



“MENDOZA CENTRO LOGISTICO DEL MERCOSUR”

2012

INDICE

Mendoza Centro Logístico del Mercosur-Proyecto ZALO

INDICE.....	2
RESUMEN EJECUTIVO.....	7
1. RESUMEN EJECUTIVO	8
CAPÍTULO I	14
1. INTRODUCCIÓN.....	15
2. JUSTIFICACION DEL PROYECTO.....	15
3. VISION DEL PROYECTO	16
4. OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO	16
5. OBJETIVOS PARTICULARES DEL PROYECTO	19
6. NODOS	20
6.1. Nodo Logístico Oeste.....	20
6.2. Nodo Logístico Este	23
6.3. Nodo Logístico Sur	27
6.4. Nodos y su vinculación con los Oasis Productivos	29
7. CONTEXTO.....	32
7.1. Caracterización económica	33
7.2. Comercio exterior.....	36
7.3. Asia	36
7.4. Estimación del flujo de carga futuro	37
7.5. Transporte Marítimo	38
7.5.1. El Canal de Panamá.....	38
7.5.2. Comparación de los costos logísticos del Atlántico versus Pacífico..	39
8. DIAGNOSTICO DEL SECTOR TRANSPORTE DE CARGAS Y ANÁLISIS DE FLUJOS.....	39
8.1. Análisis del sector transporte carga terrestre provincial.....	39
8.1.1. Características del Transporte de Cargas	40
8.1.2. Empresas de transporte y flota	41

8.1.3.	Empleo en el sector	44
8.1.4.	Costos del sector	46
8.2.	Análisis del flujo de cargas	47
8.2.1.	Análisis de las exportaciones	49
8.2.2.	Análisis de las importaciones.....	52
9.	ACTIVIDAD ADUANERA EN LA PROVINCIA DE MENDOZA – PASOS FRONTERIZOS	55
9.1.	Paso Cristo Redentor	56
9.2.	Paso Pehuenche.....	57
9.3.	Paso Portillo de Los Piuquenes	58
9.4.	Paso del Planchón o Paso Internacional Vergara	59
9.5.	Paso Las Leñas.....	60
9.6.	Actividad Aduanera	61
9.7.	Complejo Aduanero Uspallata	62
10.	ESTADO ACTUAL DE PUERTO SECO	63
10.1.	Servicios que ofrece el Puerto Seco	64
11.	ESTADO ACTUAL DE ZONA FRANCA.....	66
11.1.	Ventajas de la Zona Franca	67
11.2.	Estado Actual de Zona Franca.....	67
11.3.	Estadísticas de Ingresos y Egresos de Zona Franca	67
12.	INFRAESTRUCTURA VIAL	68
12.1.	Caracterización del tránsito en Rutas Nacionales de Mendoza	69
12.1.1.	Corredor Norte	69
12.1.2.	Corredor Sur.....	73
13.	Infraestructura Ferroviaria.....	75
CAPÍTULO II	77
1.	INTRODUCCIÓN.....	78

2. PROYECTO	80
3. OBJETIVO DEL PROYECTO	81
4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO	81
5. LOCALIZACIÓN.....	82
5.1. Ubicación de Argentina en América del Sur	82
5.2. Mendoza en Argentina	83
5.3. Lujan de Cuyo en Mendoza	85
5.4. Distrito Industrial de Luján de Cuyo	86
5.5. Parque Industrial Municipal.....	88
5.6. Parque Industrial Provincial	89
5.6.1. Situación actual de la Infraestructura del PIP	90
5.6.2. Ubicación Geográfica.....	91
5.7. Localización del Proyecto.....	92
6. SERVICIOS BÁSICOS ACTUALES QUE SE PRESTAN EN LO QUE HOY ES ZONA FRANCA.	93
6.1. Provisión de gas.....	93
6.2. Provisión de agua	93
6.3. Provisión de energía eléctrica	94
6.4. Comunicaciones.....	94
7. INFRAESTRUCTURA ACTUAL DE ZONA FRANCA.....	94
8. IMPACTO DEL PROYECTO Y ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA.....	97
8.1. Impacto del Proyecto	97
8.2. Análisis de la Competencia	98
9. ANÁLISIS FODA.....	102
9.1. Fortalezas	102
9.2. Oportunidades	102
9.3. Debilidades	103

9.4.	Amenazas	103
10.	ASPECTOS GENERALES DE LA LICITACION	104
10.1.	Objeto	104
10.2.	Ubicación.....	104
10.3.	Servicios de la Concesión Básicos no Comerciables.....	106
10.3.1.	Servicio de conservación de las obras	106
10.3.2.	Servicio de limpieza.....	106
10.3.3.	Provisión y mantención de señalética.....	106
10.3.4.	Servicio de manutención de áreas verdes	106
10.3.5.	Servicio de vigilancia y control	107
10.3.6.	Control de ingreso/egreso a la ZALO.	107
10.3.7.	Áreas de estacionamiento para transporte público.....	108
10.4.	Servicios de la Concesión- Básicos Comerciables	109
10.4.1.	Servicio de estacionamientos para público en general y funcionarios. 109	
10.4.2.	Arriendo de oficinas para despachantes de aduana y agentes de transporte109	
10.4.3.	Área para servicio de comunicación.	109
10.4.4.	Servicio de estiba y desestiba, almacenamiento y complementarios.110	
10.5.	Requisitos de Infraestructura Mínimo a construir.....	112
10.6.	Plazo de la Concesión.....	115
10.7.	Control de la Concesión	116
10.8.	Proceso de Evaluación	116
11.	EVALUACION ECONOMICA FINANCIERA DE LOS REQUISITOS MINIMOS A CONSTRUIR.....	118
11.1.	Variables de sensibilidad	120
12.	CONCLUSIONES.....	122

RESUMEN EJECUTIVO

Mendoza Centro Logístico del Mercosur-Proyecto ZALO

1. RESUMEN EJECUTIVO

Con la Licitación Pública Nacional de la Zona de Actividades Logísticas Mendoza Oeste (ZALO) la provincia de Mendoza pondrá en marcha un proyecto logístico y de transportes de gran envergadura, cuyo principal objetivo es aprovechar la situación estratégica de la ciudad de Mendoza en particular y de la Provincia de Mendoza en general, dentro del Corredor Bioceánico Central, para integrar conjuntamente con otros proyectos, una red de infraestructuras y servicios complementarios al sector logístico y de transporte.

El Proyecto “Mendoza Centro Logístico del Mercosur” estará compuesto por siete ejes específicos de acción que le permitirán a la Provincia, no sólo ordenar el importante flujo del comercio internacional sino también establecer las bases para un desarrollo armónico y estratégico de las regiones productivas mendocinas y de otras provincias de la Argentina.

Esos siete ejes específicos de acción son:

- I) La Zona de Actividades Logísticas Mendoza Oeste (ZALO), que se radicará en el ámbito del Parque Industrial Provincial en el Departamento de Lujan de Cuyo.
- II) El Parque de Industria y Servicios de Palmira PASIP recientemente concesionado, que contendrá una Zona de Actividades Logísticas que será eje para toda la zona Este Provincial y jugará el rol de conectar nuestra producción con los puertos del Atlántico.
- III) La concreción de la primera Zona Primaria Aduanera General del sur mendocino, que se instalará en ámbito del Parque Industrial de San Rafael.
- IV) El nuevo Complejo Aduanero de Uspallata. (Área de Control Integrado).
- V) La Puesta en marcha del Paso Pehuenche, conectando la zona sur de la Provincia de Mendoza con Chile.

VI) La conformación de la Mesa Constitutiva del Comité de Integración Paso Las Leñas, que impulsa la construcción de un túnel de baja altura de 13 kilómetros de extensión que garantizará un tránsito fluido entre ambos países durante los 365 días del año, uniendo dos sectores productivos de primer nivel como son Rancagua y San Rafael.

VII) El proyecto ferroviario “Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central”, en el cual ambos Gobiernos mediante la constitución de la entidad binacional EBIFETRA, han fijado como meta llamar a licitación pública internacional para la realización de la obra a finales del presente año.

Este esquema de complementación y coordinación de las actividades logísticas provinciales que se desarrollarán en aproximadamente 320has, redundarán en más y mejores oportunidades de servicio al sector, pero también serán motivo de radicación de nuevas inversiones de empresas que verán en esta articulación el mejor campo para desarrollar nuevos emprendimientos comerciales, industriales y de servicios.

El proyecto “Mendoza Centro Logístico del Mercosur” es sin duda alguna un modelo innovador de desarrollo logístico y de transporte pionero en nuestro país, que se basa en un amplio relevamiento que han realizado conjuntamente el Ministerio de Agroindustria y Tecnología a través de la Subsecretaría de Industria y el Instituto de Desarrollo Industrial, Tecnológico y de Servicios de los datos más relevantes del sector logístico provincial.

El Mercosur es un mercado que se encuentra en constante crecimiento y desarrollo. El eje de integración, que une el Atlántico con el Pacífico, está constituido por 3 países: Argentina, Chile y Brasil, los cuales han evidenciado un crecimiento significativo de sus economías en los últimos años. En conjunto el PIB regional total pasó de 1,002 billones de dólares en el año 2000 a 2,664 billones de dólares en 2010 y se espera que para el 2015 crezca un 62%, respecto a los valores de 2010.

Otro mercado de gran importancia en el plano global es el asiático, ubicado en lo que llamamos la Cuenca del Pacífico, el cual presenta un desarrollo económico con altas tasas de crecimiento. Se estima que para el 2050, India y China representarán el 45% del PIB mundial, y que el 33% de la población del planeta habitará en estos países, aproximadamente 2,31 billones de personas que constituirán variados y numerosos mercados.

