

PLAN PRODUCTIVO INDUSTRIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES



UIPBA

UNIÓN INDUSTRIAL DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

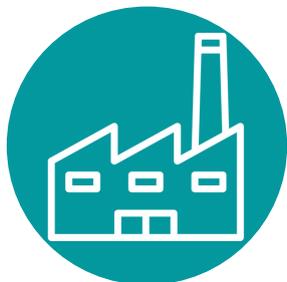


ADIBA

ASOCIACIÓN DE INDUSTRIALES
de la Provincia de Buenos Aires

la pyme industrial

REPRESENTAMOS:



26.000

establecimientos industriales



35%

del total exportado por el país



32%

del empleo total privado asalariado en el país



2.061.144

asalariados en el sector privado del total país



35%

de la producción manufacturera del país



33%

del Producto Interno Bruto
argentino

Índice

Introducción.....	3
Ejes.....	4
Impositivo.....	4
Financiamiento.....	7
Empleabilidad.....	13
Medio Ambiente.....	15
Infraestructura y Parques.....	23
Formación para el trabajo y el conocimiento.....	30
Puertos y Logística.....	33
Industria 4.0.....	42
Servicios	45
Ciencia y Tecnología.....	49

Introducción

El presente documento fue elaborado en una jornada de Planificación Estratégica, por más de 900 industriales de la Provincia de Buenos Aires pertenecientes a ADIBA y a UIPBA. El objetivo del documento es sentar las bases para el desarrollo del “Plan Estratégico” que ambas instituciones desarrollarán de forma conjunta con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

El objetivo del Plan es identificar los grandes desafíos y establecer los objetivos centrales, las líneas de acción y el portfolio de proyectos estratégicos para recuperar la actividad industrial e impulsar el desarrollo del sistema industrial de la provincia de Buenos Aires, con una proyección de diez años. Esta propuesta estratégica tiene la finalidad de contribuir en la elaboración y consolidación de políticas y estrategias transversales y sectoriales, de corto y mediano plazo; promoviendo el desarrollo productivo, científico-tecnológico, y humano para aumentar el peso de la industria en el Producto Bruto Interno, mejorar la productividad y la competitividad industrial, impulsar el liderazgo de la industria argentina en los mercados internacionales, crear nuevos mercados, promover la innovación productiva y generar puestos de trabajo directos, elevando el nivel de vida de los bonaerenses y presentando respuestas concretas frente a los grandes desafíos que se nos presentan.

Cabe destacar, que el contenido que se encuentra a continuación fue escrito por empresarios industriales PyMEs, que gentilmente cedieron su tiempo y esfuerzo para identificar y desarrollar las prioridades de los industriales bonaerenses en cada eje de trabajo.

Ejes

Impositivo

Los principales ejes en materia impositiva son:

Los saldos a favor de ingresos brutos para devolución: generan un costo financiero inmovilizado, un capital de trabajo imposible de utilizar para la industria en sí como para la compensación contra otros tributos.

Las demandas de repetición sin resolución muchas veces no generan ninguna devolución por ajustes por inspecciones integrales. Además, a efectos de inflación, el monto devuelto no se condice con la realidad económica de un 57% mínimo de índice. Hoy las industrias que poseen saldos a favor siguen siendo pasibles de retenciones y percepciones generando un aumento a ese fondo inmovilizado.

Exención de ingresos brutos para la industria: Hoy es un monto de 78 millones anuales, que en función de la inflación no se ha actualizado. Muchas empresas con menor actividad, pero con precios actualizados por la inflación, comenzaron a pagar el impuesto. La inflación generó un esquema tan distorsivo que, a mayor facturación por efecto inflacionario- pero menos actividad económica, muchas empresas comenzaron a pagar el impuesto a los ingresos brutos sin haber aumentado su producción.

Los Agentes de recaudación, al tener retrasos en la cadena de pagos, necesitan una moratoria a fin de poder cumplir con las obligaciones como agente, sobre todo con percepciones que se emiten sobre servicios o mercaderías no cobradas. Además, para un embargo de ingresos brutos, se retiene el mismo importe en todas las cuentas del contribuyente. Este procedimiento genera una inmovilización del capital, incluso para los fondos vinculados con los pagos de sueldos o cheques diferidos. Agentes de recaudación de ingresos brutos: el contribuyente vuelve a pagar cuando el agente no lo hace. Paga el agente de retención y el contribuyente no lo toma.

Esto se debe a que, en caso de omisión de retención, a raíz de la fiscalización, obligan al agente a pagar retención omitida cuando el contribuyente ya lo pagó, dado que no descontó retención alguna.

Que la inscripción de agente de retención no sea nominativa ni de auto inscripción, sino por contribuyente obligado con notificación.

Que ser agente de retención sea por nombre y notificación, sin generar la auto inscripción. Muchas industrias que no poseen la misma capacidad por su estructura para hacerlo, corren riesgos altísimos de error lo que genera multas altísimas.

PROPUESTA -CORTO PLAZO

- Eximir de ingresos brutos a micro, pequeña y mediana tramo uno, según la calificación del ministerio de Producción. Su eximición generará un oxígeno en función de aplicar esta carga al proceso productivo.
- Agentes de recaudación: concentrarlos en servicios públicos, grandes empresas y medianas tramo dos. Volviendo a la carga administrativa que genera, que sean las empresas de mayor poder económico quienes carguen con este trabajo de recaudación.
- Que el Código de Operación de Traslado (COT) sea un medio de control de transporte y evasión y no recaudatorio que sirva para controlar mercadería.
- Eliminar embargos múltiples. Que el proceso sea supervisado por el Banco Central y que la orden vaya al banco que posee el mayor porcentaje de fondos para realizarlo. Que haya medidas preventivas antes de llegar a los embargos.
- Compensación automática de saldos a favor con deudas. Acreditación inmediata de saldos a favor con compensación con otros impuestos de ARBA. A mismo CUIT, poder compensar otros tributos.
- Liberación de saldos a favor, tomando como válidos los saldos a favor de impuestos hasta futuras fiscalizaciones o verificaciones.
- Compensación de saldos a favor automática con otros impuestos. Que sea inmediata la incorporación de saldos de libre disponibilidad para compensación de impuestos y tributos.
- Que la compensación sea provisoria hasta que ARBA lo determine, hecho que genera oxígeno para las PyMEs. Pedimos que verifiquen los saldos como ARBA determina, pero no al final de una fiscalización de muchos años, si no que habilite la compensación y luego fiscalice.
- Tasas municipales: pago a cuenta del impuesto a los ingresos brutos que sea una deducción admitida por el impuesto para amortiguar su impacto en los costos.
- Beneficio impositivo por ser agente de retención y percepción. Que se genere algún beneficio en función de ser agente, dado que hoy solamente tiene carga administrativa.

- Que exista moratoria con quita de sanciones y multas, y no sólo planes de pago. Hoy los planes de pago integran intereses altos con sanciones imposibles de afrontar. La falta de pago corresponde a una situación económica del sector, por lo cual solicitamos moratorias con quita de intereses y sanciones.
- Restauración de alícuota reducida Inc. 13^a (Mercaderías y bienes muebles), impuesto a los sellos al 75 por mil.

Esto generará un aumento en la recaudación de ARBA, dado que las entidades registradoras de sellos tienen efecto solidario respecto del pago del impuesto y además son responsables y solidarias por la correcta incorporación de base imponible. El hecho que tengan un margen por recaudación generara aumentos dado que las entidades registradoras salen a buscar contratos para sellar, y sin alícuota diferenciada el contribuyente lo hace a propia voluntad.

- Sanciones: diferenciar por omisión de retener a la de no depositar. Las sanciones son elevadísimas por cualquier movimiento de falta de los agentes y se consideran defraudadores fiscales. Deberá distinguirse en sanciones el no depositar algo recaudado, del no retener y que lo pague la otra parte.

PROPUESTA A MEDIO Y LARGO PLAZO

- Actualización de ARBA. Atacar la evasión.
 - Profundización de las tareas de fiscalización de ARBA poniendo foco en determinados sectores, modernizando los procedimientos de control y los procesos de fiscalización.
 - Inspecciones con documentación ya informatizada, eliminar las fotocopias y requerir al contribuyente información focalizada que el organismo no tenga en su poder.
- COT: Creación de un único documento electrónico. Remite electrónico.
- Armonización con AFIP para no duplicar tareas administrativas a los contribuyentes
- Eliminar régimen de percepción: mantener sólo los de retención ya que no hay un impuesto asociado a la compra y no se genera el valor económico solo hay un potencial hecho imponible en las cobranzas.
- Reformular el régimen sancionatorio de los agentes de recaudación. Fiscalizar únicamente, como se hace hoy, al agente es una doble carga fiscal, ante la detección de un posible problema ir sobre el contribuyente y no sobre el agente.

Financiamiento

La industria PyME de la provincia de Buenos Aires viene sufriendo, desde hace tiempo, una caída continua de ventas y un aumento constante de costos. Llevando esto, en muchos casos, al extremo de encontrarse trabajando durante varios meses por debajo de su punto de equilibrio, con la consecuencia inevitable de caer en deudas impositivas y realizando un gran esfuerzo para evitar despidos que terminen de dilapidar el mayor valor de la industria que son sus trabajadores.

La industria bonaerense ha padecido una pérdida significativa por efecto de las sucesivas devaluaciones del peso argentino, ya que en muchos casos el capital circulante de nuestras fábricas está totalmente pesificado y es de lento retorno. Siendo que nuestras materias primas están en gran porcentaje atadas directamente al valor del dólar, dejando esta situación en estado de delicada debilidad al entramado industrial. Una herramienta muy utilizada por las PyMEs para hacer frente a estas distorsiones es el acceso al mercado financiero y en gran porcentaje a través de los bancos locales utilizando herramientas como descuento de cheques o líneas para capital de trabajo, herramientas que en los últimos tiempos se volvieron inaccesibles.

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL CORTO PLAZO

En el corto plazo debemos contar con herramientas financieras competitivas de rápido efecto para contrarrestar y parar las caídas de PyMEs, siendo algunas de ellas:

- Descuento de cheques, no sólo del banco Provincia sino también a través de SGR como FOGABA y también haciendo acuerdos con bancos privados para destinar parte de sus depósitos a esta herramienta financiera de tan rápido impacto en las PyMEs.
- Líneas de capital de trabajo con acceso rápido mediante un sistema de garantías acorde a la situación actual de la PyME (muchas con deudas previsionales e impositivas).
- Suba del piso de agentes de recaudación de ARBA para dejar fuera de ese sistema a PyMEs, en caso de significar un inconveniente para el estado provincial, debe existir un sistema de eximición de esta condición para PyMEs que presenten un plan de crisis o una solicitud especial según su situación actual.
- Planes de financiación especiales para empresas con deudas en ARBA o impuestos provinciales.
- Reimpulsar y dar mayor capacidad al programa PREBA de la subsecretaría de Empleo.

MEDIDAS A MEDIANO PLAZO

Algunas de las siguientes propuestas son de impacto puramente financiero en la PyME, otras apuntan a generar las condiciones para que la mejora en las PyMEs trascienda la capacidad financiera y se plasme en forma sustentable a partir de una mejor relación con el entorno socio-ambiental. Esto implica comprender a las PyMEs como un eje fundamental para la vinculación entre las organizaciones gremiales sindicales, empresariales, el Estado y las fuentes de generación de conocimiento, integrando todas estas una política productiva moderna, como la que se construye en Europa, denominada en varios países "Industria 4.0".

- Financiamiento especial para bienes de capital / modernización tecnológica, donde las líneas contemplen 1 año de gracia, tiempo que es necesario para que la inversión productiva comience a realimentar de capital a la PyME..
- Leasing: Esta es una herramienta importante y muy utilizada por la industria, se debe generar una política agresiva con este instrumento para mejorar la inversión con bajas tasas y beneficios impositivos. Tener en cuenta la amortización acelerada.
- Creación de una Banca Especial PyME orientada a atender los problemas particulares de financiamiento de nuestro sector.
- Líneas accesibles de prefinanciación para importación y exportación. Respecto de esta última, que se revelan las tasas a la baja para aumentar el incentivo exportador.
- Líneas de financiamiento especiales para emprendedores contra presentación de proyecto.
- Líneas de financiamiento para la relocalización de empresas en Parques Industriales o zonas de desarrollo industrial estratégico.
- Partición de los grandes proyectos de obras públicas.

