía de transporte.
- Facilitar el procesamiento de envíos mediante el cross-docking, evitando los transbordos camión-camión realizados en la calle de poblaciones pequeñas donde los operadores de transporte no tienen depósitos, y optimizando los circuitos recorridos por las cargas.
- Facilitar la realización de operaciones de valor agregado sobre la mercancía para su adaptación a clientes finales, como por ejemplo la consolidación o desconsolidación, pegado de etiquetas de identificación, armado de packaging, etc.

---

<sup>26</sup> Ministerio de Transporte de la Nación. 2021a.

- Mejorar el ordenamiento territorial logístico regional y de centros poblacionales al concentrar el tránsito del transporte de cargas en un sector definido del ejido urbano, lo que permite definir enrutamientos para desviar a los transportistas de los caminos que se deciden otros usos específicos.
- Facilitar estrategias de distribución centralizada.
- Mejorar la sustentabilidad ambiental al disminuir los costos de energía y optimizar la disposición de desechos.

### **Beneficios indirectos**

Los Centros Logísticos presentan también algunas ventajas indirectas en los espacios en donde se desarrollan. Por ejemplo:

- Mejoran la competitividad de operadores e industrias PyMEs ya que les permite aprovechar inversiones en infraestructuras, así como costos operativos menores (en seguridad, limpieza, servicios generales), que no pueden realizar o alcanzar de manera individual.
- Ayudan al desarrollo inmobiliario y comercial en el entorno, ya que las empresas en la plataforma demandan servicios y productos (desde reparaciones mecánicas hasta ropa de trabajo, pasando por alimentación, servicios bancarios, etc.) que deben ser satisfechos en su proximidad.
- Reducen la congestión vehicular al concentrar la actividad logística en un espacio urbano definido hacia el cual se pueden direccionar los vehículos de cargas mediante medidas de tránsito tales como corredores, calles exclusivas, etc. Sin embargo, debe destacarse que la sola creación del centro logístico no producirá estos beneficios. Es más, podría producir resultados adversos si su implementación no se acompaña de una revisión general de las vías de circulación que se podrían afectar
- Refuerzan la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.
- Favorecen la integración funcional del sistema de transporte en su conjunto mediante un enfoque intermodal.
- “Un área logística puede servir como “infraestructura” para otras industrias que requieran capacidades de logística específicas”<sup>27</sup>. Esto significa que la aparición de un centro logístico, por ejemplo, de transbordo entre modos, puede ser un factor de atracción para industrias y comercios que encuentren beneficios logísticos para sus productos.

### **Efectos positivos sobre el empleo**

Las plataformas logísticas generan un polo de absorción de mano de obra. Una gran cantidad de las personas son necesarias en trabajos de moderada complejidad lo cual facilita el acceso a quienes no poseen gran instrucción. De la misma manera, son necesarios supervisores y

---

<sup>27</sup> Sheffi, Yossi. 2014.

gerentes de buena cualificación, todo lo cual conduce a una demanda de mano de obra mezclada positiva para la región donde se ubique el centro logístico.

Sin embargo, es probable que muchas de las actividades logísticas que se concentren en el centro logístico ya se vinieran realizando en distintas locaciones dispersas cuyos trabajadores probablemente se vean desplazados por la nueva demanda concentrada. En contrapartida, los trabajadores del centro logístico seguramente gozarán de una regularización laboral que probablemente no posean fuera de él. Simultáneamente, generan trabajo indirecto, especialmente en servicios aplicados a mantenimiento para el parque y para los operadores.

El reconocido autor sobre temas de concentración de empresas logísticas Yossi Sheffi expresa que “en las economías desarrolladas, la industria de la logística puede reemplazar a la pérdida de empleos en manufactura, como sucedió en el sur de California a finales del siglo XX y durante la primera década del siglo XXI. (...)”. La industria de la logística es menos susceptible a la “deslocalización”<sup>28</sup> debido a la tecnología y economía de transporte y la distribución. El primer y el segundo factor implican que los lugares de concentración logística<sup>29</sup> pueden evitar las presiones del desempleo, especialmente para los trabajos de menor categoría, mientras que al mismo tiempo adoptan, se apoyan y desarrollan tecnologías de información y comunicación de vanguardia<sup>30</sup>.