Respecto al comercio internacional, las proyecciones realizadas sugieren tasas de crecimiento muy altas para las exportaciones regionales, a las que debería sumarse las importaciones y el tráfico pasante, constituyendo un fuerte desafío para el paso de frontera Cristo Redentor y para el corredores bioceánico central que lo sirve.

La provincia de Mendoza, mediante la Ley Provincial N° 8271, desafectó 100 hectáreas, de las 150 hectáreas con que cuenta hoy Zona Franca, a fin de generar una Zona de Actividades Logísticas, la cual va a albergar una Zona Primaria Aduanera General y un Zona de Actividades Logística Complementaria.

La Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste (ZALO) busca ser una estación en la cual se realicen operaciones de transferencia de cargas para consolidación y des consolidación de mercaderías, nacionalización y despachos para la exportación, distribución a centros minoristas, almacenamiento, etc.; que permitirá hacer frente al crecimiento continuo del comercio nacional e internacional.

La misma se localizará el Departamento Luján de Cuyo a 30 Km. de la ciudad Mendoza, en el distrito Industrial Perdriel sobre la Ruta Nacional N° 84 con acceso directo a la Ruta Internacional N° 7 que permite el acceso a Chile y a través de sus puertos a todo el Sudeste Asiático.

El objetivo de este importante proyecto es crear en un mismo ámbito geográfico una red de infraestructuras logísticas al servicio del sector productivo de la provincia, que impulse el crecimiento y la competitividad del tejido empresarial y aumente la capacidad exportadora e importadora provincial, mediante la

modernización y cohesión del sector transporte y el fomento a la inversión, a fin de convertir a Mendoza en el nodo logístico del centro oeste argentino.

El proyecto busca generar un amplio abanico de servicios avanzados destinados a aportar valor añadido al modelo logístico provincial que se pretende implementar, estableciendo un sistema común de organización, diseño, gestión y funcionamiento en “red” de los enclaves logísticos.

Además de permitir explotar la Zona Franca y la Zona Primaria Aduanera General de la Provincia se licita una Zona de Actividades Logísticas que impulse, potencie y optimice las sinergias entre los diferentes enclaves logísticos de la provincia aportando valor agregado a los servicios e incrementando la competitividad de las empresas de transporte y logística.

Entre los principales servicios se destacan la constitución de centros de almacenaje y distribución capaces de mejorar los flujos actuales y reducir costes, la aplicación de nuevas tecnologías de trazabilidad y seguimiento de la mercancía, así como la promoción de la intermodalidad y planes de formación específicos para el sector con el objetivo de mejorar la cualificación del profesional del transporte y la logística.

El órgano de fiscalización del proceso licitatorio es en primera instancia el Comité de Evaluación y Vigilancia ZALO, organismo al cual deberán dirigirse todas las consultas sobre las características de este llamado a licitación

Se evaluarán los diferentes programas que los interesados presenten, analizando los planteamientos que se propongan para las tres zonas, estableciendo programas mínimos en cuanto a Zona Franca, Zona Primaria Aduanera General y para la Zona de Actividades Logísticas Complementarias, teniendo en cuenta que los servicios y la tecnología a prestar y la infraestructura que se demandará serán parte esencial del plan de negocios

El proyecto debe incluir la realización de obras de infraestructura básicas solicitadas en el pliego de condiciones generales, así como también todas aquellas

obras adicionales por sobre estas últimas que a criterio de cada uno de los oferentes resulten necesarias para el desarrollo integral de la ZALO.

Dichas obras de infraestructura incluyen edificios de andenes, administración, depósitos y edificios para los órganos de contralor del comercio internacional según lo dispuesto en la legislación nacional, como por ejemplo, Dirección General de Aduanas, Senasa, etc.

El plazo de la ejecución de las obras, aprobado el Proyecto Definitivo, se ha estipulado en nueve meses, para los recintos mínimos a construir y en veinticuatro meses para el total de las obras contenidas en cada proyecto presentado.

El plazo de la concesión se extiende por veinte años, prorrogable por diez años más, e implica que durante ese tiempo el adjudicatario debe hacer frente al canon locativo, al canon de la concesión y a todas aquellas inversiones necesarias para mantener las obras y equipos en condiciones de uso.

Durante el tiempo que el adjudicatario ejerza la concesión de la ZALO, tendrá derecho a explotar económicamente los ingresos provenientes de las tres partes que componen el emprendimiento y se considera necesario que el grado de inversión y de desarrollo de esas tres partes sea lo más equilibrado posible para que el proyecto sea bien conceptuado por el Licitante.

El adjudicatario debe entender la naturaleza multidisciplinaria del proyecto a presentar y reconocer la multiplicidad de organismos que interactúan en la operación de una Zona Franca y de una Zona Primaria Aduanera General así como también, la variada legislación vigente sobre el tema.

El Adjudicatario deberá realizar los estudios, investigaciones y análisis necesarios para desarrollar convenientemente los proyectos a detalle de todas las obras incluidas en la presente concesión. El cumplimiento de los requisitos formales sobre construcción y operación de la Zona Franca y de la Zona Primaria Aduanera General es vital para ser concesionario y mantener esa condición a lo largo de toda la duración del contrato.

Un aspecto relevante a destacar es que el Fondo del Bicentenario busca impulsar proyectos de inversión estratégica, por lo cual la ZALO es claramente pasible de ser financiada por este fondo, a una tasa del 9,9% anual, lo que sin duda alguna potencia aún más la concreción de este emprendimiento geoestratégico que lleva a delante la Provincia.

El Pliego de Bases y Condiciones podrá ser adquirido por todos aquellos interesados, en la SUBSECRETARÍA DE INDUSTRIA Y TECNOLOGÍA dependiente del MINISTERIO DE AGROINDUSTRIA Y TECNOLOGÍA DE LA PROVINCIA, 6º piso, Cuerpo Central de la Casa de Gobierno, Peltier 351, Mendoza a partir de la fecha que se consigne en los avisos del llamado, en el horario de 08 a 13 horas. Asimismo, en idéntico lugar y horario, podrá ser consultada la documentación sin cargo alguno.

CAPÍTULO I

Mendoza Centro Logístico del Mercosur

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo desarrollado por la Subsecretaría de Industria y Tecnología a través de la Dirección de Desarrollo y Promoción Económica, en conjunto con el Instituto de Desarrollo Industrial Tecnológico y de Servicios, pretende potenciar la ventaja estratégica que posee la provincia de Mendoza por su situación geográfica, a partir de su posicionamiento estratégico como Centro Logístico del Mercosur, dentro del Corredor Bioceánico Central.

Mendoza posee las condiciones adecuadas para desarrollar emprendimientos logísticos que faciliten no sólo el traslado de mercancía sino también, la fabricación de nuevos productos o servicios, y la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías. La producción, distribución y comercialización de mercaderías, así como los flujos de información desde el punto de origen hasta el punto de consumo, son clave para abastecer en tiempo y forma, y con el menor costo posible, a los compradores nacionales e internacionales, agregando valor a los servicios locales, elevando sus estándares de competencia, evolucionando dentro de la cadena de valor de la actividad logística e incrementando el flujo del comercio internacional.

La importancia geoestratégica de la ubicación de Mendoza dentro del Corredor Bioceánico, hace imprescindible contar con centros logísticos que pongan en valor las necesidades de mercados cada vez más exigentes en términos de mejoras en los tiempos de espera, capacidad de almacenamiento seguro, facilitación y movilidad de flujos.

2. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

El Cono Sur es una península con presencia activa en los océanos Atlántico y Pacífico. El 17% de la carga que se mueve de un océano al otro se hace vía terrestre, donde Mendoza concentra alrededor del 66% de ese flujo. El Paso Cristo Redentor se encuentra sobre el eje horizontal más relevante, desde el punto de vista comercial, de la Argentina y Chile, sobre el cual se concentran las ciudades,

centros de consumo y de producción más significativos de ambos países. Esto ratifica la importancia estratégica que posee el territorio provincial.

Teniendo en cuenta que en 15 años el tráfico entre ambos países se triplicó y continúa en franco ascenso, que los puertos más importantes de Chile están expandiendo al doble su capacidad instalada, y que las condiciones de crecimiento regional siguen siendo positivas, se deduce que el corredor continuará teniendo vigencia hacia el futuro, y que Mendoza tiene la llave de acceso hacia el Pacífico, para lo cual debe estar preparada y demostrar que puede estar a la altura de las circunstancias.

El comercio y el transporte requieren de una amplia variedad de servicios destinados a mejorar su performance, los cuales se pueden lograr con una organización logística acorde a las necesidades. Esta disciplina tecnológica contribuye a brindar soluciones a toda la problemática propia del movimiento de mercancías. En la actualidad, se puede vislumbrar claramente que el mercado relacionado a la logística demanda principalmente servicios e infraestructura.

Las condiciones en las que se desenvuelve el comercio internacional plantean desafíos permanentes en materia de servicios. Mendoza debe enfrentar su adecuación a la integración mundial con decisión, de manera de dejar de ser definitivamente el lugar de paso para convertirse en la Centro Logística del Mercosur, punto buscado expresamente por los actores logísticos.

3. VISION DEL PROYECTO

Contribuir a incrementar nuestras exportaciones e importaciones como así también al flujo de mercaderías dentro de del territorio nacional, potenciando la vinculación con los mercados asiáticos, mediante el desarrollo de nodos logísticos ubicados geoestratégicamente.

4. OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO

El objetivo es posicionar a Mendoza como Centro Logístico del Mercosur creando un Polo Logístico Internacional que facilite la conectividad y vinculación de nuestra

región con Brasil, Chile y terceros países, con el claro propósito de fomentar las exportaciones e importaciones nacionales e internacionales, ordenando el flujo de carga que atraviesa la Provincia y potenciando la creación e integración de nuevos espacios logísticos.