Se suele requerir en las licitaciones de grandes obras públicas capacidades o respaldos económicos que las PyMEs no logran afrontar. Una vez que se adjudican las obras, las grandes corporaciones actúan como empresas financieras y subcontratan en PyMEs, bajo condiciones muy limitantes, las diferentes actividades de la obra pública. Esto genera, que en parte por la capacidad de colusión de los oferentes de grandes obras públicas y en parte por su poder económico, que la mayor parte de los beneficios queden justamente en los actores financieros y no en quienes ejecutan las obras. Incluso se traslada el riesgo de cobranza a las PyMEs, pues estas cobran luego de que cobran las empresas que los contratan.

Si las grandes obras se licitaran en pequeñas partes, por un lado, habría muchos más oferentes que no tendrían capacidad de coludir y se generaría una competencia más sana, especialmente para el Estado, que debería erogar menos montos. A su vez, más agilidad y transparencia en todas las pymes, que participan directamente de la obra pública cumpliendo con todas las normativas laborales y ambientales correspondientes. Para ello, se debe licitar por separado la obra “ingeniería” y luego la ejecución en pequeñas partes.

Si los oferentes consiguiesen crédito para cada obra, atado al flujo de fondos del proyecto y según el cumplimiento del Estado en sus pagos, las provisiones por atrasos en los cobros deberían ser casi nulas, y por lo tanto, el costo financiero agregado a las licitaciones sería mucho más bajo, con el consecuente ahorro para el Estado de dinero que no productivo.

Este programa no requiere de esfuerzo financiero del Estado, sino que alcanza con mejorar la capacidad de gestión, haciendo las actividades de licitación de Obras Públicas más transparentes y competitivas. Se espera que el impacto sea un ahorro para el fisco en cada obra, por lo tanto, con el mismo presupuesto, se podrán hacer más cantidad.

- Financiamiento de la creación de biorrefinerías para remediación y mejora competitiva de las PyMEs..

Muchas empresas de la agroindustria tienen en su ecuación de costos la necesidad de disponer de residuos, que son pasivos ambientales. El objetivo de esta línea de financiamiento es crear valor a partir de la utilización de los residuos orgánicos en activos económicos a partir del desarrollo con instituciones científicas de subproductos que tengan un valor de mercado superior o puedan servir para su reutilización en la cadena de valor. Como ejemplo de esto es el uso de vísceras de los frigoríficos de pescado que deben pagar por su disposición, pero de la misma se pueden hacer insumos para la industria de laboratorios medicinales (obtención de Omega 3, por ejemplo) y fertilizantes. También se elaboran nuevos productos a partir del excremento concentrado en Feed lots, de los cuales se puede obtener biol, fertilizante y biogás. Estos son apenas un par sobre miles de ejemplos posibles.

- Financiamiento 3R: reúso, recicló, reduzco.

No sólo la agroindustria genera residuos con costos ambientales y económicos para las empresas. El resto de las pymes también pueden verse en igual situación, por lo cual, es deseable, que junto a instituciones académicas busquen soluciones para mejorar la ecuación económica y ambiental a partir del desarrollo de plataformas que permitan reusar, reciclar y reducir el uso de materiales.

Un ejemplo de esto es el caso de las arenas de fundición, que la mayor parte de las empresas que tienen una fundición deben mandar a disposición final, pero que algunas han logrado recuperar hasta el 90 % de las mismas, por lo cual, no sólo no abonan los montos del servicio y derechos a disposición, sino que además tienen un importante ahorro en materia prima.

- Financiamiento en la conversión de vehículos a GNC.

El gas natural, desde antes del descubrimiento de la formación de Vaca Muerta, es más abundante que el petróleo, en Argentina. Se suma a esto, que ambientalmente es menos contaminante y que su distribución al ser 100 % por ducto desde el pozo hasta el tanque del vehículo, es mucho más eficiente. Esto genera que exista un diferencial de precios favorables al uso más intensivo de este combustible. En virtud de esto, se solicita arbitrar incentivos económicos y financieros para la conversión del transporte de carga y pasajeros a GNC. Los instrumentos pueden ser en recuperación de inversiones en conversiones a través de IIBB, o por financiamiento a través de las empresas distribuidoras de gas o línea de crédito directa. Estos incentivos podrían incluso trasladarse a otros sectores, como apoyo a la conversión a gas de la flota pesquera.

- Financiamiento en la conversión e implementación de estrategias de ahorro energético a través el uso de nuevas tecnologías o incorporación de autoproducción de energías alternativas.

Algunas tecnologías, como la “invertir” se están utilizando cada día con más intensidad con ánimo de generar un ahorro energético que eleve la competitividad de la empresa. Estas soluciones requieren de un importante esfuerzo financiero, en algunos casos, qué, aunque los proyectos son rentables económica y ambientalmente, no pueden ser financiados por proveedores o los propios beneficiarios, por lo tanto, se requiere de apoyo para este tipo de inversión.

De igual manera ocurre con las empresas que desean autogenerar a partir de alguna fuente renovable, pero sus costos y la disponibilidad de capital, automáticamente reducen estas posibilidades. Se deben instrumentar programas de financiamiento que mejoren el acceso a las nuevas tecnologías. Esto debe hacerse en un marco de desarrollo de tecnologías y proveedores nacionales y provinciales.

- Financiamiento de líneas de producción complementarias entre empresas de dos o más países.

El objetivo de este programa es buscar especialización y escala en la producción de productos o piezas. Se pretende que el productor local encuentre uno o más socios en terceros países para que entre ellos elaboren productos ganando escala y especialización en las partes que cada uno de ellos produce.

Este programa requiere de acuerdos entre instituciones financieras de la Provincia (BaPro o ministerio de Producción) y pares de terceros países.

Beneficiarios: aquellas empresas que puedan comercializar su producto en diversos mercados elaborando parte de este localmente e integrando con piezas importadas el resto del producto.

- Financiamiento de proyectos de nacionalización de componentes para la industria automotriz.

El objetivo es reducir el déficit comercial estructural del sector, para lo cual, bajo programas donde la terminal automotriz esté dispuesta a aportar un subsidio para reducir la tasa de interés, se logran localizar en el mercado interno nuevas piezas, partes, conjuntos o subconjuntos. A su vez, es importante reforzar la implementación y conocimiento de toda la cadena de valor de la Ley de Autopartes, que se encuentra vigente.

- Financiamiento de grupos de empresa que participen en ferias y congresos internacionales para promoción comercial. Y exención del impuesto del 30 por ciento para gastos en el exterior orientado a aquellos que viajan por motivo exportador.
- Financiamiento a la incorporación de inteligencia artificial y big data en pymes. A la digitalización productiva. Introducción de tecnologías 4.0 – IOT-
- Financiamiento a la certificación y homologación de productos o procesos, tanto para el cumplimiento de normas nacionales como internacionales.
- Líneas de financiamiento para capacitación, especialmente orientado a la tecnificación de los trabajadores con posibilidad de contemplar un incentivo para empresas que incorporen nuevos empleados.
- Líneas de financiamiento para mejoras y adecuaciones solicitadas por organismos de control ambiental
- Líneas de créditos para el personal de las empresas a tasas ligadas a las que tiene la empresa
- Requisitos para el acceso a crédito

Para el acceso a líneas de financiamiento, que las órdenes de compra conformada puedan ser utilizadas como garantía. En líneas otorgadas por bancos públicos o a través de instituciones como FOGABA y otras SGR, se deben revisar los requerimientos con el objetivo de desburocratizar el acceso a las mismas. Siendo importante la Carpeta Única para agilizar y simplificar la información proporcionada a los bancos y organismos públicos.

Factura de crédito electrónica como herramienta financiera

Si bien este tema es de incumbencia Nacional, creemos necesario solicitar la reducción del monto de las facturas al mínimo posible y agilizar esta herramienta dando un plazo máximo de siete días para la aceptación o rechazo de la misma.

Estas propuestas, son algunos ejemplos que incorporan tanto programas de apoyo a la industria, como instrumentos.

Se debe señalar que sería plausible financiar gran parte de lo solicitado ut supra con esfuerzo de diferentes niveles de gobierno, como, por ejemplo, con el gobierno nacional, con el de otras provincias, con apoyo de algunos municipios. Los fondos pueden ser del propio BAPRO o bien de otras instituciones bancarias o extra bancarias. Se debe dar espacio al financiamiento a través de las nuevas tecnologías aplicadas a monedas virtuales que tienen una amplia demanda de proyectos para su financiamiento y cuyo rendimiento está atado, en algunos casos, al propio rendimiento del proyecto.

Se deben hacer acuerdos con bancos y organismos de otros países para el financiamiento conjunto de proyectos, para aumentar la capacidad de prestación de créditos y a su vez, ampliar la capacidad económica y comercial de las empresas.

Se deben usar las bolsas de comercio y otros instrumentos financieros, cuando resulte conveniente para impulsar las inversiones productivas.

Empleabilidad

La empleabilidad en el área industrial se encuentra golpeada y menoscabada como consecuencia de la falta de políticas públicas organizadas y conducentes en materia de educación secundaria y terciaria, más aguda aún la crisis en los campos técnicos, que vieron modificado su plan de educación en varias oportunidades durante las últimas décadas. A lo dicho se suma, finalmente la escasa capacitación que se brinda con posterioridad a la obtención del puesto de trabajo, con el consecuente estancamiento que ello significa para la vida profesional del trabajador y las consecuencias de mediano y largo plazo que afectarán al empleador, como resultado de esta falta de crecimiento y profesionalización de su staff de trabajo.

Los índices de desempleo vienen en aumento, habiendo superado los dos dígitos ya en el primer trimestre del año en curso y sumado a ello, la calidad del empleo ha sufrido también un fuerte retroceso, que venimos a llamar precarización laboral. El Observatorio UCA, ha relevado que el sector de trabajo informal ascendió, impulsado por los años de devaluación de la moneda, aumento de la inflación y recesión económica.

Según informa la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, los factores que más golpean la empleabilidad, son básicamente dos: Las escasas competencias básicas y las insuficientes opciones de aprendizaje.

Trabajar en el aumento de las capacidades de empleabilidad de la población, nos conducirá a un menor índice de desempleo, mayor tasa de actividad, mayor productividad y mayor riqueza.

Si entendemos la empleabilidad como un movimiento, tiene que estar desarrollado permanentemente y de modo compartido entre todos los actores (individuo, empresa y poderes públicos).

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL CORTO PLAZO

- Delinear los aspectos de la empleabilidad a los que se les puede dar mejor y más rápido tratamiento (Conocimientos técnicos, adaptabilidad, comunicación, trabajo en equipo, negociación, análisis de prioridades, competencias digitales, creatividad, inteligencia emocional, liderazgo, etc.).
- Debemos elaborar un listado de los "TRABAJOS DEL FUTURO", a fin de comenzar su tratamiento, factibilidad de desarrollo e implementación dentro de la industria argentina.

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL CORTO PLAZO

- Delinear los aspectos de la empleabilidad a los que se les puede dar mejor y más rápido tratamiento (Conocimientos técnicos, adaptabilidad, comunicación, trabajo en equipo, negociación, análisis de prioridades, competencias digitales, creatividad, inteligencia emocional, liderazgo, etc.).
- Debemos elaborar un listado de los “TRABAJOS DEL FUTURO”, a fin de comenzar su tratamiento, factibilidad de desarrollo e implementación dentro de la industria argentina.
- Desarrollar programas de capacitación enfocados en nuevas habilidades digitales requeridas por la industria.
- Facilitar la capacitación continua, cercana y orientada a cada sector de la industria en particular, desde el estado, las instituciones y las empresas, conjuntamente.
- Capacitar sobre Riesgos del Trabajo y Prevención de los mismos, desde el sector educativo y de manera constante y obligatoria, independientemente del tamaño de la industria empleadora.
- Implementar eficazmente los mecanismos vigentes para la administración de las bolsas de trabajo dependientes tanto del Gobierno Provincial como de los municipales.

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL LARGO PLAZO

- Capacitar en materia de empleabilidad desde la educación secundaria y terciaria.
- Desarrollar Políticas Activas de Empleo.
- Educar en materia de Derecho Laboral y el debido uso que a tal rama protectoria del derecho debe dársele.

Medio Ambiente

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL CORTO PLAZO:

Autoridad del Agua (ADA)

- Se solicita a las autoridades electas que se dé curso al proyecto de nuevo Decreto que reemplace al actual Decreto 429/13 – Canon del Uso Industrial del Agua -, sobre la base del cierre de las cuestiones pendientes observadas en la Causa N° 28.193 Autos “UNIÓN INDUSTRIAL ARGENTINA C/AUTORIDAD DEL AGUA Y OTRO/A S/PRETENSIÓN ANULATORIA - OTROS JUICIOS” y, consecuentemente, proponer a la UIA el retiro de la demanda interpuesta contra la Autoridad del Agua.
- Se sugiere la aplicación de una tasa racional y razonable de Inspección de Funcionamiento y Control de la Calidad de Efluentes; y el establecimiento de un procedimiento claro para los establecimientos que no realizan vuelcos de efluentes, o que tienen vuelcos discontinuos.
- Las PyMEs requieren una revisión integral de lo actuado en la aplicación de planes de pago, y solicitan la implementación de un esquema de moratorias para permitir la regularización de su situación.
- Se plantea la necesidad de la representación formal de la industria en algún ámbito institucionalizado de discusión en este organismo.

Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS)

- Se solicita la revisión de la fórmula del nuevo Procedimiento de Clasificación para la determinación de Nivel de Complejidad Ambiental para los establecimientos industriales instalados en territorio bonaerense. Se estima necesaria una revisión de criterios y de escalas – tanto por criterio como por categoría de industria - para no penalizar a las Pymes de bajo y medio nivel de riesgo ambiental – muchas de las cuales estarían pasando a tercera categoría con la nueva fórmula adoptada.
- Se reconoce el beneficio del sistema informático para la tramitación de permisos y renovaciones, pero se estima necesaria una agilización de las mesas de ayuda y algún mecanismo de consulta para que la industria pueda plantear las dificultades encontradas;
- Se propone un adecuado esquema de beneficios en el cálculo de riesgo para aquellas empresas que cuenten con sistemas verificables de gestión ambiental.
- También se propone revisar los criterios de zonificación y ordenamiento territorial, no sólo proponiendo programas de incentivos para la radicación de industrias en Parques Industriales, sino activando con los municipios la creación de las denominadas “Zonas D”, en especial, para las industrias de larga data de instalación o que se reactivaron recientemente.

Se sugiere evaluar la posibilidad de abrir ventanillas de OPDS en las cámaras empresarias territoriales; y desarrollar acuerdos de intercambio en materia de capacitación con los distintos organismos para mejor conocimiento de la aplicabilidad de la normativa por parte del administrado y de los distintos procesos industriales y nuevas tecnologías, por parte de las autoridades de fiscalización.

La industria reclama una mayor coordinación de todos los organismos provinciales con competencias ambientales y un sistema de consulta permanente con la gremial empresarial, para solucionar las trabas burocráticas y situaciones gravosas que se generan en materia de permisos e inspecciones.

Los costos de la gestión ambiental de las PyMEs en la Provincia – tanto en los esquemas de licenciamiento como en los de fiscalización - se han incrementado de manera tal que, de persistir, podrían expulsar a muchas industrias pequeñas hacia el incumplimiento legal, parcial o total, para poder sobrevivir y seguir operando.

Con respecto a la adopción de un enfoque integral de economía circular, estas políticas sólo podrán lograrse con una redefinición del marco regulatorio, el que debe contemplar una actualización conceptual sobre la valorización de materiales, la limitación del universo de lo que se considera residuo y la certeza de que la industria puede motorizar un cambio ofreciendo soluciones técnicas y de gestión.

Finalmente, la entidad gremial empresarial como actor social clave para el Desarrollo Sostenible tiene múltiples capacidades para articular con las organizaciones sociales y con las autoridades territoriales, de manera tal que los limitados recursos disponibles se aprovechen de forma sinérgica y se traduzcan en soluciones concretas para mejorar la calidad de vida de todos los bonaerenses.

ANEXO de Información Respaldataoria

Cuestiones que la entidad considera requieren un tratamiento inmediato por parte de las nuevas autoridades

1) Autoridad del Agua. Resolución. Demanda Judicial interpuesta por la Unión Industrial Argentina contra ADA por el Decreto 429/13 sobre el Canon del Uso Industrial del Agua. Necesidad de la adopción del nuevo Decreto reglamentario del Art. 43 del Código de Aguas

En 2015, la Unión Industrial Argentina (UIA) interpuso una demanda judicial contra la Autoridad del Agua (Causa N° 28.193 Autos "UNIÓN INDUSTRIAL ARGENTINA C/AUTORIDAD DEL AGUA Y OTRO/A S/PRETENSIÓN ANULATORIA - OTROS JUICIOS") solicitando la anulación del Decreto 429/13 por considerar que éste no cumplía con los criterios de prioridad, planificación, disponibilidad y calidad del recurso (Ley 12.257), y que planteaba serios problemas a la comunidad regulada en materia de seguridad jurídica, como así también ponía en riesgo al recurso hídrico provincial por la inconsistencia de la fórmula de cálculo aplicada.

En 2018, ADA, UIA y UIPBA acordaron una solicitud de impasse judicial ante la Fiscalía de Estado (EX -2018-25454699-GDEBA-DGAADA) para poder avanzar en la negociación política que permitiera revisar y modificar el Decreto en cuestión.

El proyecto de nuevo Decreto recibió oportunamente los comentarios y aportes de esta entidad y cuenta con la aprobación interna de los organismos técnicos pertinentes de ADA y otras dependencias intervinientes del Gobierno provincial pero no fue promulgado por la administración saliente. (Ver en Contaduría ADA: EX-2018-25454721-GDEBA-DGAADA y en AGG: EX-2018-25341375-GDEBA-DGAADA).

La propuesta de nuevo decreto derogatorio del 429/13 promueve el uso de recurso superficial sobre el subterráneo, distinción que no contiene el Decreto vigente, situación también cuestionada en la demanda interpuesta por UIA. También crea una "Comisión de Revisión del Canon y Usos del Agua" para seguimiento, análisis y asesoramiento en la actualización del canon con participación industrial. El proyecto no establece carácter vinculante de la Comisión, por lo que se propone que un reglamento interno plasme dicho carácter por resolución.

La constitución de la Comisión Revisora del Canon incluida en la propuesta, con participación de la Industria permitirá considerar los casos particulares y evaluar en el tiempo la consistencia de la fórmula adoptada, con especial consideración de la PyMEs alcanzadas, por el uso de agua captada en pozo o toma en curso de agua superficial.

Esta comisión también debería estar facultada para la revisión de toda la normativa vinculada a la definición del cálculo del canon, v.g. Res. ADA2222/2019, y parámetros de vuelco y calidad del agua.

Además, en el proyecto se incluyeron criterios para otorgar bonificaciones por restitución y por reúso del recurso hídrico.

La bonificación por restitución de aguas superficiales se aplica según Art. 71 del Código – consumo real y restitución al mismo cuerpo de captación, sin alteración significativa de sus características físicas, químicas y biológicas. UIPBA entiende que los vuelcos de efluentes industriales que cumplan con la Res. ADA 336/03 podrán acceder a este beneficio.

Se remarca que en el decreto 429/13, vigente actualmente, no existe la posibilidad de acceder a ninguna bonificación, por lo que no existe incentivo de inversión y mejora ambiental para la industria.

Al interno de UIPBA se efectuaron varias rondas de consultas con los socios para validar el proyecto y la fórmula de cálculo, llegándose a un consenso sobre la pertinencia de los contenidos del proyecto de Decreto con relación al marco que establece el Código de Aguas.

UIPBA ha accedido a dejar para una siguiente instancia de discusión las condiciones de otorgamiento de concesiones para agua de uso industrial (plazos más largos que los actuales permisos provisorios y mayor certeza jurídica para el administrado), de acuerdo con lo planteado en la demanda interpuesta por UIA, con el objeto de facilitar los acuerdos para la aprobación de este proyecto de Decreto.

Por todo lo expuesto, se solicita a las autoridades electas que se dé curso al proyecto de nuevo Decreto, sobre la base del cierre de las cuestiones pendientes observadas precedentemente y, consecuentemente, proponer a la UIA el retiro de la demanda interpuesta contra la Autoridad del Agua de la provincia de Buenos Aires.

1.a) Tasa de Inspección de Funcionamiento y Control de Calidad de Efluentes (Ley 10.474/87)

Se sugiere la revisión de los Anexos de la Res. ADA 2222/2019 a fin de verificar si incluyen lo planteado por UIPBA y las Uniones Territoriales asociadas con respecto a la necesidad de evitar que los establecimientos industriales que no poseen vuelcos – y así lo hayan especificado en la etapa de prefactibilidad - sean incluidos en los alcances de la normativa para el pago de la Tasa de Inspección de Funcionamiento y Control de Calidad de Efluentes, y tengan que efectuar trámites para darse de baja del padrón.

Se sugiere la aplicación de una tasa racional y razonable, y el establecimiento de un procedimiento claro para los establecimientos que no realizan vuelcos de efluentes, o que tienen vuelcos discontinuos.

Las PyMEs requieren una revisión integral de lo actuado en la aplicación de planes de pago, y solicitan la implementación de un esquema de moratorias para permitir la regularización de su situación.

Se plantea la necesidad de la representación formal de la industria en algún ámbito institucionalizado de discusión en este organismo.

a) OPDS: revisión de algunos aspectos vinculados al Decreto N° 531/19 reglamentario de la Ley 11.459 - Resoluciones OPDS N° 475/19 y N° 494/19 (Anexo I CNCA)

Se solicita la revisión de la fórmula del nuevo Procedimiento de Clasificación para la determinación de Nivel de Complejidad Ambiental para los establecimientos industriales instalados en territorio bonaerense. Es necesaria una revisión de criterios y de escalas – tanto por criterio como por categoría de industria - para no penalizar a las PyMEs de bajo y medio nivel de riesgo ambiental – muchas de las cuales estarían pasando a tercera categoría con la nueva fórmula adoptada.

La entidad ha iniciado una modelización propia en función de los numerosos reclamos recibidos por parte de sus asociados, cámaras empresarias y entidades territoriales, ya que gran cantidad de empresas informan que fueron recategorizadas o que obtienen un puntaje superior al que tenía anteriormente, pudiendo esta situación no reflejar adecuadamente la correspondencia entre el nivel de riesgo ambiental real y los puntajes obtenidos.

Se propone un adecuado esquema de beneficios en el cálculo de riesgo para aquellas empresas que cuenten con sistemas verificables de gestión ambiental.

Esta revisión permitiría la posibilidad de armonización con otras fórmulas de otras autoridades de aplicación, v.g. ACUMAR.

También se propone revisar los criterios de zonificación y ordenamiento territorial, no sólo proponiendo programas de incentivos para la radicación de industrias en Parques Industriales, sino activando con los municipios la creación de las denominadas “Zonas D”, en especial, para las industrias de larga data de instalación o que se reactivaron recientemente.

Se sugiere evaluar la posibilidad de abrir ventanillas de OPDS en las cámaras empresarias territoriales.

b) Superposición de competencias ADA / AySA / Dirección de Inspecciones (secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación)

El Decreto PEN N° 674/89 establece la presentación anual de una DECLARACIÓN JURADA DE EFLUENTES LÍQUIDOS a todos los establecimientos industriales y/o especiales que produzcan en forma continua o discontinua vertidos residuales o barros originados por la depuración de aquellos a conductos cloacales, pluviales o a un curso

de agua y que se encuentren radicados en: Capital Federal y en los partidos de la provincia de Buenos Aires acogidos al régimen de la ex Empresa Obras Sanitarias de la Nación que se indican a continuación: General San Martín, La Matanza, Morón, Hurlingham, 3 de Febrero, San Fernando, San Isidro, Vicente López y Tigre cualquiera sea el destino de sus vertidos. Para los partidos de Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Lanús, Lomas de Zamora y Quilmes, cuando utilicen directa o indirectamente una red externa de desagües cloacales o cloaca máxima operada por AySA.

Asimismo, será obligatoria la presentación para los establecimientos industriales y/o especiales radicados en los partidos señalados precedentemente y que pese a no generar vertidos industriales posean circuitos cerrados de cualquier tipo de líquidos y/o barros, o circuitos abiertos de refrigeración o realicen lavados industriales.

Esta exigencia, va acompañada de fiscalizaciones a cargo de dicha Dirección.

Asimismo, la Autoridad del Agua (ADA) tiene competencias en materia hídrica (recursos superficial y subterráneo) y efluentes industriales en la provincia de Buenos Aires, y un marco legal propio sobre permiso de vuelco y vertido de efluentes y también sobre el uso y extracción o captación de agua (subterránea, superficial o de red).

Por su parte, Aguas y Saneamientos Argentinos (AYSA) es la actual concesionaria de las redes de colectora cloacal en CABA y gran parte de los municipios del Gran Buenos Aires (mencionados más arriba). También tiene requisitos para solicitar el permiso de vuelcos de efluentes industriales en sus colectoras cloacales y realiza controles con toma de muestras en las industrias.