En resumen, puede pensarse que las plataformas logísticas generan espacios laborales más estables en el tiempo, más formales y organizados, y que ofrecen mejores posibilidades de progreso para aquellos trabajadores que puedan laborar en ellos o en su entorno.

## CONSIDERACIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN

Se desarrollan a continuación una serie de recomendaciones para la implementación de Plataformas Logísticas.

### *Medidas de Planificación*

- Tomar decisiones de asignación de espacios antes de que se produzca una densificación urbana que anule sus posibilidades.
- Estudiar y ubicar los espacios de interés actual o futuro para la implementación de estas áreas y generar restricciones catastrales para mantener la reserva de su uso en manos del estado. Impedir que estos desarrollos solo tengan interés inmobiliario.

---

<sup>28</sup> La deslocalización es el movimiento de los centros industriales u oficinas de las empresas desde unos países o regiones a otras, buscando beneficios impositivos, energéticos, de mano de obra, etc.

<sup>29</sup> El autor los denomina “clústeres logísticos”

<sup>30</sup> Sheffi, Yossi. 2014.

- Estudiar y cuidar que la plataforma logística esté adecuadamente inserta en una red logística y que no resulte un proyecto aislado desligado del resto de la comunidad logística de su cadena de valor.

### **Medidas de regulación**

- Evitar el desvío o malversación del uso de las tierras que se apliquen al desarrollo de áreas logísticas. Una plataforma logística debe tener una infraestructura apta para su función y debe ser administrada de tal manera que nunca pierda sus características. Debe evitarse que las propuestas de los operadores inmobiliarios produzcan usos indebidos o incompatibles y generen la pérdida del objeto para el que los centros hayan sido ideados.
- Buscar solución al problema fiscal de los desarrolladores inmobiliarios, cuya raíz reside en los sistemas de amortización e impuesto a las ganancias para inmuebles locados. El propietario de un inmueble en locación tributa impuesto a las ganancias por el 35% de la ganancia neta, de las cuales puede descontar los costos de amortización, pero como las amortizaciones se extienden por períodos de 50 años, la alícuota a descontar es baja; y además su valor relativo disminuye por efecto de la devaluación producida por la inflación, por lo que el impuesto a las ganancias se hace sumamente gravoso. Además, si el propietario decide vender el inmueble, puede descontar de la ganancia por la venta el valor residual del inmueble pero calculado “según libros” el cual puede ser muy inferior al real de mercado, produciendo a los ojos del fisco un lucro muy grande que en realidad es ficticio.
- Impedir que estos desarrollos solo tengan interés inmobiliario, estableciendo normativas que prefiguren el uso del suelo y su tratamiento impositivo.

### **Directivas de gestión**

- Fomentar su creación mediante iniciativas mixtas del estado con operadores privados para su desarrollo y explotación. Las plataformas logísticas requieren de decisiones de planificación urbana y catastro así como inversiones importantes tanto en el desarrollo del propio predio como en la infraestructura que lo rodea (rutas, calles, ferrocarriles, puertos, etc) como en la que lo sirve (energía, comunicaciones, etc). Sin embargo, los operadores privados son quienes tienen el conocimiento para evaluar la real utilidad del emprendimiento, así como la agilidad necesaria para responder a la dinámica permanentemente cambiante de la logística.
- Definir cuidadosamente el tamaño actual y futuro del centro logístico que se estudie. Algunos autores, como el citado Yossi Sheffi, opinan que cuanto más grande es un centro logístico, mayor es su eficiencia, argumentando que disminuyen los costos fijos al repartirse entre más cantidad de operadores, y que un predio más grande tiene costos de transporte más bajos y estables en cuanto a entrada y salida de los vehículos. Sin embargo, desarrolladores argentinos experimentados opinan que el espacio debe ser tal que todo quede a una distancia manejable de a pie, ya que (por ejemplo) nadie va a compartir una administración de pallets centralizada si tiene que salir con el autoelevador y hacer 2km para buscarlos, ni compartir un comedor que le queda a 1 km o un estacionamiento de autos que esté a 20 cuadras.