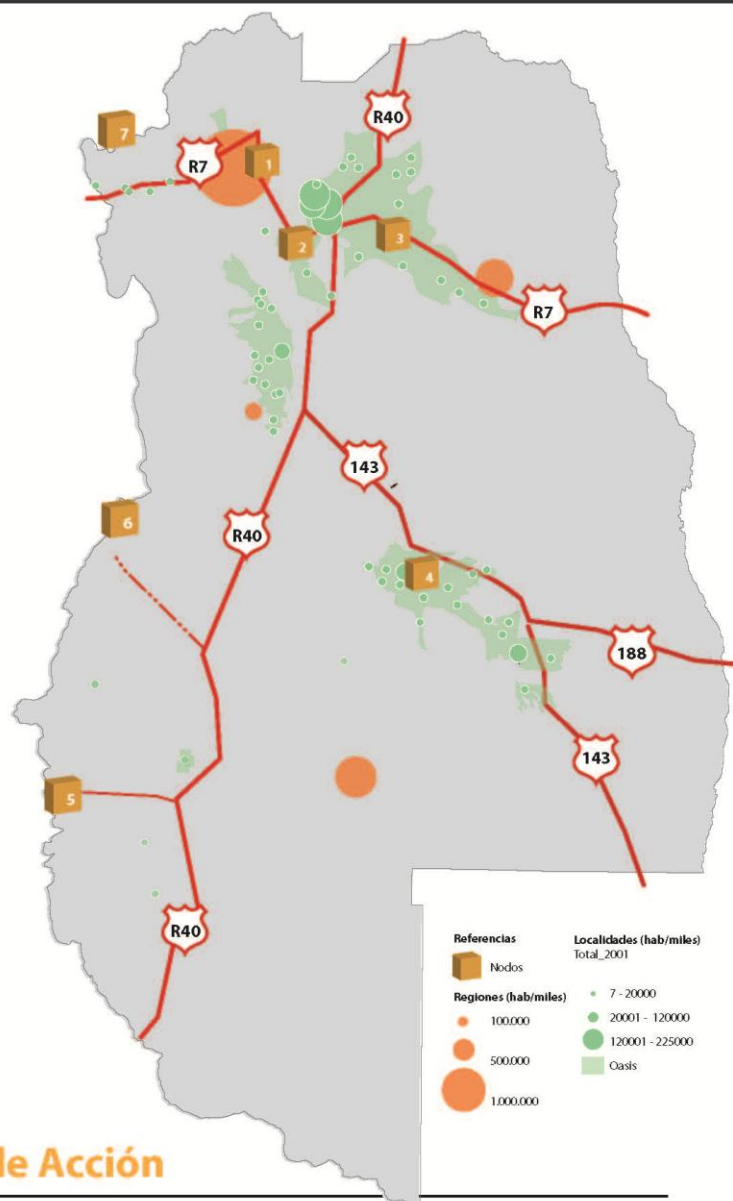
En este sentido, es imprescindible desarrollar diferentes plataformas que vinculen los distintos oasis productivos de la Provincia, a fin de integrar una sólida Política Logística Regional, que atraviese todos los niveles de la producción, el comercio y el transporte.

El Nodo Logístico Oeste - Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste- , el Nodo Logístico Este - Parque de Industrias y Servicios de Palmira (PASIP)- y el Nodo Logística Sur - Zona Primaria Aduanera General de San Rafael, son los eslabones fundamentales de una Mendoza logísticamente integrada que redundará en una mayor cantidad de posibilidades y alternativas para empresarios, productores, exportadores, importadores e inversores.

A esta idea hay que sumarle otros ejes de acción que no sólo establecen las bases para un desarrollo armónico y estratégico de las regiones productivas de la provincia, sino que también ordenan el importante flujo del comercio internacional:

- El nuevo Complejo Aduanero de Uspallata. (Área de Control Integrado).
- El Paso Pehuenche.
- La puesta en marcha del Paso Las Leñas.
- El proyecto ferroviario “Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central”

Este esquema de complementación y coordinación de las actividades logísticas provinciales redundarán en más y mejores oportunidades de servicio al sector productivo, pero también serán motivo de radicación de nuevas inversiones que verán en esta articulación el mejor campo para desarrollar nuevos emprendimientos comerciales, industriales y de servicios.



Ejes de Acción

1 Complejo Aduanero Uspallata
Ordenamiento control y verificación del flujo de cargas integrado con Chile y el Mercosur.

2 Zona de Actividades Logísticas Mendoza OESTE
Integración de la zona Franca, la Zona Primaria Aduanera General con un Área de Actividades Logísticas complementarias.

3 Parque de Servicios e Industrias de Palmira (PASIP)
Provisión de servicios logísticos al comercio internacional complementarios a la actividad industrial de la Zona Este Provincial.

4 Zona Primaria Aduanera General San Rafael
Desarrollo de servicios al comercio internacional del oasis sur provincial complementación del paso internacional "Pehuenche".

5 Pehuenche

6 Pasos Las Leñas (proyectado)

7 Proyecto Bloceánico Aconcagua

5. OBJETIVOS PARTICULARES DEL PROYECTO

- Potenciar, mediante el emplazamiento de las plataformas a lo largo de todo el territorio provincial, las economías regionales y la capacidad exportadora de la provincia.
- Brindar a Mendoza un mayor atractivo para las inversiones productivas, en un marco de desarrollo orgánico.
- Aumento del empleo en Mendoza gracias al crecimiento del comercio internacional y sus servicios asociados.
- Favorecer los procesos sistémicos relacionados con las cadenas de valor de la producción de Mendoza, reposicionando competitivamente las ciudades y oasis que se encuentran en el circuito de las cadenas logísticas.
- Facilitar el desarrollo territorial mediante el desplazamiento del transporte de cargas de las zonas urbanas, hacia las plataformas logísticas.
- Buscar un reposicionamiento estratégico de los municipios vinculados a las Plataformas Logísticas.
- Facilitar a las empresas dedicadas a la producción industrial y a la prestación de servicios contar con centros de gestión de logística integral con equipamiento e infraestructura acorde a las exigencias de los mercados actuales.
- Brindar la posibilidad de desarrollar nuevas estructuras comerciales y empresariales para el Sector Transporte, basadas en la mejora de la calidad de servicio que las plataformas traen aparejada.
- Incrementar la demanda de los niveles profesionales y empresariales de medianos y pequeños operadores logísticos de la provincia, y la incursión de nuevos grandes operadores.
- Incrementar el flujo de mercadería que atraviesa Cristo Redentor.

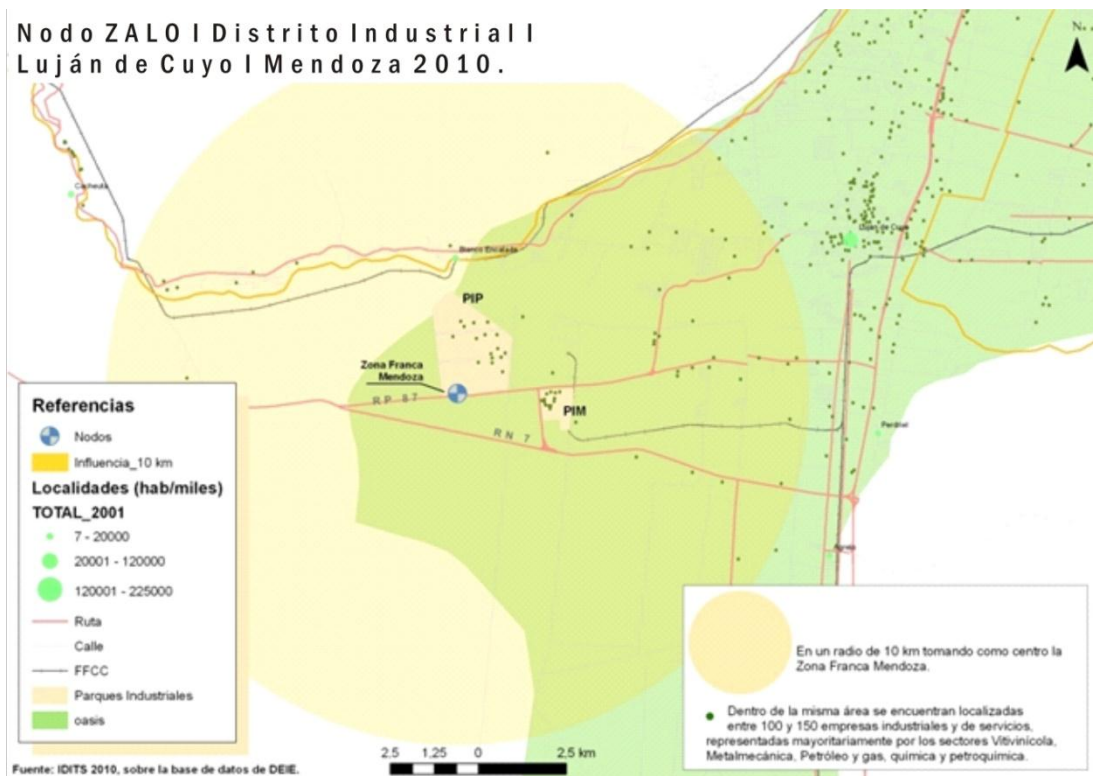
6. NODOS

6.1. Nodo Logístico Oeste

El Nodo Logístico Oeste - Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste (ZALO)-, se enclavará en el Departamento Luján de Cuyo en un área estratégica de desarrollo económico donde, además de dicho emprendimiento se encuentra el Parque Industrial Provincial, la Destilería Repsol YPF de Luján y el Parque Industrial Municipal de Luján. Este Proyecto permitirá generar actividades complementarias y de multifunción orientadas a que Mendoza ejerza un rol vital sobre el Corredor Bioceánico Central, facilitando y aumentando el acceso de sus exportaciones e importaciones y las de otras provincias, desde y hacia el sudeste asiático y terceros países por el Pacífico.