Esto genera superposición de controles, duplicación de trámites burocráticos y mayores costos para la industria. Se propone que se defina un esquema único de competencias y fiscalización para facilitar la operatoria y la gestión regulatoria de las empresas localizadas en esos partidos del territorio provincial.

Se sugiere establecer un canal de diálogo entre los distintos actores para dar una solución definitiva a este tema definiendo una sola competencia e imposición.

a) Ley 11720 y su reglamentación - Gestión de Residuos Especiales (Peligrosos)

Se requiere una reforma de la ley que apunte a una definición moderna y flexible de residuo (incorporando el aspecto económico), de manera de facilitar la valorización de éstos, como insumo de otros procesos productivos o fuente energética, en el marco de los conceptos de Producción Sustentable y Economía Circular.

Otro tema de controversia es la prohibición de ingreso de residuos tóxicos a la Provincia, establecido por la Constitución Provincial. Esto genera altos costos de tratamiento, por ejemplo: para el caso de industrias radicadas en la Ciudad de Buenos

Aires, que deben enviar a tratar sus residuos a la provincia de Santa Fe, incurriendo en altos costos para su transporte y gestión.

Para efectuar ésta y otras revisiones normativas concomitantes en materia de gestión integral de riesgos ambientales, residuos industriales, emisiones y efluentes, se propone generar y/o restablecer los mecanismos institucionalizados de participación de las entidades representativas de la industria previstos en el plexo normativo.

Con respecto a la normativa del ámbito nacional a adoptarse – Presupuestos Mínimos de Residuos Peligrosos, Envases, Responsabilidad Extendida del Productor – y adoptadas en el último periodo – tal como el nuevo Decreto vinculado al Seguro Ambiental Obligatorio – se considera imprescindible que la representación de la provincia de Buenos Aires ante el COFEMA, tenga en consideración la opinión de las entidades gremiales empresarias de la Provincia, que se expresarán a través de sus representantes en la Unión Industrial Argentina, como así también a través de los canales que el Gobierno de la Provincia establezca en este sentido.

Con respecto a la determinación de niveles de riesgo ambiental de las actividades y establecimientos industriales – y en especial en el caso de las Pymes – es necesaria una amplia discusión y una apertura de los criterios que sustentan no sólo la determinación de los niveles de complejidad ambiental, sino también la determinación, por ejemplo, de los montos mínimos asegurables, y los niveles de riesgo que exigen acciones correctivas, tales como la remediación de sitios contaminados, para evitar sobre exigencias y sobrecostos, que no se condicen con los beneficios ambientales obtenibles y requeridos para alcanzar niveles de riesgo tolerables para la sociedad.

Asimismo, no sólo debe ampliarse la oferta de garantías financieras disponibles, sino reevaluar qué niveles de riesgo realmente ameritan la utilización de estos instrumentos. Los costos de la gestión ambiental de las PyMEs en la Provincia – tanto en los esquemas de licenciamiento como en los de fiscalización – se han incrementado de manera tal que, de persistir, podrían expulsar a muchas industrias pequeñas hacia el incumplimiento legal, parcial o total, para poder sobrevivir y seguir operando.

Queda claro que toda informalidad es una competencia desleal para aquellas industrias con vocación de cumplimiento efectivo de la legislación, pero los sobrecostos asfixian a muchos empresarios que son conceptual y operativamente respetuosos con el ambiente.

La industria reclama una mayor coordinación de todos los organismos provinciales con competencias ambientales y un sistema de consulta permanente con la gremial empresarial, para solucionar las trabas burocráticas y situaciones gravosas que se generan en materia de permisos e inspecciones.

Aportes de la Industria a una Visión Estratégica de la Calidad Ambiental de la provincia de Buenos Aires: Economía Circular y Objetivos para el Desarrollo Sostenible. Un enfoque socio-productivo.

En esta etapa de revalorización de la producción industrial y la generación de empleo industrial decente, en los términos del derecho laboral internacional, la industria bonaerense debe reconstruir su matriz productiva y reputacional sobre la base de los principios de la Economía Circular y los Objetivos del Desarrollo Sostenible con una visión social y económicamente efectiva.

UIPBA, a través de su Departamento de Ambiente y Sustentabilidad y de su Centro de Producción más Limpia, potencia la formación de dirigentes en estos principios, a la vez que ha iniciado una serie de proyectos piloto y actividades de normalización técnica para favorecer el reúso, el reciclado y el máximo aprovechamiento de recursos.

En el entendimiento de que estas acciones son puntuales e insuficientes frente a la necesidad de cambios paradigmáticos a nivel global – mitigación y adaptación al cambio climático -, por un lado; y a la necesidad de dar respuesta a una multiplicidad de demandas de calidad ambiental y social, es que se propone que las Mesas de Economía Circular y de ODS ya convocadas se conviertan a auténticos ámbitos propositivos para la ejecución de proyectos socio-productivos con fuerte foco en la sustentabilidad e inclusión social.

Esto podría lograrse mediante propuestas, entre otras, de:

- Capacitación en oficios y empleabilidad vinculada a bienes con atributos ambientales
- Promoción del primer empleo, empleo de jefas de hogar en proyectos de autoconstrucción y construcción de vivienda social sustentable.
- Promoción del emprendedurismo en la industria del reciclado, innovación ambiental industrial y energías renovables y de transición.

Estas políticas sólo podrán lograrse con una redefinición del marco regulatorio, el que debe contemplar una actualización conceptual sobre la valorización de materiales, la limitación del universo de lo que se considera residuo y la certeza de que la industria puede motorizar un cambio ofreciendo soluciones técnicas y de gestión.

La entidad gremial empresarial como actor social clave para el Desarrollo Sostenible tiene múltiples capacidades para articular con las organizaciones sociales y con las autoridades territoriales, de manera tal que los limitados recursos disponibles se aprovechen de manera sinérgica y se traduzcan en soluciones concretas para mejorar la calidad de vida de todos los bonaerenses.

Infraestructura y Parques

DIAGNÓSTICO

Los Agrupamientos industriales en la provincia de Buenos Aires son el mejor lugar para generar un desarrollo industrial responsable en todo sentido y un crecimiento sustentable de cada localidad, por tal motivo deben ser definidos como infraestructura básica para el desarrollo. Sin embargo, no escapan al panorama crítico que padecen las industrias a todo nivel. Municipios y desarrolladores privados han realizado grandes esfuerzos e inversiones para que hoy existan 150 parques industriales disponibles (85 con decreto provincial), los cuales necesitan ser acompañados por políticas públicas provinciales de apoyo a su desarrollo y a facilitar la radicación de las industrias en los mismos. Existen más de 5.900 hectáreas de Agrupamientos donde operan cerca de 4.000 industrias que generan más de 150.000 empleos, pero aún hay una capacidad disponible estimada en los mismos de 1.381 hectáreas, considerando únicamente los que ya poseen decreto provincial, que podrían albergar de forma inmediata al menos a otras 2.500 empresas. Por otro lado, si consideramos las más de 20.000 pymes de la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano en condiciones de ser relocalizada por operar en zonas mixtas con los perjuicios que eso genera a toda la comunidad, se concluye que la capacidad disponible no es suficiente. En tal sentido, es de importancia estratégica establecer políticas de incentivo tanto para la relocalización como para el desarrollo de nuevos Agrupamientos en la provincia de Buenos Aires.

Los Agrupamientos Provinciales, han venido evidenciando fuertes contracciones en lo que hace a venta de terrenos y alquileres de naves y consecuentemente en los valores. A modo de ejemplo, lo que un Parque Industrial vendía -en cantidad de metros- en sólo un mes del año 2015, fue todo lo vendido en el año 2016, situación que se repitió también en los años siguientes, haciendo evidente la gravísima depresión en la que se encuentra el sector fabril.

A ello debe sumarse la ausencia de aportes estatales para el desarrollo de infraestructura intramuros para el caso de los Agrupamientos Públicos, siendo imposible afrontar estos costos con fondos provenientes de los presupuestos municipales. Asimismo, infraestructura vial de calidad que permita el transporte de las mercaderías y servicios esenciales tales como energía eléctrica, gas o fibra óptica son también demandas prioritarias de los Parques de la Provincia.

La ausencia de financiamiento para los desarrolladores, sean públicos o privados, es una constante desde hace un largo tiempo, careciendo nuestro sistema financiero de herramientas clave para apalancar grandes inversiones que se traducirán en nuevas empresas y nuevo empleo.

Como se mencionó anteriormente, afectaron el crecimiento de los Agrupamientos también la falta de apoyo a la PyME industrial, a partir de la ausencia de financiamiento a tasas razonables, la contracción del mercado interno y el aumento desproporcionado de las tarifas de servicios públicos, entre otros diversos factores.

A esto se suma la derogación virtual –ya que la norma está plenamente vigente- del Régimen de Promoción Industrial, el que, sin perjuicio de merecer reformas, ayudaba a muchas empresas a mejorar su rendimiento a partir de las exenciones impositivas que se reconocían. En estos últimos cuatro años no se aprobó un solo trámite enmarcado en la Ley 13656.

A estas graves consecuencias se pueden sumar otros temas más estructurales tales como los diversos niveles de desarrollo de los Agrupamientos Industriales de toda la provincia. Así, encontramos Parques Industriales privados de los últimos años con una dotación y nivel de servicios mucho más amplia que varios Agrupamientos ubicados principalmente en el interior de nuestro territorio, donde en algunos casos se carece de servicios elementales o de ente administrador.

En adición, la creciente presión fiscal que ejercen algunos Municipios sobre las empresas industriales repercute especialmente en los Agrupamientos Industriales, lo que en algunos casos se traduce en mayores costos por estar radicados en un Parque Industrial determinado. Además, se suma el hecho de que los distritos que rodean a la Provincia otorgan numerosos beneficios, lo cual va en detrimento de la radicación en nuestro territorio. Ocurre esto con la Ciudad de Buenos Aires y especialmente con las provincias de Córdoba, Santa Fé y Entre Ríos, que poseen atractivos fiscales que son otorgados de manera efectiva a las empresas.

Por último, señalamos la necesidad de actualizar el texto de la Ley 13744 ajustándolo a la realidad de hoy día y el impacto del Código Civil y Comercial vigente desde el año 2015.

La mayoría de los aspectos del diagnóstico general y las medidas propuestas en la materia se vienen sosteniendo en la agenda de articulación institucional entre UIPBA, ADIBA, los organismos competentes y el gobierno provincial y nacional, con la intención que se les otorgue la relevancia que merecen.

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL CORTO PLAZO

- ORGANIZACIÓN DE MESA INTER INSTITUCIONAL / CONSEJO / ENTE:

Con el objetivo de obtener con más celeridad el análisis y la información para definir políticas públicas, así como para atender y resolver las necesidades de los Agrupamientos, es clave jerarquizar el área y crear un organismo específico en el que estén representados los referentes y las instituciones que inciden en el sector, así como los especializados en la problemática de Parques industriales, como, por ejemplo, RedPARQUES Industriales, ONG especializada que se fundó finales de 2014.

Considerando que los municipios desconocen las implicancias de los desarrollos industriales y las condiciones para su creación y desarrollo a la hora de planificar, de crear ordenanzas y potenciar los mismos, es importante que el Estado articule también con las instituciones especializadas un Programa de Capacitación a actores municipales de cada territorio.

De esta manera, se otorgaría continuidad a esta política de desarrollo productivo que se ha visto perjudicada por los continuos cambios de gestiones políticas provinciales y municipales, al punto de tener casos donde los proyectos deben ser explicados y planificados de cero una y otra vez, o se determinan cuestiones locales sin la mirada de largo plazo que lleva implícita la herramienta Parques industriales.

- ANTEPROYECTO DE REFORMA DE LEY 13.744 (se adjunta documento en anexo):

En los últimos años disminuyó significativamente la aprobación de nuevos Parques Industriales y se ralentizó su desarrollo debido a la burocracia de los distintos organismos. Para superar esta situación, se ha elaborado un proyecto superador de este problema y que contempla básicamente:

- 1) Incorporar artículos específicos de “parques industriales” al nuevo Código Civil y Comercial.
- 2) Aprobaciones que tengan rango Ministerial (Creación, Ampliación o Cambio de Denominación).
- 3) Mejoras en la conformación de los Agrupamientos (Privados, públicos y mixtos -tratamiento de los preexistentes).
- 4) Incorporación de un Programa de Promoción y Desarrollo de Parques.

5) Incorporación de Beneficios para casos de Relocalización de zonas externas a Agrupamientos Industriales, ordenamiento territorial sostenible, con financiamiento del Banco Provincia.