- Establecer con claridad las cadenas de valor que se pretenden atender con la plataforma en la actualidad o en el futuro y cuáles serán las ventajas que les ofrecerá el centro logístico.
- Adaptar la escala de la plataforma logística al flujo de cargas. Así como se explicó que existen variaciones de criterio en cuanto al tamaño por razones operativas, y que debe establecerse la cadena de valor en la cual inscribir la plataforma, deben analizarse los medios y modos de transporte a los cuales serviría, y en qué medida las posibilidades de servicio al cliente de los cada uno de estos sistemas de transporte se verían mejoradas.

### ***Elementos de planificación***

Se resumen a continuación algunos elementos conceptuales a tener en cuenta en la planificación de plataformas logísticas públicas o privadas:

- Grado de integración operativa con el servicio atendido (ej.: acopio de cereal, centro de distribución de productos terminados, abastecimiento a fábricas)
- Planificación del territorio simultáneamente con los espacios circundantes para evitar conflictos de urbanización.
- Definir si las actividades a realizar estarán orientadas a un área urbana, regional, nacional y/o internacional.
- Características del propietario y del gerenciador.
- Orientación al mercado (interno o externo)
- Si puede funcionar, o no, como depósito fiscal (facilidades aduaneras).
- Tipo de interconexión modal (FFCC, transporte vial, fluvial, etc.)
- Nivel de concentración del tráfico (ej.: cruce de caminos, entrada a una ciudad, etc.)
- Tipo de productos (ej.: graneles, mercancías peligrosas, refrigerados, etc.)
- Especialización sectorial (ej.: industria automotriz, alimentación, retail, etc.)
- Capacidad de almacenamiento y operación (tamaño y equipamiento)
- Modelo de gestión (pública, privada, pública-privada)
- Localización e impacto en el territorio (incidencia ambiental y en la población).
- Existencia de capital humano apto para las tareas a desarrollar.

## ANEXO: SOBRE LA DENOMINACIÓN “PLATAFORMAS LOGÍSTICAS”

Existe una notable dispersión acerca de cómo llamar a los entes que han sido denominados “Plataformas Logísticas” en este informe. La dispersión proviene, probablemente, de la multiplicidad de configuraciones físicas y de gestión, de usos y utilidades, de tamaño y modo de transporte, etc.

Se describen a continuación las denominaciones utilizadas en la Argentina, y en otro apartado se realiza una revisión de algunas de las denominaciones según la academia y los usos y costumbres de otros países.

### *Denominaciones utilizadas en la Argentina*

En la Argentina pueden encontrarse, en una enumeración no taxativa, las siguientes múltiples denominaciones:

|  |  |  |
|--|--|--|
| Agrocentros logísticos   | Depósitos de contenedores vacíos                   | Plataformas aéreas                         |
| Centrales de Procesamiento de Cargas                                 | Espacios logísticos                                | Plataformas logísticas                     |
| Centrales de Transferencia de Cargas                                 | Microplataformas Logísticas Urbanas                | Polos logísticos                           |
| Centro Logístico Alimentario   | Nodos logísticos                                   | Puertos secos                              |
| Centros de acopio  | Parque logístico                                   | Terminales logísticas                      |
| Centros de distribución  | Plantas de Operaciones Logísticas                  | Zona Franca                                |
| Centros de transbordo de carga (por ejemplo, una terminal portuaria) | Plataforma Logística de Apoyo en Frontera          | Zona Primaria Aduanera                     |
| Centros de transferencia de cargas                                   | Plataforma Logística de Distribución Internacional | Zonas de Actividad Logística               |
| Centros de transporte  | Plataforma de Distribución Urbana Metropolitana    | Zonas de Actividades Logísticas Portuarias |
| Clúster logístico  | Plataforma de Distribución Urbana Regional         | Zonas logísticas                           |