La ZALO tiene como objetivo primordial contribuir a la imagen de Mendoza Centro Logístico del Mercosur, a través de la integración de la actual Zona Franca de Mendoza, una Zona Primaria Aduanera General y un área complementaria de actividades logísticas. En función de este objetivo, la Provincia cuenta con un predio de 150 hectáreas, donde hoy lleva a cabo sus actividades la Zona Franca Mendoza, el cual se acondicionará para facilitar todas las operaciones logísticas relacionadas con la exportación e importación de mercaderías que circulan desde y hacia Mendoza, a través de la interacción de las actividades allí previstas. Además, se prevé la generación de un importante polo de comercialización y distribución de mercaderías para todo el resto del territorio nacional.



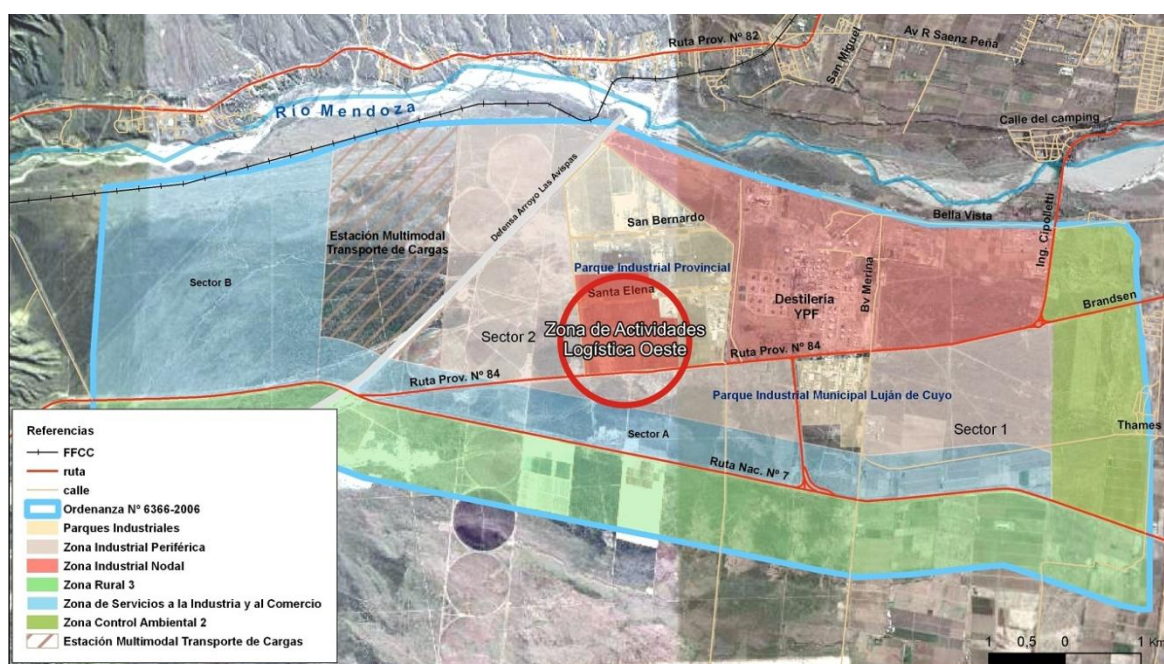
El sector de transporte de cargas cumple un rol importante en la dinámica de esta área, por lo cual dentro del proyecto se prevé una zona específica para que las empresas de transporte puedan instalarse a fin de poder ofrecer sus servicios. Esto no sólo potenciará al sector por su ubicación estratégica sobre el corredor, sino que además pone en valor las prestaciones que pueden desarrollar las empresas que se instalen dentro de la ZALO. El proyecto ZALO, por su ubicación y la integración de actividades que propone, disminuirá en forma determinante y directa los congestionamientos de tránsito y el deterioro de la infraestructura vial que actualmente padece la placa urbana del gran Mendoza.

6.1.1. Ubicación

El Nodo Logístico Oeste se encontrará dentro del Departamento de Luján de Cuyo en el oasis norte de la Provincia de Mendoza. Está localizado en el actual Parque Industrial Provincial (PIP), Distrito Perdriel, sobre la Ruta Provincial 84, a 14 km. de la ciudad cabecera del departamento. La importancia de esta vía, está determinada

también a partir de su vinculación con la Ruta Nacional 7, columna vertebral del tránsito bioceánico, y de la comunicación Brasil -Argentina - Chile.

Lujan de Cuyo es uno de los departamentos más grandes de la Provincia y se caracteriza por su amplia extensión Este-Oeste, presentando así gran diversidad de relieves, suelos, microclimas, que han permitido el desarrollo de actividades agropecuarias, industriales, comerciales, turísticas y un amplio asentamiento residencial.



Esta Zona es el último escalón del Corredor Bioceánico en la ruta Internacional a Chile por el Túnel Internacional Cristo Redentor con medidas de seguridad en cuanto a contingencias climáticas invernales (nevadas de la zona pedemontana), y con importantes centros cercanos de prestaciones de servicios (salud, alojamientos, alimentos, transporte, energía, servicios mecánicos, provisión de repuestos), entre otras cualidades.



6.2. Nodo Logístico Este

El Parque de Industrias y Servicios de Palmira (PASIP), es el segundo proyecto estratégico en esta nueva concepción de servicios logístico. Nace al amparo de la reciente concesión otorgada por el Gobierno de la Provincia a INVERSORA PASIP S.A., en un predio de 400 hectáreas en Palmira Departamento San Martín.



Ubicado a 35 kilómetros del micro centro mendocino, apunta a desarrollar un polo de servicios e industrias que potencie las actividades conexas de esa importante zona productiva e industrial.

Sus alcances y conceptualización, diferencian a PASIP de los Parques Industriales clásicos y conocidos, ya que posee una localización estratégica de escala regional, y una declaración de impacto ambiental altamente positiva.

Las empresas que decidan radicarse en el Parque, contarán con toda una infraestructura de servicios que incluirá gas, efluentes líquidos, un sistema de comunicaciones de última generación, alumbrado público, servicios de telefonía, recolección interna de residuos sólidos, convenios con universidades locales y nacionales, etc. Además, PASIP ya es parte integrante de una red de parques nacionales, lo que garantiza el constante intercambio de experiencias y conocimiento.

Uno de los puntos más importantes y novedosos del parque es la instalación de un centro tecnológico, para lo cual el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial) será el organismo proveedor de servicios tecnológicos para lograr que las empresas que se radiquen en PASIP, y que tengan dificultades para acceder a este tipo de herramientas, puedan adquirirlas.

El objetivo que se persigue con este emprendimiento es complementar las radicaciones de empresas industriales, comerciales y de servicios, en el marco conceptual y de gestión de un parque tecnológico previstas en dicho predio Industrial, con una plataforma logística dotada de una infraestructura integral de servicios orientada a satisfacer las necesidades de transporte, almacenamiento, distribución para facilitar las operaciones comerciales nacionales e internacionales.

En el desarrollo de este proyecto, es de vital importancia la concepción de complementariedad entre las 14 has. previstas para la Zona de Actividades Logísticas con el nodo ferroviario existente de Palmira que actualmente explota América Latina Logística (ALL), que recepciona toda la carga a granel que ingresa a la Provincia.

Actualmente la Aduana posee una oficina en el predio de ALL donde realiza la verificación de las operaciones que efectúan diferentes empresas. PASIP, por su parte, prevé contener una Zona Aduanera General ampliando su oferta de

servicios y evitando que las operaciones se realicen en la planta industrial de los exportadores, como ocurre en la actualidad en el Este.

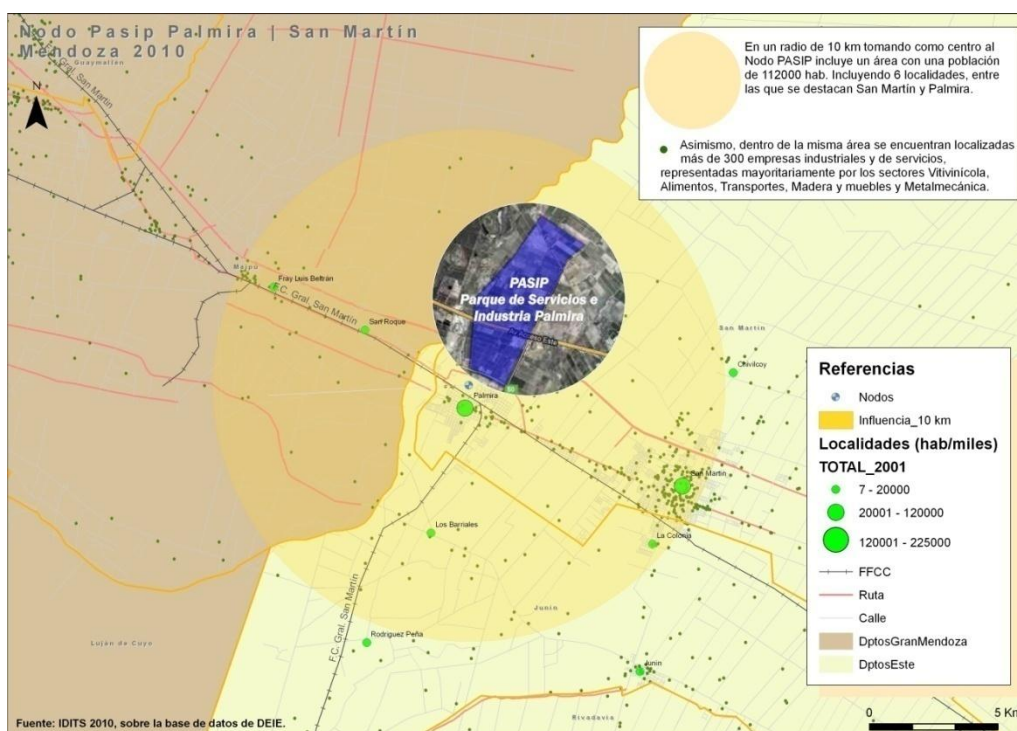
Indudablemente que con esta articulación de servicios, PASIP se constituirá en la puerta de entrada y salida de toda la mercadería que se exporte o importe desde y hacia el Atlántico, complementándose con la ZALO para abastecer los requerimientos de infraestructura que demanda el corredor comercial Brasil – Argentina- Chile, y su vinculación con los principales puertos comerciales de la cuenca del Pacífico.