- **PROMOCIÓN INDUSTRIAL:**

Es necesario contar con una herramienta que atraiga y fomente nuevas inversiones, principalmente para las PyMEs, que incluya beneficios adicionales cuando la radicación se realice en un Agrupamiento Industrial, en virtud de los beneficios que ello acarrea para el Estado en todos sus niveles, para las PyMEs y toda la comunidad en la cual se emplazan.

Pero este régimen no debe solamente contemplar la realización de la inversión como el que actualmente rige, sino que se propone un régimen donde se potencie a la PyME industrial radicada en Parques Industriales, que además mantenga o haga crecer la cantidad de empleo, que adopte medidas en pos de la sustentabilidad y la eficiencia energética, que busque nuevos mercados a través de la exportación, que certifique normas de calidad, etc. Es decir, un sistema donde el Estado provincial no se limite únicamente a otorgar el beneficio, sino que tenga una participación que acompañe a la pyme radicada en Agrupamientos en su mejora constante.

Debería trabajarse para sumar estos beneficios a los municipios de toda la Provincia, sin perjuicio de las limitaciones en cuanto a la competencia legislativa tributaria. Y en especial, trabajar junto a los mismos para evitar plusvalías excesivas que tiendan a alejar la inversión.

La creación de nuevos Parques Industriales y el fortalecimiento de los existentes debería impulsarse mediante la reducción de tasas municipales a las empresas instaladas en los Parques en la medida en que las empresas:

- A) Amplíen la capacidad productiva;
- B) Introduzcan normas de calidad (ISO);
- C) Contratan mano de obra;

Además, se ha observado que algunos los municipios exigen el de cumplimiento de pago de expensas de las empresas instaladas en Parques Industriales para hacer trámites locales o transferencias de dominio. Ello ha reducido la mora por expensas y permitido una mayor disponibilidad de recursos para llevar adelante obras de infraestructura.

Estas normativas promocionales han posibilitado una significativa expansión del número y calidad de las empresas instaladas en los Parques que la aplican. No son suficientes para reemplazar a la Ley de Promoción Industrial vigente, -que lamentablemente no se aplicó en los últimos años-, pero constituyen un paliativo interesante.

Para hacer claro que el país y la Provincia requieren promover exportaciones debería dictarse una norma que reduzca el costo fiscal de empresas que dirijan un porcentaje significativo de su producción a la exportación.

- FINANCIAMIENTO PARA RADICACIÓN INDUSTRIAL EN PARQUES Y CREACIÓN DE AGRUPAMIENTOS

Es necesario ofrecer alternativas de financiamiento para las PyMEs radicadas en Agrupamientos Industriales, que reflejen una mejora en sus condiciones respecto a lo que se ofrece para empresas radicadas fuera de Agrupamientos. Asimismo, fomentar con herramientas de financiamiento la creación de nuevos Parques Industriales y especialmente, incentivar la relocalización.

En tal sentido, es vital generar alternativas de préstamos a baja tasa y largo plazo a través de los Bancos Nación, provincia de Buenos Aires, Ciudad de Buenos Aires, ya que tienen dominio de los territorios en los que se desempeñan el universo de empresas a los que deben dirigirse los planes. En cuanto a la banca privada también podría interesarse en tanto arranque la máquina productiva nacional.

- APORTES NO REEMBOLSABLES PARA INFRAESTRUCTURA INTRAMUROS

Es una herramienta indispensable para la dotación de servicios para los Agrupamientos Industriales ubicados en el interior de nuestra Provincia, cuyo desarrollo impulsan diversos Municipios. Allí no está puesto el interés en el desarrollo inmobiliario sino en que los Agrupamientos Públicos tengan como objetivo el agregado de valor en origen, la radicación de nuevas empresas, el ordenamiento de las ya existentes, la generación de empleo y el arraigo de las nuevas generaciones en sus pueblos.

De allí la vital importancia que desde el Estado se acompañe el esfuerzo que realiza cada Municipio en este tipo de proyectos que muchas veces exceden los mandatos políticos de sus impulsores, transformándose en una verdadera política pública a largo plazo a nivel local.

- INFRAESTRUCTURA EXTRAMUROS Y SERVICIOS

Para que la dinámica productiva sea más eficiente y ordenada es claramente el Parque Industrial la mejor herramienta, pero no se trata de un espacio cerrado únicamente con necesidades internas, sino más bien son engranajes de toda una red de infraestructura provincial y nacional.

Estos engranajes, para que funcionen ágilmente deben ser potenciados con una red vial acorde, con rutas, accesos y conexiones especiales para el movimiento vehicular de alto tránsito y porte que implica la producción y la logística de la industria que se concentra en los mismos.

Cabe resaltar que priorizar la inversión en infraestructura necesaria para los Agrupamientos hace, sin duda, que el Estado utilice sus recursos de forma eficiente.

Asimismo, garantizar los servicios de alta demanda como la luz, el agua, el gas y la conectividad deben ser prioridad y parte de una política de articulación del Estado para brindar soluciones más efectivas entre las empresas prestadoras, los Agrupamientos y los municipios.

En articulación con los referentes de Agrupamientos y gobiernos hemos realizado relevamientos de las necesidades de infraestructura en este sector. Se propone iniciar a la brevedad una actualización en la que estén involucradas todas las instituciones público-privadas, considerando las necesidades intra y extramuros para poder definir un plan de inversión que prevea las partidas necesarias en el presupuesto de provincial para 2021.

MEDIANO Y LARGO PLAZO

- PROGRAMAS DE VINCULACIÓN DE LAS UNIVERSIDADES CON PARQUES

Se considera necesario trabajar en la vinculación entre la academia y la producción, para que ambos estamentos se retroalimenten y contribuyan a mejorar el ámbito productivo en la Provincia. La incubación de proyectos y la investigación aplicada a casos que puedan significar una mejora en procesos, productos o servicios serían algunos de los ámbitos en los cuales podrían vincularse las Universidades nacionales y provinciales asentadas en nuestro territorio.

- ACERCAR ORGANISMOS DE INVESTIGACIÓN A PARQUES (EJ. INTI, CIC)

En estrecha vinculación con el punto anterior, entendemos también que hay una oportunidad de acercar a organismos tales como el INTI a nivel nacional o la CIC para introducir mejoras en nuestras pymes que repercutan en mayor competitividad.

- PARQUES TECNOLÓGICOS COMO POLÍTICAS DE GOBIERNO

Desde hace años que la figura de parque tecnológico se encuentra prevista en las normativas. Sin embargo, salvo algunos casos muy particulares tales como el Parque Austral en Pilar, no se ha evidenciado un crecimiento en el sector ni a nivel provincial ni nacional.

Es de la mano de los avances tecnológicos y de la Industria 4.0, sumados a la participación de diversos organismos vinculados a la ciencia y la tecnología de todo nivel, que se creará la oportunidad de desplegar políticas públicas que fomenten el desarrollo de este tipo de figuras y potenciar la economía del conocimiento.

Formación para el trabajo y el conocimiento

La educación y formación técnica es un punto clave. Es por eso que los países con gran crecimiento productivo han realizado una gran inversión en procesos de formación, investigación y desarrollo para la industria.

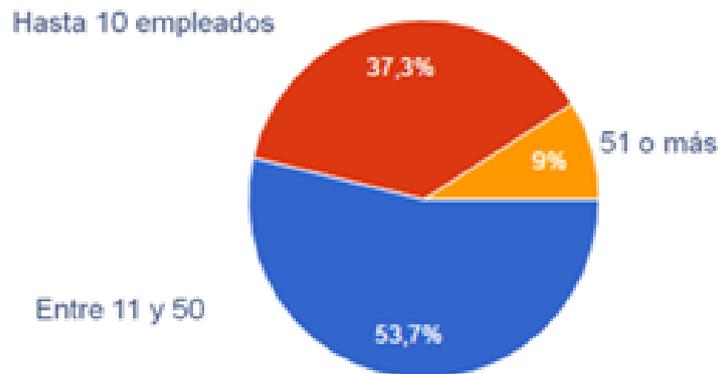
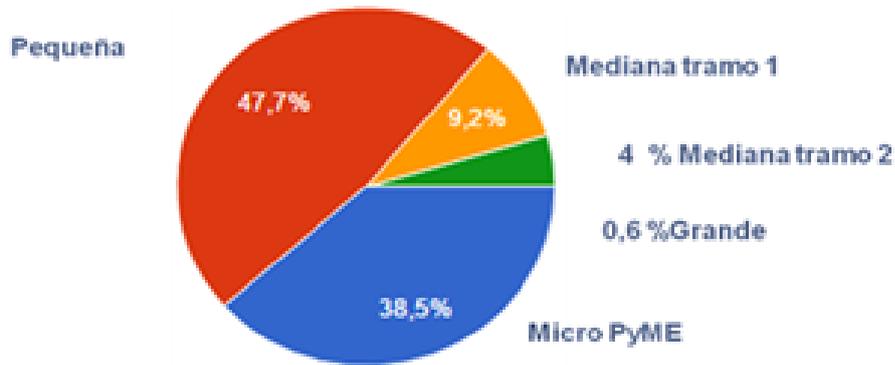
En la actualidad, siguiendo los modelos internacionales es imposible pensar el desarrollo con generación de empleo de calidad, sin aquello que representa el combo Educación Técnica/Capacitación/Formación Continua porque son el eje de la productividad. No se puede concebir sin ellas la aplicación en nuestras industrias de la ciencia, la tecnología, la innovación y el emprendimiento industrial.

Para obtener buenos resultados en la generación de empleos de calidad se debe abordar a la Formación para el trabajo como uno de los pilares más importantes para la productividad. Se debe poner el mayor esfuerzo en optimizar una herramienta y hacerla dinámica y expansible, abordándola con un trabajo que amalgame Capacitación y Formación Continua con la generación de empleo de calidad, generando la sinergia por medio de la articulación de todos los programas de educación de las Escuelas Secundarias Técnicas, Centro de Formación Profesional y un Instituto Técnico Superior.

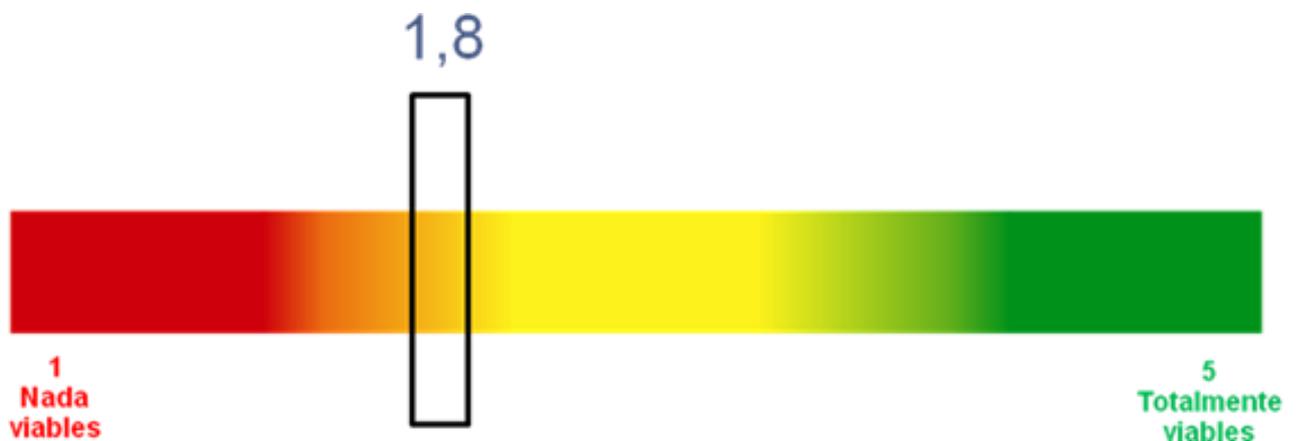
Para eso hay que valerse del Consejo Provincial de Educación y Trabajo transformándolo en el eje de las políticas de Formación para el empleo de la Provincia, generando un enorme cambio que es el agregado del área de producción, ciencia y tecnología, en específico adecuando carreras secundarias y armando un sistema de coordinación de los centros de formación profesionales, ya que hoy por la nueva legislación, algunos dependen de Educación y otros de Trabajo, para así poderlos reestructurar con carreras adecuadas a la necesidad de la industria actual.

Otro punto muy importante a nuestro entender es el entramado real de las PyMEs según las estadísticas aproximadas que se manejan sólo un 0.6% son grandes empresas, un 5.4% son tramo 2, un 9% tramo 1 y el 85% restante son Micro y Pequeñas PyMEs que son a las que deberíamos tratar de llegar por que son las que más mano de obra ocupan, ya que las más grandes en su mayoría tienen prácticamente resuelto el tema de capacitación o al menos la estructura de RRHH para satisfacer sus necesidades de desarrollo.