### **Denominaciones en otros países.**

#### *EUROPLATFORMS EEIG - The European Logistic Platforms Association*

Esta entidad, que nuclea a gran parte de las plataformas y centros logísticos europeos, define como centro logístico a “una zona definida dentro de la cual todas las actividades relacionadas con el transporte, la logística y la distribución de mercancías - tanto para el tránsito nacional e internacional-, se llevan a cabo por diversos operadores sobre una base comercial. Los operadores pueden ser tanto los propietarios como los inquilinos de los edificios e instalaciones (almacenes, centros de distribución, almacenes, oficinas, servicios de camiones, etc.), que han construido en este lugar. Con el fin de cumplir con las reglas de la libre competencia, un centro de logística debe estar abierto para todas las empresas que participan en las actividades expuestas anteriormente. Un centro de logística también debe estar equipado con todas las facilidades para llevar a cabo las operaciones mencionadas. Si es posible, se deben incluir los servicios públicos para el personal y equipo para los usuarios. Con el fin de fomentar el transporte intermodal para la manipulación de mercancías, un centro logístico debe ser servido preferentemente por una multiplicidad de modos de transporte (carretera, ferrocarril, mar, vías navegables, aire). Para garantizar la sinergia y la cooperación comercial, es importante que un centro logístico se gestione mediante un cuerpo legal único y neutral (preferiblemente por una alianza Público-Privada). Por último, un centro logístico debe cumplir con las normas europeas de estandarización y calidad para proporcionar el marco para soluciones de transporte comercial y sostenible”.

#### *CEPAL*

CEPAL propone que, en términos generales, se puede definir como una plataforma logística, centro logístico, o zona de actividad logísticas (ZAL) a “una zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar la complementariedad modal y servicios de valor agregado a la carga, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura. (...) En términos más simples, podemos definir una plataforma logística como una zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar la complementariedad modal y servicios de valor agregado a la carga, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura<sup>31</sup>”.

No obstante, esta definición, que sirve para una primera aproximación al tema, creemos que adolece de algunas fallas, como se resalta más adelante. Pueden orientarse al tránsito nacional y la distribución interna de mercaderías o al comercio internacional, y su gestión puede ser pública o privada.

#### *Comparación de la definición de CEPAL con la de EUROPLATFORMS EEIG*

CEPAL omite una condición que es importante para EUROPLATFORMS EEIG: “es importante que un centro logístico se gestione mediante un cuerpo legal único y neutral”. Además

---

<sup>31</sup> Leal y Pérez Salas, Gabriel. 2009.



contradice a la definición de la EUROPLATFORMS EEIG, que en su tercer párrafo dice que “un centro logístico debe ser servido preferentemente por una multiplicidad de modos de transporte”. Es decir, que no es condición indispensable la existencia de transferencia modal.

La omisión mencionada genera que la clasificación que realiza luego CEPAL resulte algo forzada, ya que no tolera denominar como “zonas logísticas” a espacios servidos por un solo modo de transporte, situación frecuente en (al menos) la Argentina, donde el modo carretero de transporte predomina y a veces es único.

Por otra parte, la descripción de CEPAL se centra en describir logística de distribución y por eso enfatiza en la ruptura cargas, pero no menciona la logística de aprovisionamiento de industrias o cargas masivas como minerales o granos.

#### *Definición del experto del MIT Yossi Sheffi*

Yossi Sheffi es un especialista que se encuentra desde hace varios años estudiando el fenómeno de los parques y zonas logísticas en el mundo. En su libro “Clústeres logísticos: brindando valor e impulsando el crecimiento”, se refiere a “clústeres logísticos”, “parques logísticos” y “campus logísticos”: “Un **clúster** es una aglomeración amorfa de compañías e instalaciones con operaciones intensivas de logística, con delimitaciones poco claras y sin administración central, los **parques logísticos** son claramente definidos por sus límites de propiedad y geografía. Un **parque logístico** es desarrollado por una agencia que puede ser un fideicomiso de inversión en bienes raíces (...) o por compañías privadas (...); puede ser una autoridad portuaria/aeroportuaria (...) o una agencia gubernamental. Un **campus logístico** es un tipo especial de parque logístico con operaciones más estrechamente coordinadas, en donde no solo los terrenos y los edificios son operados por una sola entidad, sino que en este caso la misma entidad maneja toda la actividad de distribución y logística del parque.”