El Parque Industrial debe transformarse en un "jugador importante" en el campo de los graneles, tales como oleaginosas, granos, mezclas y premezclas, basado principalmente en que cuenta con una importante ventaja ferroviaria, conectando Mendoza con la Pampa Húmeda, junto a los servicios aduaneros que permitirán prever la transferencia con destino al mercado interno chileno, o directamente a terceros países.

6.2.1. Ubicación

- Límites
 - Norte : Galvez
 - Sur: Variante ruta provincial N° 50
 - Oeste: Carril Pouget
 - Este: Carril San Pedro
- Distancia del parque:
 - Centro urbano Palmira: 1Km
 - Ciudad Mendoza: 34 km por autopista
 - Aeropuerto: 40 km por autopista
 - Ferrocarril: por la zona
 - Paso Internacional: 147 km en línea recta (proyectada por la Dirección Nacional de Vialidad)

Superficie: 400 hectáreas disponibles (a largo plazo) actualmente la primera etapa está compuesta por 67 hectáreas.



6.2.2. América Latina Logística - Base Multimodal Palmira

En la localidad mendocina de Palmira, a 35 Km. de la ciudad de Mendoza se sitúa la Base Multimodal Palmira de ALL – América Latina Logística.

Esta base, tiene importantes ventajas para aquellas empresas que envían mercadería desde Cuyo hacia el puerto de Buenos Aires, así como para el ingreso de importaciones del país vecino. También es un importante centro de transferencia para el tráfico de cabotaje de y hacia Cuyo.

Entre los servicios que la Base Multimodal Palmira brinda, podemos mencionar:

- Movimiento, consolidación y transporte de mercadería palletizada o a granel, acondicionada en contenedores, camiones o vagones. Entre otros

productos, se operan bobinas de acero, aguas, vinos, rollos de alambón, palanquillas, cobre, arroz, madera y otros a granel.

- Servicio de depósito y almacenaje en sus amplias instalaciones con un nivel de seguridad acorde.
- Servicio de Aduana y Depósito Fiscal (guarda y vista aduaneros permanente) en su propio Patio, que permite atender las necesidades aduaneras de sus clientes en el mismo punto de origen, con el ahorro considerable de tiempo y dinero

6.3. Nodo Logístico Sur

El Nodo Logístico Sur - Zona Primaria Aduanera General de San Rafael –está ubicado en el predio del Parque de Industria de San Rafael. Dicho Parque es la concreción de un proyecto que posee una antigüedad de más de 30 años. Fue la Cámara de Comercio Industria y Agropecuaria de San Rafael la que dio el primer impulso al proyecto, el cual fue concretándose a través del tiempo. Desde el año 2003 se iniciaron acciones concretas y permanentes tendientes a la realización de las obras necesarias para la construcción y puesta en marcha del predio.



El gran crecimiento desarrollado por el departamento sureño generó la necesidad de contar con un espacio adecuado para la radicación actividades industriales, fuera del radio urbano de San Rafael, asegurando un ordenamiento territorial sistemático y sustentable, con una fácil vinculación con distintas regiones del País, a través de redes camineras y ferroviarias, Ruta Nacional nº 146 y Ruta Provincial

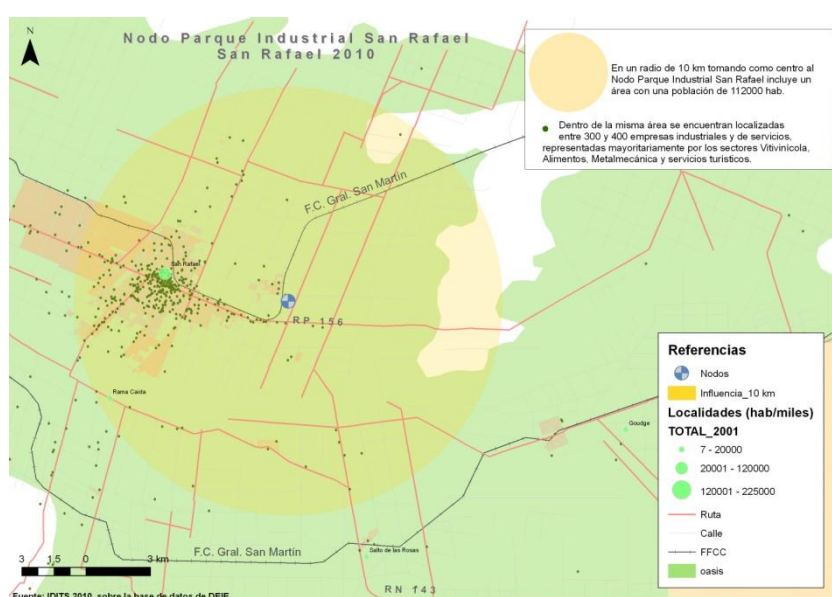
nº 165, acceso norte, estación de FFCC Cuadro Nacional, y servicios básicos para su funcionamiento, con altas posibilidades de erigirse como un polo industrial y tecnológico.

Dentro del Parque Industrial de San Rafael se prevé a corto plazo la instalación de una Zona Primaria Aduanera General, la cual apunta a prestar servicios a las empresas exportadores e importadoras del sur Provincia, y a su vez complementar las actividades de comercio exterior que realizan las empresas que se instalen en el Parque, generando menores costos y tiempo de espera.

6.3.1. Zona Primaria Aduanera General San Rafael

En la actualidad ya se ha firmado un acuerdo entre la Cámara de Comercio Industria y Agropecuaria de San Rafael y la AFIP-DGA, a través del cual esta utilizará parte de la infraestructura existente destinada a la administración del parque para operar la Zona Primaria Aduanera General, la cual posee una superficie de 4,5 hectáreas.

La gran cantidad de empresas exportadoras del Oasis Sur, la creciente integración con Chile y el Mercosur, hace que este nodo sea estratégico



Este proyecto será un vital complemento en materia de comercio internacional del Paso Pehuenche que es la otra vía de acceso a Chile que tendrá habilitada en

poco tiempo más la Provincia. Este es un complemento importante cuando por razones climáticas Cristo Redentor debe cerrar sus operaciones, canalizando las cargas provenientes del sur del país y zonas de la pampa húmeda.

A su vez, la reciente conformación del Comité de Integración Paso Las Leñas que impulsa la construcción de un túnel de baja altura de 13 kilómetros de extensión, garantizará un tránsito fluido entre ambos países durante los 365 días del año y aportará al Oasis Sur una mayor vinculación con los puertos del pacífico.

Ventajas y beneficios de poner en marcha el proyecto de ZPAG en San Rafael:

- Permitirá concentrar el servicio aduanero para trámites de exportación e importación, evitando que las operaciones se realicen en planta de los exportadores, como ocurre actualmente.
- Habilitará la realización de intervenciones conjuntas con otros organismos como el IASCAV, SENASA, etc. Facilitará el control de un promedio anual de 6.000 camiones de la Zona Sur de la Provincia, ayudando a complementar los servicios prestados por la Zona Primaria Aduanera General de Puerto Seco.
- Complementará estratégicamente el desarrollo del Corredor Bioceánico Central, aumentando la potencialidad logística territorial del Paso Pehuenche, facilitando de esta manera la exportación y la importación hacia y desde las regiones del sur de Chile.

6.4. Nodos y su vinculación con los Oasis Productivos

Los Nodos descritos anteriormente nos muestran la importancia y oportunidad de trabajar en el fortalecimiento logístico-comercial de la provincia de Mendoza. En adición a esto, la Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo N° 8051 sancionada en el año 2009 indica claramente que es decisión política de la Provincia que el Plan de Ordenamiento Territorial Provincial que debe servir de marco de referencia sistémico y específico para la formulación y gestión de las acciones públicas y privadas, tenga entre sus contenidos básicos el proponer la

elaboración de proyectos y la ejecución de obras necesarias en infraestructura de agua, cloacas, viales, de transporte y otras, para mejorarlas, crearlas o complementarlas, estableciendo estrategias de corto, mediano y largo plazo para determinar su ubicación. Además se debe alentar la generación de una atmósfera de servicios especializados, definir programas de desarrollo para el transporte, comercial y de carga que favorezcan la vinculación creciente entre oasis, especialmente para servir a las conexiones del Corredor Bioceánico y del MERCOSUR.

La provincia de Mendoza posee cuatro oasis geográficos, tres de los cuales, concentran en su limitada extensión gran parte de la actividad socioeconómica de la provincia. Es en virtud de esta distribución, que se debe fortalecer a cada uno de los oasis productivos en su vinculación con el resto de la provincia y el mundo para fomentar su crecimiento y por ende el desarrollo integral de la Provincia de Mendoza.