En este gráfico se refleja el entramado real de la industria en argentina.



A lo anteriormente dicho se suma en las industrias más pequeñas la falta de cultura para asimilar que la formación es directamente proporcional a la productividad y estadísticamente no lo ven viable como muestra el siguiente gráfico.



PROPUESTAS A CORTO PLAZO.

- Que el Consejo provincial de Educación y Trabajo, vuelva a ser el eje de trabajo, incluyendo al ministerio de Producción, Ciencia y tecnología, a las gremiales empresarias y a los sindicatos en forma vinculante para llevar adelante los cambios que se deben implementar.
- Adecuación de las carreras de los CFP para que se logre la capacitación de la calidad que necesitan las Industrias. Capacitando a los profesores en las nuevas Tecnologías.
- Potenciar el sistema de Prácticas Profesionalizantes de EST: difundir y apoyar el desarrollo de esta modalidad tan provechosa para las PyMEs.
- Revalorizar la Educación Técnica y potenciar a los Institutos Técnico Superior.

PROPUESTAS A MEDIANO PLAZO

- Desarrollar una herramienta de medición simple que permita obtener información del cuadro de situación real, para poder educar según la demanda regional. Evaluar la posibilidad de formar un observatorio de educación para la industria.
- Impulsar cursos de formación superior no permanentes, que de ser necesario se pueden dictar en empresas ej. Matricería, Plásticos Reforzados
- Impulsar en las Universidades diplomaturas Útiles, a nuestras industrias en forma modular con cursos cortos Semipresenciales y a distancia.

PROPUESTAS A LARGO PLAZO

- Lograr la generación de programas sustentables, que lleven a cabo Políticas de Estado, que trasciendan a los gobiernos, logrando la sinergia de lo público-privado para las industrias sean parte del sistema de Formación para el trabajo y el conocimiento.

Puertos y Logística

Los Puertos a lo largo de nuestras costas fluviales y marítimas, han evolucionado como herramienta clave para el comercio internacional de cargas con un fuerte desarrollo de las terminales privadas a partir de principios de la década del 80, el cual se incrementó sustancialmente en la década del 90 a partir de la sanción de la Ley 24093 de Actividades Portuarias. Este nuevo régimen ha establecido reglas claras en los sectores marítimo y portuario, sea sobre las responsabilidades del Estado como Autoridad Portuaria, como así también para los privados, lo que sirvió para llevar a cabo las inversiones necesarias para una eficiente operatividad.

A eso hay que sumar la concesión de la hidrovía en el año 1995 que permitió profundizar y darle previsibilidad a la navegación en todo el tramo fluvial del río Paraná siendo también esta cámara un importante actor en esa definición inicial.

En los últimos 35 años el sector privado invirtió aproximadamente unos 6500 millones de dólares en instalaciones portuarias y de almacenaje de granos, aceites y subproductos, así como también en terminales de carga general y contenedores. Actualmente, a través de los puertos se movilizan más de 170 millones de carga no containerizada, 1.7 millones de TEUS en contenedores, 600 mil automotores, productos químicos y energéticos. Tenemos un sistema portuario del primer mundo, eficiente y moderno.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Ley impositiva, Art. 100

Un conjunto de cámaras empresariales, compuestas por PyMES y grandes empresas que operan en los puertos de la Provincia de Buenos Aires han elaborado un texto como sugerencia para la redacción y reglamentación del artículo antes mencionado a los fines de garantizar que los cargos definidos en el Artículo 100 sean aplicados una sola vez por operación de carga, descarga y removido. Es de vital importancia la redacción definitiva de este artículo para evitar para evitar dobles o eventualmente triples imposiciones para la operatoria en los puertos Infraestructura y eficiencia portuaria.

- Consorcios portuarios:

Tanto las cámaras sectoriales como las empresas que operan en los puertos de la Provincia de Buenos Aires coinciden en los beneficios y bondades de las actuales administraciones de los consorcios portuarios. Para mencionar algunas, se destacan la eficiencia, el buen funcionamiento y por sobre todo, los beneficios en materia de comercio exterior, reduciéndose sus costos e incrementando su eficiencia, su seguridad y la velocidad en las operaciones portuarias. Prueba de ello es que durante un período de más de 20 años hay que computar prácticamente, año a año, la inauguración de un puerto de capital íntegramente privado, desde los dedicados a atender cargas generales, contenedores e instalaciones multipropósito, los de combustibles y sus derivados y hasta los especializados en el movimiento de mercaderías de origen agropecuario.

Es importante destacar que la aparición de estos últimos, para citar solo un caso, permitió la reducción de las tarifas de embarque ("elevación") de la producción agropecuaria nacional, desde los 8 dólares que se cobraban en tiempos de la Junta Nacional de Granos a los 3,50 dólares aproximados que se alcanzaron una vez configurada y madurada la competencia inter portuaria. Esas mismas instalaciones han representado una condición indispensable para que el esfuerzo de los productores agropecuarios, expresado en la multiplicación de los saldos exportables alcanzado en este lapso, se viera acompañado por el cumplimiento fluido, sin distorsiones ni costos agregados improductivos, de los programas de embarque.

Por otro lado, en menos de 25 años y a partir de las permanentes inversiones del sector privado en instalaciones portuarias granarias, complementadas por las de industrialización de oleaginosas, permitieron que los embarques por los puertos privados pasaran de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a más de 70 millones en los últimos dos años, esto es un incremento del 450%.

- Corolario:

La pérdida de la competitividad, de las inversiones y el aumento de los costos por las operaciones en los puertos impactará negativamente y en proporciones alarmantes sobre la comunidad de la cual se nutre cada puerto, con el consiguiente agravamiento de situaciones sociales que ya son preocupantes.

En este sentido, se considera que instaurar nuevamente un sistema de administración centralizado va en contra de lo que se declama en forma pública con respecto a las políticas de Estado que se quieren llevar a cabo: centralizar, va en contra de la racionalización de recursos que cada zona origina y atenta contra el desarrollo regional de cada comunidad trasladando las decisiones a órganos que desconocen las necesidades particulares de cada una, burocratiza una actividad (la portuaria) que necesariamente debe ser dinámica para acompañar a aquello que complementa (el comercio exterior) y por último, y sin que esto signifique una enumeración limitada a lo expuesto, deja las decisiones estratégicas en manos de aquellos que lejos de ser parte, son actores circunstanciales en el sector. A su vez, es importante considerar la participación de las organizaciones empresariales industriales (Uniones Industriales territoriales) para poder aportar desde el sector, mediante participaciones formales con capacidad de decisión.

Infraestructura y eficiencia portuaria

- Necesidad de mejoras en la navegación del Canal Troncal: La importancia de la HIDROVIA PARAGUAY-PARANA.

Las vías navegables en el Río de la Plata y la zona de la desembocadura del río Paraná de las Palmas son en su mayor parte artificiales y constituyen un componente esencial para el funcionamiento de los puertos río arriba y metropolitanos.

Las profundidades reducidas del Río de la Plata y del Río Paraná oponen un importante umbral al paso de los buques. Actualmente la construcción Naval se orienta hacia el aumento de buques de mayores dimensiones y calados.

Durante el año 2016, el ingreso marítimo a la vía navegable troncal fue de 4.546 buques. El promedio anual de buques graneleros ingresados alcanzó las 2.134 unidades, 47% de la flota total de buques ingresados, seguido por 22% buques tanque, 14% portacontenedores, 9% carga general.

Originalmente el calado de la Hidrovía era de entre 26 a 28 pies y a partir de inicio de la concesión se fue incrementando hasta llegar a 32 pies en el año 1997 llegando a 34 pies efectivos desde 2005, esto provocó ventajas logísticas y ahorros de fletes implicando aumento de las cargas y mayores inversiones en instalaciones portuarias, pasando de 35 millones de toneladas embarcadas en el 2000 a 72 millones de toneladas en el 2017 (creo en 2019 superaremos esa cifra – quizás podríamos poner un estimado para este año).

- La importancia de la HIDROVIA PARAGUAY-PARANA:

La Hidrovía Paraguay-Paraná es una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta y es una de las vías de transporte más significativas para el logro de la integración física y económica de la región. Según las cifras de la Bolsa de Comercio de Rosario, el 85% de los granos llega a los puertos en camiones, el 14% en ferrocarriles y sólo el 1% en barcazas por la Hidrovía. Estos datos permiten reconocer la necesidad de intensificar el uso del ferrocarril y las barcazas para las grandes distancias, aprovechando sus menores costos relativos, con menores emisiones de CO₂, y reducidas tasas de siniestralidad.

La concesión de la vía Navegable vence en el 2021, y el sector privado está trabajando en un estudio de factibilidad técnico, económico y medioambiental que será puesto a disposición de las Autoridades Nacionales con el objeto de dar un aporte que contenga la visión de los usuarios más relevantes de esta autopista fluvial, de cara a la confección de los nuevos pliegos de la licitación.

De más está decir, que la definición de la concesión de la Hidrovía es uno de los temas más importantes en lo que hace a la logística portuaria, por lo que significa estratégicamente para nuestro país, en general, y para la actividad, en particular.

El aumento en el tamaño de los buques, la mayor producción, la necesidad de que los buques salgan lo más cargados posible para evitar falsos fletes o recaladas en puertos de completamiento exige la solución de algunos puntos que se detallan a continuación:

- Necesidad de analizar la conveniencia de profundizar la Vía Troncal de Navegación y los canales de acceso a las terminales.
- Necesidad de aumentar el ancho de solera actual o ampliar la cantidad de zonas de cruces para los buques.
- Necesidad de incrementar la cantidad de radas (zonas de espera y fondeo de buques).
- Asegurar el sistema de navegación de la Hidrovia Paraguay-Paraná, en el tramo Santa Fe al Norte (640 km).

- Necesidad de mejorar los accesos terrestres a los Puertos.

- Accesos del transporte automotor de cargas.

Un eficiente sistema de transporte intermodal, articulado con los accesos a los puertos estimula el desarrollo de las distintas zonas productivas, evita el sobre costo del traslado de mercaderías y la producción de bienes y servicios. Los altos costos de transporte penalizan a las regiones más alejadas que pierden competitividad afectando su nivel de desarrollo relativo.

La importancia de la infraestructura vial y su conexión con los puertos es determinante para los costos logísticos totales y una verdadera integración del país. En todas las jurisdicciones portuarias más relevantes se requieren obras en rutas nacionales y provinciales.

1. Accesos del transporte ferroviario:

La infraestructura ferroviaria actual presenta, entre otras deficiencias, la necesidad de compatibilización de las líneas con el tráfico fluvial, reacondicionamiento, mejoras y construcción de nuevas vías en las instalaciones ferroviarias dentro de algunas jurisdicciones portuarias.

Abajo enumeramos un detalle de obras viales y ferroviarias que serían necesarias en la Prov. de Buenos Aires.

Para la zona de La Plata, Berisso y Ensenada, se necesitan las siguientes obras:

Previendo un importante crecimiento de la actividad operativa en el Puerto de La Plata, creemos importante promover los siguientes proyectos:

- Extensión de la autopista La Plata-Buenos Aires: si bien el tramo más importante a los efectos de absorber el tránsito desde el norte al sur es el tramo de aproximadamente 3 km desde la bajada actual en La Plata y hasta el cruce con la calle 60, la continuación hacia el sur hasta empalmar con la Ruta Provincial 11 debería también ser considerada para mejorar la conectividad desde el sur y el oeste, y conectar como alternativa con la Ruta Provincial 6 (aun no completada).
- Extensión de la Ruta Provincial 6: la extensión implica completar las obras desde el cruce actual con la Ruta Provincial 215 hasta Berisso, el proyecto completo que culmina en cercanías al acceso al Puerto La Plata. No obstante, si pudiésemos dividir el trabajo en tramos, la sección más importante sería desde la ruta 215 hasta el empalme con la Ruta Provincial 11, lo que facilitaría luego el ingreso a través de la misma a la ciudad de La Plata y Berisso, y acceder por la calle 60 al Puerto La Plata.
- Completamiento de las obras de la extensión de la Autopista Presidente Perón: si bien esta obra no afecta directamente los accesos al Puerto La Plata, es importante a la hora de poder comunicar el norte y sur de la Ciudad de Buenos Aires, como alternativa al paseo del bajo, y atendiendo a aquellos exportadores o importadores ubicados en la zona oeste del conurbano. Esta obra, que alcanza los 87 km, está en curso de ejecución en 4 tramos, haciendo un anillo que circunda la ciudad de Buenos Aires, extendiendo la Autopista del Buen Ayre hasta el cruce con la Ruta Nacional 2.