#### *Definición de “Estaciones de Transporte por Carretera” en España*

En el capítulo V del Ministerio de Fomento de España, Real Decreto 1211/1990, por el que se aprueba el reglamento de la ley de ordenación de los transportes terrestres (BOE 8-10-1990) (Texto actualizado en julio de 2013), define las “Estaciones de transporte por carretera” tanto para pasajeros como mercancías, a los lugares destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público que reúnan las condiciones mínimas allí establecidas. En su Artículo 185 expresa que:

“Para alcanzar tal consideración a efectos de la planificación del transporte, las estaciones de transporte de mercancías deberán cumplir las siguientes condiciones:

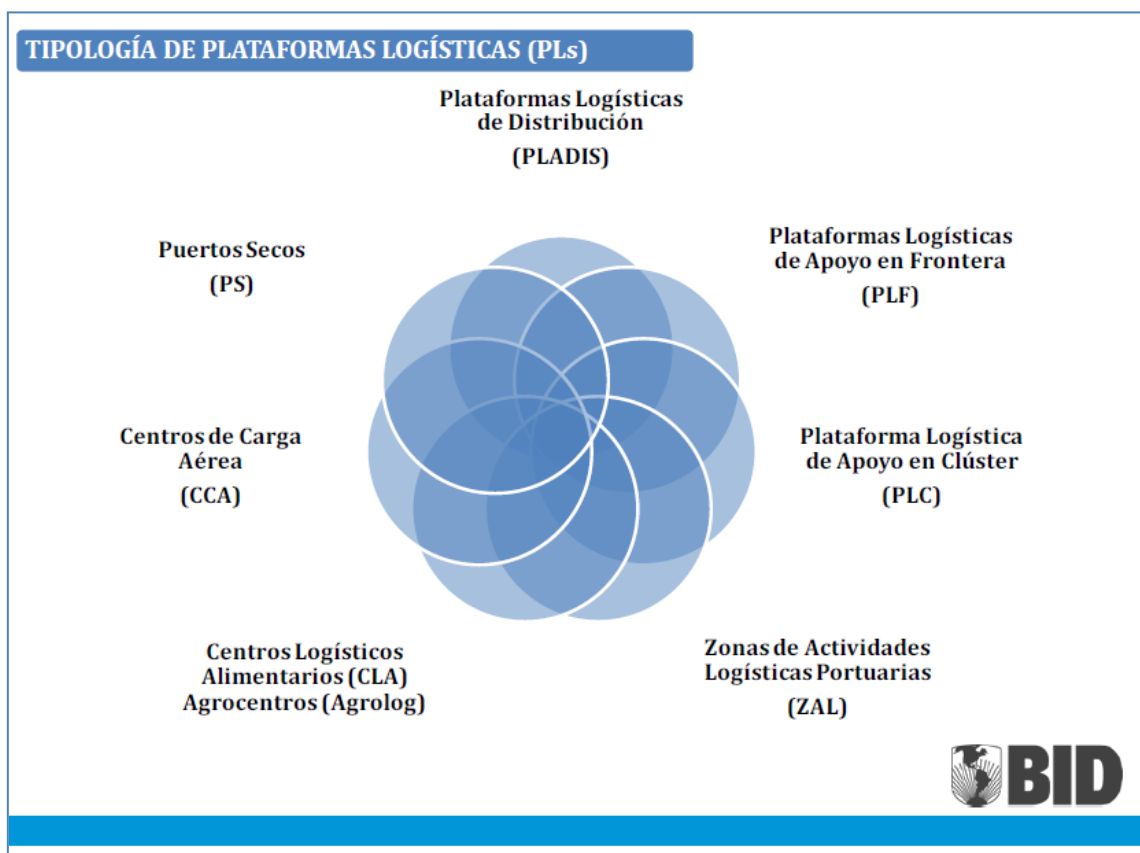
- a) Ubicación en zona próxima a los núcleos de contratación o intercambio y generación de cargas.
- b) Carácter público, esto es, que puedan ser utilizadas por cualquier vehículo de transporte o transportista legalmente establecido, con las únicas restricciones que se establezcan en sus normas específicas de explotación.
- c) Acoger en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones donde se desarrollen actividades relacionadas o vinculadas al transporte e integrados, a su vez, en funciones o