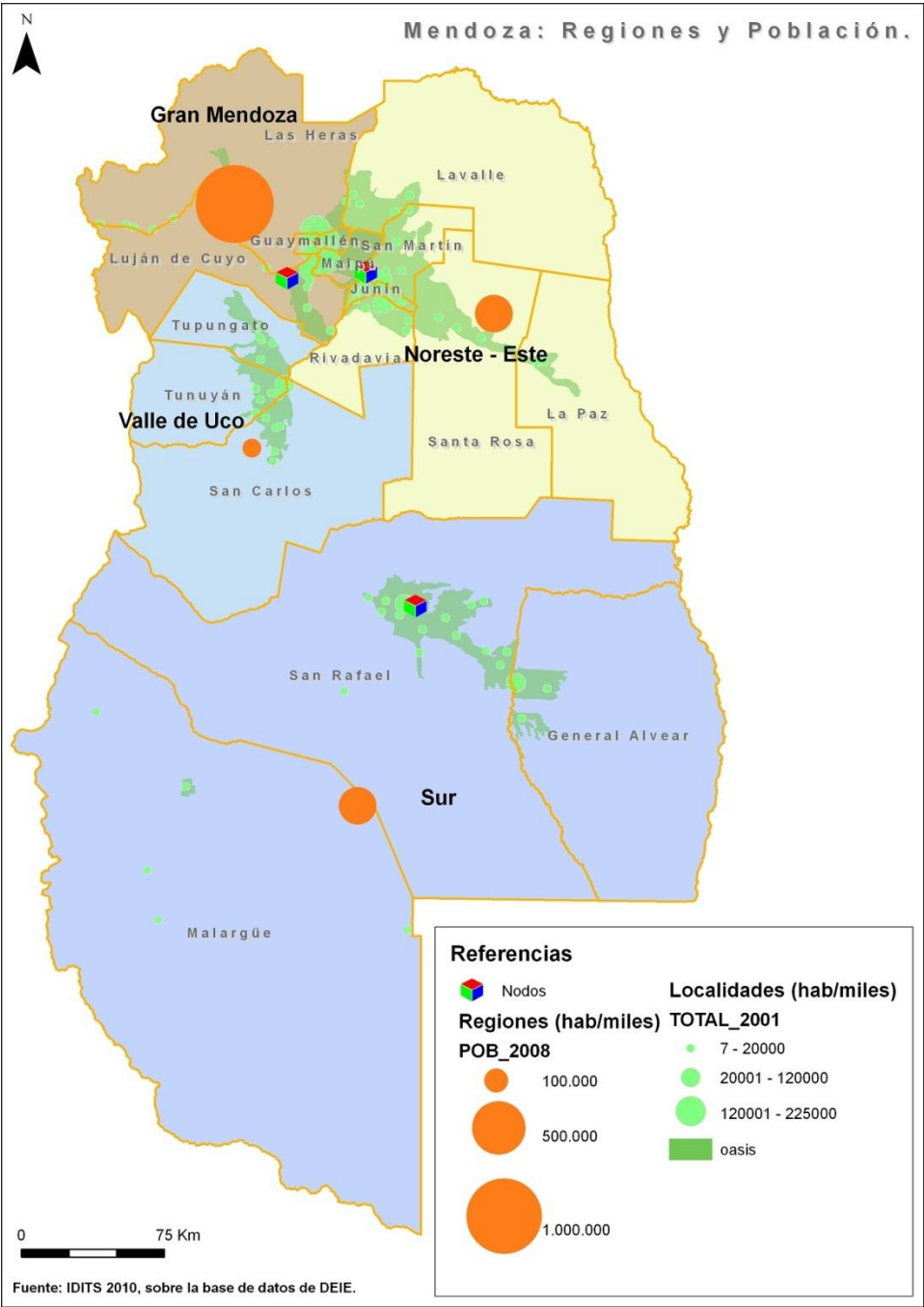
El Oasis Norte es la principal área económica de la provincia, el cual por su envergadura, lo podemos dividir en dos oasis, el Oasis Oeste y el Oasis Este.

Si se observa la distribución económica de la provincia y se consideran los flujos comerciales descriptos, debe resultar obvio que los tres puntos logísticos seleccionados tienen su justificación tanto por el volumen de producción del área primaria de influencia como por su ubicación estratégica desde el punto de vista del comercio internacional.

Si bien el Oasis Centro o del Valle de Uco parece en principio desprovisto de infraestructura logística, el mismo cuenta con dos nodos logísticos a su disposición a escasos kilómetros, uno que conviene en cuanto a la distancia para el comercio internacional vía Océano Pacífico y otra alternativa económicamente eficiente para el comercio internacional vía Océano Atlántico.

La coexistencia de dos centros logísticos sobre un mismo eje de circulación comercial, como ocurre en el oasis norte de la provincia, sobreviene del hecho de que ambas áreas logísticas tienen perfiles comerciales y productivos distintos.

Mendoza debe fortalecerse logísticamente con la coordinación y complementación de estas áreas para que las mismas redunden en nuevas y mejores oportunidades para las empresas.



Finalmente la localización del Área Logística Sur posibilitará, no solamente el crecimiento económico de su área primaria de influencia, el Departamento de San

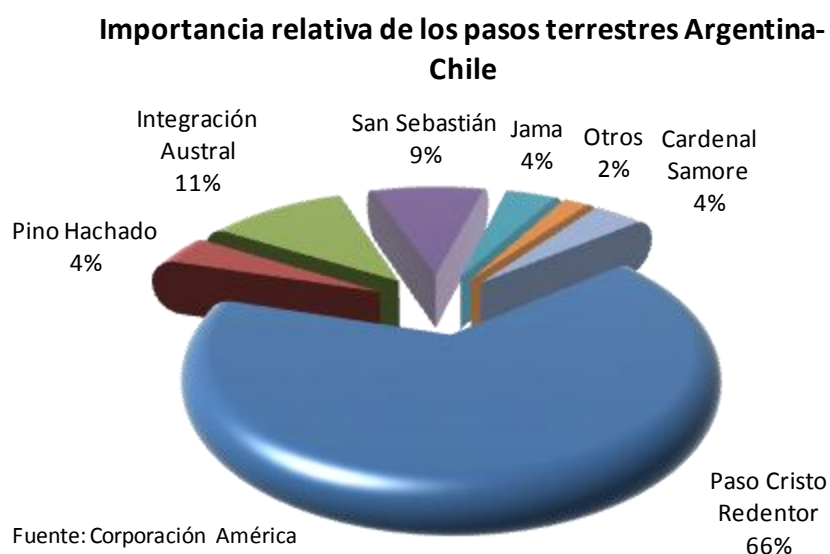
Rafael, sino que servirá como polo de atracción logístico para todo el sur provincial y una alternativa más para el oasis centro de la provincia, limitando el centralismo provincial estructural que segmenta el territorio de forma desigual.

7. CONTEXTO

El **Eje de integración Brasil–Argentina-Chile** que une los océanos Atlántico y Pacífico, es el eje horizontal más relevante, comercialmente, de la Argentina y Brasil, con Chile. Sobre este eje se organizan las ciudades, centros de consumo y de producción más significativos de los tres países. Por el lado Argentino comprende Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. Estos cinco puntos representan **más del 68% de la población argentina y más del 73% del PIB nacional**. En Brasil, el eje abarca las ciudades de Rio Grande do Sul, Minas Geraí, San Pablo, Paraná y Santa Catarina. Del lado chileno, se encuentra la V Región de Valparaíso y la Región Metropolitana de Santiago, donde se asienta, entre otras, la capital del país. Estas dos reúnen casi el 50% de la población y más del 50% del PIB chileno.



El cruce Cristo Redentor se encuentra sobre este eje estratégico, y es el paso de mayor importancia relativa respecto de todos los pasos terrestres fronterizos existentes entre Argentina y Chile, absorbe el 66% del intercambio por vía terrestre entre ambos países