- Adecuación de la calle Baradero: la calle Baradero es la única vía de comunicación entre Berisso y Ensenada en la zona Portuaria. Las opciones alternativas requieren casi llegar hasta la ciudad de la Plata (entre 8 y 12 km adicionales). Esta obra regional requiere una adecuación para permitir una comunicación más fluida entre ambas ciudades, teniendo especial importancia a la hora de conectar Tecplata con la Zona Franca y con la parrilla ferroviaria del Puerto La Plata, que se encuentra en el margen de Ensenada del Dock central.

En zona Zárate – Campana:

- Por Resolución 1126/2018, se adjudicó el proyecto del camino al puerto a “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1”, que comprende entre varias obras, los trabajos a ser realizados en el CORREDOR VIAL E (dentro del que se encuentra el camino de acceso al puerto de Zárate – Camino 038-01, sección II).

- Tras el anuncio, las obras quedaron en stand by a la espera de financiación. Si bien en junio de 2019 se comunicó que se retomarían las obras gracias al aporte de bancos y creación de un fideicomiso para PPP, al día de hoy no hubo avances de obra de ningún tipo.

- El camino de acceso al puerto (7,5 km) soporta un estimado anual de 345.000 viajes de camiones (contempla sólo tramo cargado, se excluye la vuelta vacía) y se encuentra actualmente en pésimo estado, urgido de arreglos impostergables.

Para la zona Bahía Blanca:

. Se necesitan realizar obras en la ruta 252, en un tramo de 7 km, que une el triángulo con las terminales portuarias. Existe un proyecto de realizar 4 carriles con derivadores, pero aún no se ha realizado.

En materia ferroviaria:

En lo que hace a la zona de Zárate – Campana, y respecto del Ferrocarril Belgrano, hay un proyecto para bi-trochado y conexiones hasta Zárate. El proyecto que iba a ser financiado por un crédito chino traía la trocha angosta hasta el ingreso al TIL. Por ahora el proyecto está parado. También se pidió que se extienda la traza hasta la Terminal Las Palmas.

En la zona de Bahía Blanca:

Se necesita un plan de mejoras para Ferroexpreso Pampeano, el ramal que traslada las mercaderías desde el centro de la Provincia de Buenos Aires hacia Bahía Blanca.

En la zona de Quequén:

- Rehabilitación de los ramales del Hinterland sin operación: tramos Napaleufú-Tadil/Emp. Vela-Lamaní.
 - Acondicionamiento, mejoras y construcción de nuevas vías en las instalaciones ferroviarias dentro del puerto.
 - Mejoramiento de vías de los ramales de la red secundaria en el Hinterland.
 - Mejoramiento de vías de los ramales de la red secundaria en el Hinterland.
- Aumento del Calado y posterior mantenimiento del puerto de Mar del Plata, tanto en sus canales de acceso como así también en los espejos de agua permisionados y los pies de muelle.*

Puerto de Mar del Plata necesita potenciar el perfil multipropósito, para el desarrollo no solo portuario, sino también de la Industria Naval (el puerto de MDP cuenta con tres astilleros), sumar las diversas actividades productivas e Industriales de la ciudad y pensarlo como puerto de salida de gran parte del cordón frutihortícola. Para esto, requiere de infraestructura, como por ejemplo el dragado del puerto para obtener un calado de 27' al cero, en los canales principal y secundario de acceso. Esta Inversión, que excede al presupuesto propio del puerto, debería de ser financiada por el Gobierno de la Provincia de Bs As junto con el Estado Nacional.

Entrando en el detalle de la obra, se debe de contemplar un plan de dragado que abarque los canales de acceso, los pies de muelle y los espejos de agua que estén permisionados. De esta forma se puede tener un puerto 100% operativo, brindando servicios tanto a empresas locales como nacionales y extranjeras. Esto permitiría la operación de barcos de gran porte tanto en maniobras diurnas como nocturnas, reduciendo así los días de muelle y ofreciendo mayor eficiencia en las operaciones. Este tipo de decisiones apuntalan el sostenimiento de la fuente de trabajo para todas las empresas relacionadas a las actividades portuarias.

- Necesidad de muelles (liberación y creación), pensar en una efficientización de la cargas y las descargas para los buques porta contenedores.
- Anillo de circunvalación de la ciudad con ingreso a puerto, complementar el anillo de circunvalación con un tren de carga que comunique con el resto del país.

- Desarrollo del Proyecto del Canal Magdalena

- Para desarrollar este punto, inicialmente se debe destacar la importancia de la canalización artificial para facilitar la conectividad del transporte naviero mediante grandes embarcaciones entre el Mar Argentino con el puerto de La Plata, el Puerto de la ciudad de Buenos Aires y los restantes puertos fluviales del país en la cuenca del Plata. El tránsito mediante esta vía acortaría la duración del recorrido (40km), ya que actualmente el único acceso a todos los puertos de la cuenca del Plata es el canal Punta Indio, el cual pasa próximo al puerto de Montevideo, en la capital uruguaya. Tendría una orientación rectilínea de rumbo sudeste-noroeste y pasaría al nordeste de la ribera de la provincia de Buenos Aires, próxima a un sector costero del partido de Punta Indio, El canal terminaría en el punto denominado "El Codillo", un ángulo del canal Punta Indio situado en el km 143,900 del mismo, en donde este presenta un quiebre de su dirección, por lo tanto, las embarcaciones que desde el mar transitarían por el Magdalena mantendría la misma dirección recta al pasar por "El Codillo", y continuarían circulando hacia aguas arriba por el tramo occidental del canal Punta Indio, el cual más adelante toma la denominación de «canal Intermedio» o «Argentino».

- Esta obra es parte de un proyecto mayor, el que busca adaptar tanto las vías navegables (el ancho y la profundidad) como la infraestructura portuaria argentina (dársenas, calados, etc.) a las necesidades operativas de los barcos de mayor tamaño que serán los dominantes en el mercado del transporte marítimo de cargas, los que han incrementado su envergadura, entre otras razones, para sacar provecho de la ampliación del canal de Panamá y del proyectado canal de Nicaragua.

- Esto permitiría a los barcos que parten o llegan a nuestros puertos fluviales, a hacerlo a plena carga, al ya no tener que completar cargamento en puertos de otros países, además del beneficio de poder hacer los transportes con naves más grandes. Por razones de escala, esto redundará en una mayor utilización de los puertos fluviales argentinos y reduciendo así los costos y tiempos de flete, sin la necesidad de tener que pasar por otros puertos(Montevideo) a completar cargo o efectuarlo en zonas de Alijo y Top Off(Alfa, Bravo, Charly), optimizando así el valor del producto final exportado.

- Se debe tener en cuenta que lo antes mencionado viene a fortalecer el concepto que los Puertos crecen y se desarrollan de acuerdo al volumen ingreso-egreso de los buques y las cargas, entonces planificar el crecimiento y desarrollo del Puerto de La Plata provocara un crecimiento no solo de la ciudad donde este emplazado el puerto,

sino que generara un crecimiento regional, por consiguiente este debe venir acompañado de las obras de infraestructuras no solo portuarias sino también en rutas y accesos, por ejemplo proseguir con la puesta en valor de la Ruta 6 y concretar la circunvalación que se requiere para el movimiento portuario sin interferir con la urbe.

- Temas Tributarios:

- IBB: Actualmente el coeficiente para la actividad portuaria de bs as es de 4.5% cuando la de Entre Ríos es de 3.5%. Logística es 1.5% y lo que hacemos en los puertos por lo general es logística. Se debería estudiar una reducción para ayudar en los costos del sector.

- Tasas municipales: entendemos que los municipios tienen que financiarse, pero es necesario que haya una racionalización de las tasas pues tienen una alta incidencia en los costos de la actividad.

Industria 4.0

El objetivo de la Industria 4.0 consiste en la transformación de la compañía en una organización adaptable, flexible y ágil en todas sus áreas de procesos. El logro de este objetivo se basa en el uso de los datos para generar conocimiento. Únicamente, una empresa que posee los datos necesarios, en el tiempo y la calidad requerida, podrá apoyarse en su uso para poder generar conocimiento y tomar decisiones rápidamente. Solo así, podrá adaptarse a la velocidad que los procesos y los mercados de hoy en día necesitan.

Esta visión, basada en el uso de datos para generar conocimiento accionable como fin último, permite poner en perspectiva cual es la razón de ser de una estrategia de transformación digital. Asimismo, permite cuestionar la cohesión de los planes de acción en pos de este fin. Es decir, contar con un entendimiento claro del objetivo de la industria 4.0 debe ayudar a cada organización a determinar:

1. ¿Cuál es el beneficio de implementar una determinada tecnología
2. ¿Qué cambios debe hacer la organización para potenciar los beneficios que la misma trae asociados?
3. ¿Cómo va a contribuir esta implementación para que la organización sea más flexible y adaptable?

El objetivo final de la Industria 4.0 es llegar a la adaptabilidad, es decir a la existencia de una sombra digital en el que las decisiones se tomen de una manera rápida y automatizada (sin participación del hombre). Sin embargo, este objetivo final, de ninguna manera concibe el funcionamiento de las organizaciones sin la participación del hombre. Este modelo, en comparación con otros existentes, otorga un peso preponderante a la estructura y la cultura organizacional otorgándole al RRHH un lugar central durante todo el proceso de transformación digital y presentándola como un aspecto clave en el éxito de dicha transformación.

La cuarta revolución industrial, indefectiblemente, generará cambios en la forma que los seres humanos viven y trabajan. Sin embargo, es necesario comprender que es el hombre quien impulsa este proceso de cambio y, por lo tanto, ocupa un rol clave. Esta transformación debe buscar apalancarse en sus capacidades, potenciándolo en lugar de desplazarlo. Desde esta perspectiva, pensar en implementar Proyectos de Transformación sin contemplar la Cultura y la Estructura Organizacional y la Gestión del Cambio, implica diseñar proyectos con escasas posibilidades de éxito.

PROPUESTAS:

Para que la incorporación de la industria 4.0 en las pymes sea una realidad, es necesaria una mayor sinergia con el Estado y los distintos actores, empresas grandes y pequeñas, para trabajar en conjunto en la mejora de los procesos de trabajo teniendo como eje un Marco normativo que oriente donde poner los esfuerzos y hacia dónde dirigir el avance.

A su vez, es clave tener en cuenta y utilizar casos de éxito que faciliten la aplicación en otras empresas PYMES.

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL CORTO PLAZO

• RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACION

- Modernizar el sistema educativo.
- Capacitaciones constantes para el personal, debido a que es una industria que se actualiza día a día, y que estas capacitaciones sean un requisito obligatorio para mantener el empleo. Se requiere que sea el Estado quien proporcione los recursos para llevarlas a cabo.
- Concientización en los sindicatos, para que se adapten y sean funcionales a las reformas planteadas, y se cuente con el apoyo de las Secretarías de Producción.
- Reforma laboral que no disminuya los beneficios de los trabajadores, pero si costos para el empleador, por ejemplo, minimizar el riesgo empresarial por indemnizaciones.
- Federalización de la formación laboral. Actualmente todo el sistema de formación está centralizado en la Capital de la Provincia y el Gran Buenos Aires. Representantes de localidades como Campana, Tres de Febrero, Arrecifes, señalan que la información y los recursos que llegan a sus distritos son escasos.
- Mejora de accesibilidad a programas de Robótica que ya están vigentes a nivel nacional pero no son conocidos, por lo tanto, tampoco implementados.
- Articulación más eficiente con el INET (Instituto Nacional de Educación Tecnológica).
- Frente al desconocimiento del nexo entre GESTECO (Gestor Tecnológico) y las UVT (Unidades de vinculación Tecnológica), se requiere de mayor acceso a la información de dichos proyectos y que requisitos se solicitan para acceder a ellos.
- necesidad de una política de estado que impulse la modernización productiva, como así también la creación de secretarías y ministerio para la industria 4.0. en el cual también se debería impulsar un Plan de infraestructura 4.0
- Haciendo referencia a la falta de articulación entre el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial) y las empresas, se plantea reformar la presencia del Instituto.

- Facilitar los medios para exportar los productos con valor agregado, para así también impulsar la formación del empleo genuino.FINANCIAMIENTO
- Financiamiento de los planes de formación para que aquellos que están fuera del sistema vuelvan a ser reincorporados (adultos mayores).
- Financiamiento de procesos de formación vía créditos y subsidios necesarios.-Fondos ANR para la formación de la industria.
- Desarrollo de inversores en I+D en la Industria 4.0-Baja de la presión tributaria.-Apertura de una línea de inversión para tecnología y formación
- Acceso a un mercado que absorba toda la inversión y facilite los medios de exportación y ventas.