tareas específicas de la estación o al servicio de la misma, tales como almacenaje, manipulación, clasificación, depósito, grupaje o distribución de las mercancías.

d) Poseer, dentro de una zona identificada y delimitada, accesos controlados para los vehículos, así como contar con playas, viales de maniobra y aparcamientos adecuados para vehículos pesados.”

#### *Tipología propuesta por el BID*

En México se desarrolló un Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL-Mex), en una propuesta desarrollada por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, junto con la Secretaría de Economía, en una Iniciativa conjunta en el marco de la Cooperación Técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), presentada en 2013. Allí se propone la siguiente tipología:



## MATERIAL Y PERSONAS CONSULTADAS

- AFIP. 2022. *¿Qué es un depósito fiscal?*. <https://www.afip.gob.ar/depositosFiscales/conceptos-generales/concepto.asp>, consulta de octubre 2022.
- AFIP. 2022a. *¿Qué son las zonas francas y cuál es su objetivo?* <https://www.afip.gob.ar/zonasFrancas/conceptos-basicos/concepto.asp>, consulta de octubre 2022
- Antún, Juan Pablo. 2013. *Distribución urbana de mercancías: Estrategias con centros logísticos*. BID, nota técnica nro 167). <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Distribuci%C3%B3n-urbana-de-mercanc%C3%ADas-Estrategias-con-centros-log%C3%ADsticos.pdf>
- Bastitta, Eduardo. CEO de Plaza Logística.
- CAF -banco de desarrollo para América Latina. 2019. *Logus: Estrategia CAF en Logística Urbana Sostenible y Segura*. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1510>
- Leal, Erick y Pérez Salas, Gabriel. 2009. *Plataformas logísticas: elementos conceptuales y rol del sector público*. CEPAL, Boletín FAL, Edición N° 274, Número 6.
- Ministerio de Desarrollo Productivo. Dirección de Desarrollo Regional - Subsecretaría de Industria. 2020. *Programa Nacional para el Desarrollo de Parques Industriales. Informe y Estado de Situación 2015 – 2019, marzo 2020*. [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_y\\_estado\\_de\\_situacion\\_-\\_programa\\_parques\\_industriales.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_y_estado_de_situacion_-_programa_parques_industriales.pdf)
- Ministerio de Desarrollo Productivo. Dirección de Desarrollo Regional - Subsecretaría de Industria 2020a. *Programa Nacional para el Desarrollo de Parques Industriales. Región NEA Informe N° 1*. [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_no\\_1\\_-\\_region\\_nea.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_no_1_-_region_nea.pdf)
- Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación Argentina. Dirección de Desarrollo Regional. 2015. *Centros logísticos. Elementos para la política pública*. No publicado.
- Ministerio de Transporte de la Nación. 2021. *Resolución 300/2021: Programa puntos de asistencia en ruta al autotransporte registrado (PAR.AR)*. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-300-2021-353626>
- Ministerio de Transporte de la Nación. 2021a. *Resolución 300/2021: Programa puntos de asistencia en ruta al autotransporte registrado (PAR.AR), anexo 1*. <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/infoleg/res300-1.pdf>
- Montanez, Leopoldo; Granada, Isabel; Rodríguez, Raúl y Veverka, Jacob. 2015. *Guía logística: aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Pereyra, Mariana. Subsecretaría de Gestión Comercial Externa.
- Sheffi, Yossi. 2014. *Clusteres logísticos: brindando valor e impulsando el crecimiento*. Temas Grupo Editorial, 2014