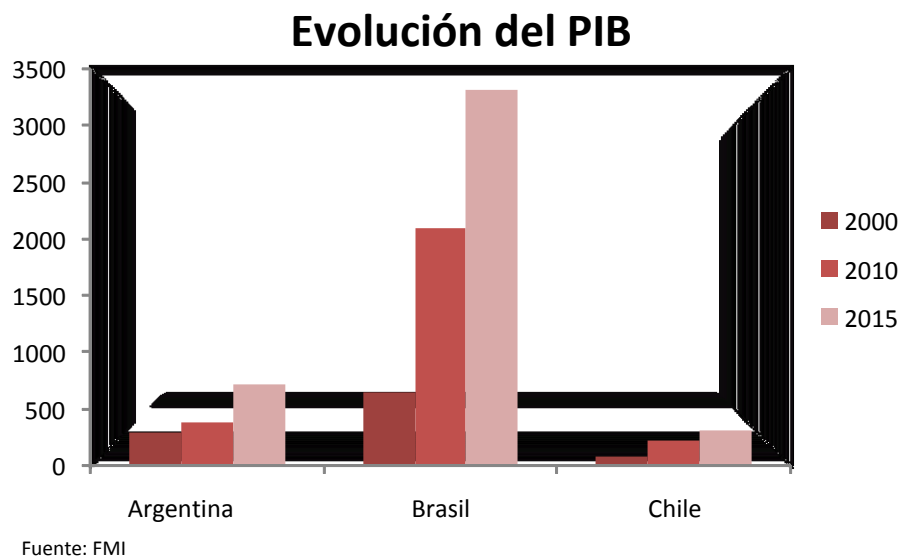


7.1. Caracterización económica

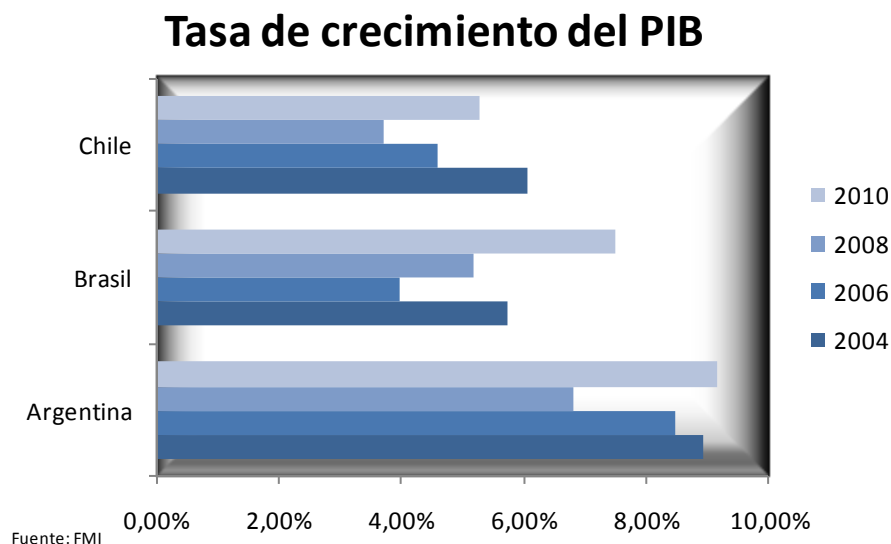
En todos los países del Eje, el PIB ha tenido un crecimiento significativo. En su conjunto el PIB regional total pasó de 1,002 billones de dólares en el año 2000 a 2,664 billones de dólares en 2010 y se espera que para el 2015 crezca un 62%, respecto a los valores de 2010.

En 2010, el 78% del PIB regional se generó en el Brasil, el 14% en Argentina y el 8% en Chile. Estas cifras guardan relación con la población y área de los países. En efecto el 77% vive en Brasil, el 16% en Argentina y el 7% en Chile.

Se debe destacar el ritmo de crecimiento registrado y las expectativas de crecimiento en los países del Eje, con tasas positivas, explicadas entre otras cosas, en el fortalecimiento de la actividad manufacturera, el grado de apertura económica, la promoción de las exportaciones y el superávit en cuenta corriente, el dinamismo del consumo intermedio, entre otros resultados.

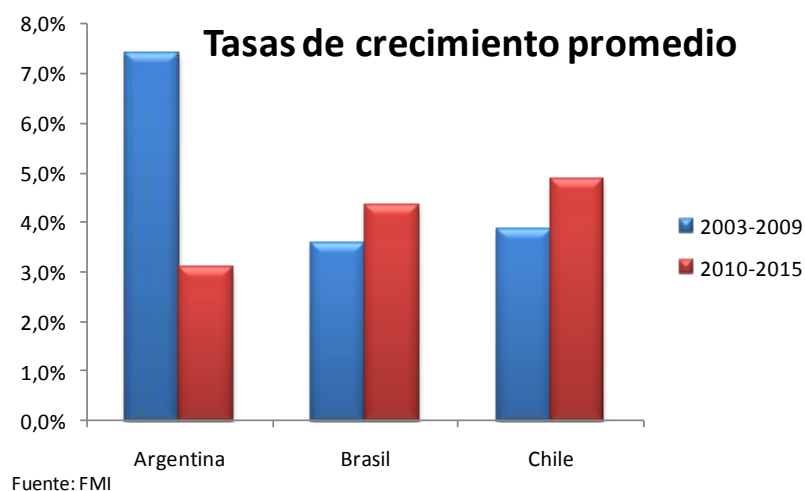


Si bien los países cuentan con tasas de crecimiento positivas y se espera crecimiento futuro, desde el punto de vista individual hay algunas diferencias en los ritmos de crecimiento anuales, tal como puede observarse en el gráfico.

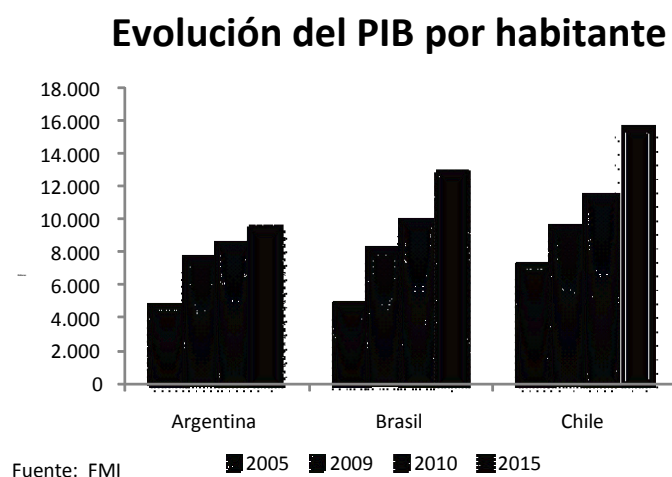


Resalta el caso de Argentina, el cual mantuvo una tasa de crecimiento promedio anual de 2004 a 2010 del orden del 8,33% anual. No obstante, para los próximos 5 años el FMI pronostica que si bien los tres países mantendrán tasas de crecimiento positivas, Argentina disminuirá su ritmo de crecimiento, con tasas promedio del

3,1% anual, mientras que Brasil y Chile aumentarán levemente sus tasas de crecimiento promedio anual del PIB, a 4,3% y 4,9% respectivamente.



En concordancia con los resultados del comportamiento económico y la dinámica de la población, que se caracteriza por tasas de crecimiento menores a las registradas por la economía, entre los años 2005 y 2009 se observó una dinámica positiva en el PIB per cápita, y las expectativas para los próximos 5 años son alentadoras en este sentido, tal como puede observarse en el gráfico.



Entre los países que forman el Eje, Brasil ha mejorado considerablemente su PIB per cápita, pasando de 4.787 dólares por habitantes en 2005 a 8.220 dólares por

habitante en 2009, con una proyección de 12.996 dólares per cápita en 2015. Chile es el país del eje que mejores condiciones de economía per cápita presenta.

7.2. Comercio exterior

El Comercio exterior creció significativamente en todos los países en el periodo 2000 a 2008. En 2009 se evidencian disminuciones en los valores debido a la crisis internacional. En el año 2010, el comercio internacional repuntó, evidenciado en un aumento del 16,8% las exportaciones argentinas, un 9,14% de las exportaciones brasileñas y un 2,05% de las chilenas. En 2010 las exportaciones conjuntas de los países llegaron a 283 mil millones de dólares.

Por el lado de las importaciones, éstas evidenciaron un incremento espectacular durante el 2010, respecto al año anterior, creciendo un 37,74% en Argentina, un 39,05% en Brasil y un 29,47% en Chile. Las importaciones conjuntas de los tres países alcanzaron los 218 mil millones.

7.3. Asia

Todos los indicadores macroeconómicos tanto nacionales como internacionales no dejan duda que el crecimiento del mercado asiático será exponencial tanto en las importaciones como exportaciones de materias primas y productos elaborados.

El desarrollo económico de Asia presenta tasas de crecimiento que hacen cada día más intenso el intercambio comercial con América del Sur.

- Se estima que para el 2050, India y China representarán el 45% del PIB mundial, y que el 33% de la población mundial habitará en estos países.
- Se estima que el año 2050, la primera potencia mundial sería China, seguida por EE.UU. quedando muy relegadas otras economías como Japón, Rusia y la Comunidad Europea.

- Dado que los puertos de Chile son la puerta de acceso Asia-Pacífico, teniendo en cuenta la integración económica Chile-Argentina y considerando que el paso Cristo Redentor concentra el 66% del tránsito desde y hacia Chile, Mendoza se posiciona en un punto estratégico para las conexiones Pacífico-Atlántico.

7.4. Estimación del flujo de carga futuro

En base a un estudio de la consultora R&Q Ingeniería, realizado en el año 2008 que estimaba el tránsito en el paso Los Libertadores para el año 2050, se utilizó la misma metodología para estimar el tránsito en el paso Los Libertadores para el año 2015, teniendo en cuenta el crecimiento del PIB de China en los próximos 6 años, que será de un 92% (2015/2009) y el crecimiento mundial excluido China que será de un 37% (2015/2009), según datos del FMI.

De acuerdo a este estudio, en el año 2015 el tránsito por el paso Los Libertadores ascenderá a 1.399 camiones por día (510.556 anuales), es decir un incremento del 65% en 6 años, lo cual implica aproximadamente 9,7 millones de toneladas por año, mientras que actualmente el tráfico por el Los Libertadores-Cristo Redentor asciende a 850 camiones diarios y transporta 4,6 millones de toneladas al año.

ESTIMACIÓN DE TRÁNSITO EN EL PASO LOS LIBERTADORES 2015		
PIB China 2009 (millones de dólares)	4.908.982	
PIB China 2015 (millones de dólares)	9.436.837	
Tasa de crecimiento	92,00	%
Transito paso Los Libertadores 2009	310.135	camiones/año
	850	camiones/día
Asumiendo 50% del trafico esta relaciona con China - Mercosur	425	camiones/día
Proyeccion año 2015 tráfico relaciona China - Mercosur	817	camiones/día
Proyeccion 50% de trafico relacionado con otros mercados	582	
TOTAL	1.399	camiones/día
	510.556	camiones/año

Fuente: Estimación propia en base a metodología de R&Q Ingeniería

El volumen de carga estimado para el año 2015 se incrementaría en caso de la construcción del cruce ferroviario con un túnel de baja altura (Proyecto Corredor Bioceánico Aconcagua), dado que nuevos actores comerciales utilizarían esta alternativa. De acuerdo a estimaciones de Corporación América, si se ejecutase el proyecto, el crecimiento del tráfico en el Paso Cristo Redentor sería sostenido y en 2040 podría llegar a las 50 millones de toneladas.