Servicios Públicos

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL CORTO PLAZO

Dado que la disponibilidad para el abastecimiento tanto de gas como de energía eléctrica de momento parecería ser satisfactorio, además de las acciones individuales de compra óptima, consideramos que en lo inmediato debería ponerse énfasis en actuar sobre los dos temas siguientes.

- Costo relativo de la Energía Eléctrica en distintas jurisdicciones (intra e interprovincial)

En nuestra Provincia conviven tres diferentes esquemas tarifarios: A) EDEN-EDES y EDEA, B) EDELAP y C) EDESUR-EDENOR, que dan origen a costos diferenciados para un mismo tipo de perfil de consumidor y por ende diferente competitividad (artificialmente inducida) según se esté radicado en una u otra localidad de la Provincia.

Esto también ocurre si se comparan los costos con otras provincias, aunque si bien es para tener en cuenta no se puede actuar sobre ello.

Así, de análisis puntuales realizados para un mismo tipo de cliente hemos encontrado diferencias de hasta el 45 % dentro de la provincia de Buenos Aires; y con otras provincias, por ejemplo, diferencias de + 14 % (con Entre Ríos) y - 38 % (Ticino-Córdoba).

Por lo tanto, es relevante realizar un estudio comparativo del costo total de la energía por aplicación de los distintos esquemas tarifarios completos, incluyendo cargas impositivas; que por su naturaleza merecen además un capítulo aparte.

Este estudio comparativo que se propone no es sólo al efecto de conocer en detalle la situación, sino que debe ser el punto de partida para generar una mayor igualdad en las condiciones de competitividad.

- Cargas impositivas diferenciadas en la Provincia

Como mencionamos en el punto anterior, las cargas impositivas sobre la energía son absurdamente altas y por demás inequitativas y distorsivas.

En análisis previos que hemos realizado, además de los altos costos impositivos hemos encontramos variaciones de cargas impositivas totales (impuestos, tasas y contribuciones) que van desde el 36 % hasta el 56 % sobre los costos eléctricos. Estas diferencias se ven impulsadas fundamentalmente por la discrecionalidad de algunos municipios al aplicar Tasas (la mayoría justificadas en "Iluminación") de hasta el 15 % sobre los costos eléctricos.

Por tanto, impulsamos realizar un relevamiento detallado de las cargas impositivas sobre el gas natural y la energía eléctrica en cada uno de los municipios de la Provincia.

Como en el punto anterior, el objetivo es este relevamiento no es meramente informativo, sino que sirva para dar sustento a una Ley Provincial que impida (o limite fuertemente) la discrecionalidad de los gobiernos municipales para imponer tasas injustificables sobre la energía, solo por ser de fácil recaudación.

MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL MEDIANO Y LARGO PLAZO

- Infraestructura de Transporte y Distribución provincial

Los incrementos tarifarios en energía eléctrica en muchos casos estuvieron condicionados a inversiones en Transporte y Distribución, que son la limitante de la disponibilidad y motivo principal de las fallas de Calidad del suministro.

En este sentido, deseamos disponer de información amplia respecto del estado de las restricciones actuales, obras en ejecución y proyectadas, de modo que al industrial le sea rápido determinar las disponibilidades (y/o limitaciones) de energía para la calidad de su abastecimiento normal y conocer las perspectivas ante ampliaciones y/o nuevas instalaciones.

- Fiscalización

Vinculado al tema anterior, tenemos preocupaciones respecto del control de obras, gastos de operación y mantenimiento (que dan sustento a los ajustes del VAD), transacciones económicas, uso de combustibles y balances de energía en general, por lo que consideramos que la Provincia debería ejercer una fuerte fiscalización sobre estos temas, con acceso a la información por parte de las entidades interesadas, como es nuestro caso.

- Pronta prescindencia de la Generación distribuida

Si bien éste es un tema que afecta mayormente al Costo de Generación de la Energía de resorte Nacional, la energía así generada tiene en estos casos un valor extremadamente alto. Este tema está enlazado con los puntos anteriores, pues hay casos en que finalizar la ejecución de alguna subestación transformadora permitiría desafectar este tipo de instalaciones, que son de muy baja eficiencia.

- Eficiencia Energética

A partir de que las tarifas y por ende el costo energético ha vuelto a tener relevancia económica, mayormente se ha puesto la atención en la evolución de las tarifas, casi sin tener en cuenta que esa misma evolución hace que la disminución del consumo se torne en una gran oportunidad, o lo que es lo mismo,

que la mejora en la Eficiencia Energética se torne en la gran oportunidad.

Salvo esfuerzos puntuales, fructíferos, pero no sostenidos en el tiempo ni suficientemente divulgados, no tenemos una cultura de la Eficiencia Energética, cosa que debemos modificar, no sólo por el beneficio económico propio del consumidor Industrial, sino también por la preservación de los recursos energéticos y el cuidado el medio ambiente.

A este respecto, propiciamos una acción conjunta entre nuestra organización, en representación de la demanda, el Estado Provincial y otras organizaciones vinculadas a la temática.

Dicha acción debería tener carácter permanente y cubrir los siguientes aspectos:

Generar acciones tendientes al Uso Racional y Eficiente de la Energía en la Industria, en el marco de un Convenio de Cooperación entre UIPBA y el gobierno de la provincia de Buenos Aires.

BASES Y ORIENTACION DE LAS ACCIONES

Efectos buscados: Los efectos buscados primarios buscados serán:

1. Ahorro de consumo de Energía en la Industria, con su consecuente disminución de Costo Energético.
2. Disminución de requerimientos de: a) generación y transporte de energía eléctrica y b) producción y transporte de gas natural.
3. Protección del medio ambiente originados en el menor consumo de hidrocarburos en la industria y en la generación de energía eléctrica-Los efectos secundarios buscados serán:
4. Generar una conciencia general de uso eficiente.
5. Desarrollo de interrelaciones entre la Industria e Instituciones públicas y privadas con actividades en esta área-
6. Desarrollo de interrelaciones entre consumidores industriales y proveedores de equipos eficientes.
7. Desarrollo de vínculos y apoyo mutuo con áreas de gobierno vinculadas al tema.

Premisa básica

Siendo conscientes de la poca "cultura de uso eficiente" y de las dificultades para conseguir la motivación del empresariado, y con el objeto de que las herramientas que se puedan poner a disposición de los industriales puedan ser efectivamente usadas, se debería dar un énfasis muy grande a las tareas de difusión y concientización.

Esquema de acciones

El foco de las acciones debería estar orientado a generar una conciencia profunda en los valores del uso eficiente de la energía, su importancia desde el punto de vista de la ganancia del empresario usuario, el impacto económico y ambiental a nivel macro y la demostración de la efectividad, suministrando información sobre prácticas eficientes de implementación concreta y desarrollando una estructura de interrelaciones similar a la que se muestra en el gráfico, con el INDUSTRIAL consumidor de Energía, en el centro y como destinatario de las acciones.

Ciencia y Tecnología

En los últimos años ha habido grandes cambios en Innovación, Ciencia y Tecnología en la provincia de Buenos Aires desde la creación de ese Ministerio, que avanzó en la conformación de la red de Comisión de Investigaciones Científicas, el Conicet, INTI y gran parte de los laboratorios científicos de la Provincia y también ha contribuido a la vinculación del sistema tecnológico con la industria pyme por intermedio del programa de Clínica Tecnológica. Hay dos formas de tratar el concepto de desarrollo por la Innovación, Ciencia y Tecnología: una es la macro, que es el desarrollo del sistema Científico Tecnológico Nacional, que indudablemente debe ser una prioridad del estado, tan solo basta ver a los países centrales que basan su crecimiento productivo llevando a cabo fuertes inversiones en procesos de Formación, Investigación, Innovación y Desarrollo, y la segunda es la Innovación, Ciencia y Tecnología aplicada a la industria de la provincia, que es en el que nos tenemos que centrar, y para esto primero se debe conocer la composición del entramado real de la industria, que según las estadísticas solo un 0.6% son grandes empresas, un 5.4% son tramo 2, un 9% tramo 1 y el 85% restante son Micro y Pequeñas Pymes.

Haciendo énfasis en el mayor impacto social y con menores recursos del estado, las más pequeñas son las que primero deberíamos tratar de abordar, porque son las que más mano de obra ocupan, son las más vulnerables y a las que más cuesta llegar a absorber los avances tecnológicos ya sea por falta de capital o incluso de información. El punto positivo de estas empresas es que son las que más rápido se recuperan por su pequeña estructura.

Haciendo referencia al programa de Clínica Tecnológica, que es un reemplazo del Programa de Modernización Tecnológica de la Comisión de Investigaciones Científicas, presenta algunas desventajas con el anterior esquema, como por ejemplo la falta de un aporte monetario por intermedio de un bono que recibía la empresa que se moderniza y la implementación del programa en forma tripartita de gestión consultiva entre Universidad, Municipio y Cámaras pero de ejecución puramente Municipal y con muy poca injerencia de las Instituciones Productivas o Unidades de Vinculación Tecnológicas como era antes.

Este cambio lo que generó fue un retroceso de gestión federal ya que en algunos municipios se aplicó el programa y otros no, y se realizó como política de gobierno y no de estado, sin embargo, lo bueno que hay que resaltar, es que a raíz de la intervención de las cámaras que trabajaron activamente en las Clínicas se logró la creación de un Consejo que actúa como una herramienta medible, aplicable y escalable, tres conceptos claves de un buen programa.

Este programa, por ser una herramienta medible, nos arroja una gran cantidad de datos que, trabajados en forma transversal con Educación y Trabajo, generarían una sinergia ideal para el aumento de la productividad y la generación de empleo.

Se debe tener en cuenta que hoy es imposible pensar el desarrollo con generación de empleo de calidad, sin aquello que representa el combo Educación Técnica/Capacitación/Formación Continua porque son el eje de la productividad. No se puede concebir sin ellas la absorción en nuestras industrias de la ciencia, la tecnología, la innovación y el emprendedurismo industrial.

Otro punto a tener en cuenta es la cuarta revolución industrial que llegó a nuestro país en el momento de mayor caída de la industria de los últimos años y por tal motivo debe abordarse de forma tal que las pequeñas y medianas industrias accedan a la información y comprendan la importancia de su implementación. De ahí la importancia de lograr un método de Formación dinámico y aplicable que se nutra de la Innovación, la Ciencia y la Tecnología, con el que se pueda capilarizar el concepto, induciendo a las pymes a tomar ese camino y para eso se debe formar no solo al personal sino también a los empresarios y dirigentes gremiales.

Aportes de las mesas de trabajo del 19/12 en la UTN.

PROPUESTAS A CORTO PLAZO

- Que el ministerio de Producción Ciencia y Tecnología pase a ser integrante COPRET (Consejo provincial de Educación y Trabajo), como lo es en la Nación, para así poder ser el eje de las políticas públicas de formación para el trabajo, incluyendo a las gremiales empresarias y a los sindicatos en forma vinculante para llevar adelante los cambios que se deben implementar.
- Utilizar el programa de Clínica Tecnológica como una herramienta de medición simple que permita obtener información del cuadro de situación real, destacando del mismo que es Medible, Aplicable y Escalable.

- Generar los cambios en el programa de Clínica Tecnológica, para brindar beneficios a las Pymes innovadoras y brindar soporte a las instituciones productivas ya que estas son el vaso comunicante de los programas y, además, porque de esta forma volvería a ser un programa Federal, ya que el actual se basa en un acuerdo con el municipio y menos de un 30% lo tienen. Una de las formas más rápidas podría ser combinada con crédito fiscal o volver al PMT por intermedio de las Cámaras y Universidades.
- Poner en valor nuevamente a las Unidades de Vinculación Tecnológicas y a las Instituciones Territoriales Productivas, ya que son las que más cerca están de las Pymes, para mejorar la asistencia financiera enfocada hacia la innovación en búsqueda de mayor competitividad.

PROPUESTAS A MEDIANO PLAZO

- Inducir a las pymes a encaminarse hacia la industria 4.0
- Generar un puente para la transferencia de Saberes de las Universidades a las Industrias, proyectos y prototipos llevados a la producción.
- Interactuar en forma dinámica con Nación para acceder a los nuevos programas de incentivos para la producción que puedan concretarse.

PROPUESTAS A LARGO PLAZO

- Lograr la generación de programas sustentables, que lleven a cabo Políticas de Estado, que trasciendan a los gobiernos, logrando la sinergia de lo público-privado para las industrias puedan renovarse en forma continua.