7.5. Transporte Marítimo

De todos los medios de transporte, el marítimo es el que mueve el mayor volumen de mercaderías en el tráfico internacional. Estadísticas recientes reflejan el siguiente reparto mundial en toneladas:

Tráfico Mundial por Modos de Transporte

MARÍTIMO	CARRETERO	FERROCARRIL	AÉREO	OTROS
90%	5%	4%	0.3%	0.7%

Los
puertos
de

Sudamericanos de la Costa Este (Atlántico) mueven 2 veces más carga que los puertos del Oeste (Pacífico)

Cargas Movilizadas por los Puertos Sudamericanos¹²⁶

Año 2004	Costa Oeste	Costa Este
Mill. Ton. Salida	133,7	417,0
Mill. Ton. Entradas	84,4	115,3

7.5.1. El Canal de Panamá

En el año 2009, por el Canal de Panamá transitaban 198 millones de toneladas largas de carga.

Flujo de Mercadería a través del Canal de Panamá del Atlántico al Pacífico (Tn)

Desde Costa Este Suramericana	Hacia Asia	Hacia Costa Oeste de EEUU	Hacia Costa Oeste Suramericana
Brasil	957.518	503.093	88.694
Otros Suramérica	12.704	20.422	8.362

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Flujo de Mercadería a través del Canal de Panamá del Pacífico al Atlántico (ton. Largas)

Hacia Costa Este Suramericana	Desde Costa Oeste EEUU	Desde Chile	Desde Asia
Brasil	355.049	1.039	204.262
Otros Suramérica	27.418	320	46.832

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

7.5.2. Comparación de los costos logísticos del Atlántico versus Pacífico

Se comparan los costos para un transporte de contenedores con origen en Córdoba, Argentina destino Manzanillo, México.

	Desde Puerto de Bs As (U\$S/TON)	Desde Puerto de Valparaíso (U\$S/TON)
Transporte interno a Buenos Aires	59,8	
Costo Portuario en Buenos Aires	29,1	
Flete a Manzanillo de Buenos Aires	121,4	
Transporte internacional a Chile		90,4
Costo Portuario en Valparaíso		23
Flete a Manzanillo de Valparaíso		63,9
TOTAL (U\$S/TON)	210,3	177,3
DIFERENCIA (U\$S/TON)		33

Fuente: Corporación América

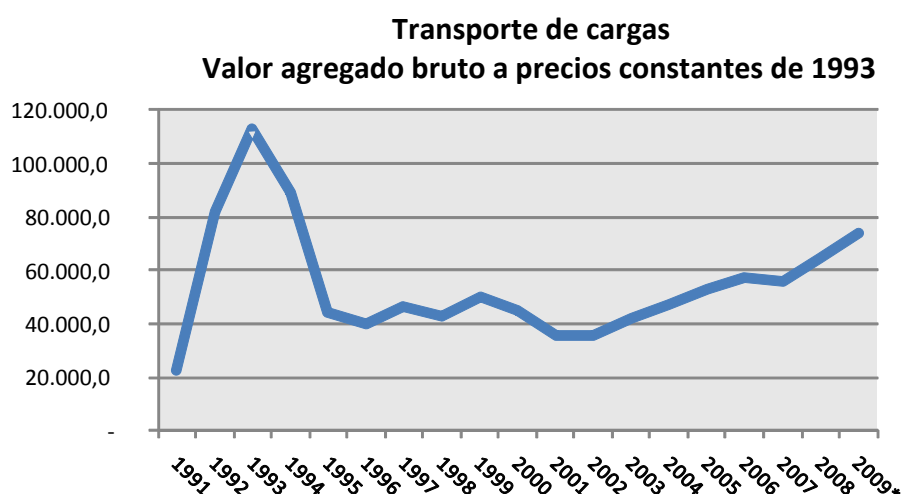
Si los contenedores van por el Atlántico (Buenos Aires) el costo logístico total para llegar a Manzanillo es \$33 dólares por tonelada mayor que si los contenedores transitan por el corredor bioceánico y salen por el puerto de Valparaíso. Si bien el flete desde Córdoba hasta Valparaíso es más caro que a Buenos Aires, la gran diferencia radica en el flete marítimo.

8. DIAGNOSTICO DEL SECTOR TRANSPORTE DE CARGAS Y ANÁLISIS DE FLUJOS

8.1. Análisis del sector transporte carga terrestre provincial

8.1.1. Características del Transporte de Cargas

La rama **Transporte de Cargas** representó en 2009 el **0,54% del PGB de Mendoza¹**, con lo cual si bien no se observa un valor agregado significativo para la economía mendocina, **el sector es importante a la hora de reducir los costos de los productos transados, influyendo en la competitividad de la economía mendocina.**



Fuente: DEIE

Luego de la estrepitosa caída que evidenció el sector desde el año 1994 a 2002, a partir del año 2003 el sector presentó un aumento sostenido, con un crecimiento acumulado del 107,24%.

A valores corrientes, en 2009 el transporte de cargas generó un valor agregado bruto de \$ 134.672.900, lo cual implica un ingreso anual en concepto de Ingresos Brutos² para la provincia de \$ 6.965.841, representando un 0,62% del total recaudado.

Si bien los fletes no son estrictamente ad valorem, existe una relación directa entre el valor de los bienes transportados y los niveles de precios de los servicios de

¹ DEIE-UNC

² Alícuota general del sector: 3%

transporte. Ello explicaría el mayor ingreso medio de los locales de transporte de las áreas industriales y de mayor consumo (GBA, Gran Córdoba, Gran Rosario y Gran Mendoza, aunque en esta última región los altos ingresos también pueden relacionarse con la existencia de empresas dedicadas al transporte internacional, en especial en el comercio con Chile, ya que los niveles de los fletes de estos servicios son superiores a los vigentes en el mercado de cabotaje)

Ingresos medios de los locales de transporte de cargas En base Total del país = 100.	
Región	Base Total del país = 100
Gran Córdoba	78,7
Gran Buenos Aires	117,9
Resto de la provincia de Buenos Aires	49,8
Gran Mendoza	90,2
Conglomerado Noreste	62,8
Conglomerado Norte	66,0
Conglomerado Paraná	63,0
Conglomerado Sur	57,9
Gran Rosario	74,0
Resto del país	83,0
Total del país	100,0

Fuente: MAPA PyME

8.1.2. Empresas de transporte y flota

En Argentina se encuentran registrados 231.216 operadores que realizan transporte de cargas, de los cuales 43.963 corresponden a empresas de transporte, y específicamente 2.129 son empresas internacionales de transporte de carga.

Distribución geográfica de los locales de transporte de cargas.	
Región	Proporción de locales en cada región
Gran Córdoba	11%
Gran Buenos Aires	35%
Resto de la provincia de Buenos Aires	13%
Gran Mendoza	8%
Conglomerado Noreste	3%
Conglomerado Norte	4%
Conglomerado Paraná	12%
Conglomerado Sur	4%
Gran Rosario	7%
Resto del país	2%
Total del país	100%

Fuente: MAPA PyME

En particular, en Mendoza existen aproximadamente 324 empresas³ que proveen el servicio de transporte internacional de cargas.

De acuerdo a datos suministrados por Puerto Seco, del total de transporte que ingresa a Puerto Seco entre el 22 y el 25% corresponde a transporte internacional y el resto a transporte nacional.

Origen del capital de las empresas de transporte de cargas.

Región	Proporción de capital nacional
Gran Córdoba	100%
Gran Buenos Aires	95%
Resto de la provincia de Buenos Aires	99%
Gran Mendoza	98%
Conglomerado Noreste	89%
Conglomerado Norte	98%
Conglomerado Paraná	100%
Conglomerado Sur	100%
Gran Rosario	100%
Resto del país	100%
Total del país	97%

Fuente: MAPA PyME

Por otro lado, existen un gran número de “transportes particulares” (transportistas que trabajan por cuenta propia) que manejan altos volúmenes de carga y se refiere a fleteros y transportistas monotributistas que operan de manera independiente a las grandes empresas.

La Provincia posee una flota de camiones que supera su actividad productiva (vinos, combustible y conservas). Con las inversiones de los últimos años entre tractores y remolcadores, las empresas locales poseen alrededor de 18 mil

³ Directorio Provincial de Unidades Económicas, 2008

unidades en total, mientras que el Transporte Internacional posee una flota de 4.108 vehículos⁴.

Para Argentina, el total de vehículos de transporte de carga asciende a 491.605 unidades, del cual el 4,7% (22.892 vehículos), corresponde a Transporte Internacional de carga. En promedio las empresas internacionales poseen una flota de 10,8 camiones.

RUBRO	VALOR	FUENTE	AÑO
Cantidad de empresas de Transporte en Argentina	43.963	UTN	2005
Cantidad de operadores de transporte propio Argentina	187.253	UTN	2005
Cantidad de empresas de Transporte Internacional Argentina	2.129	UTN	2005
Cantidad de empresas de Transporte Internacional Mendoza	328	DTUE	2008
Parque automotor de Transporte de Carga en Mendoza	17.372	UTN	2005
Parque automotor de Transporte de Carga en Argentina	491.605	UTN	2005
Parque automotor de Transporte de Carga Internacional Argentina	22.892	UTN	2005
Parque automotor de Transporte de Carga Internacional Mendoza	4.108	UTN	2005
Participacion del parque automotor de camiones de Mendoza en Argentina	3,53%		

Mendoza posee el 3,53% del total de camiones que existen en el país.

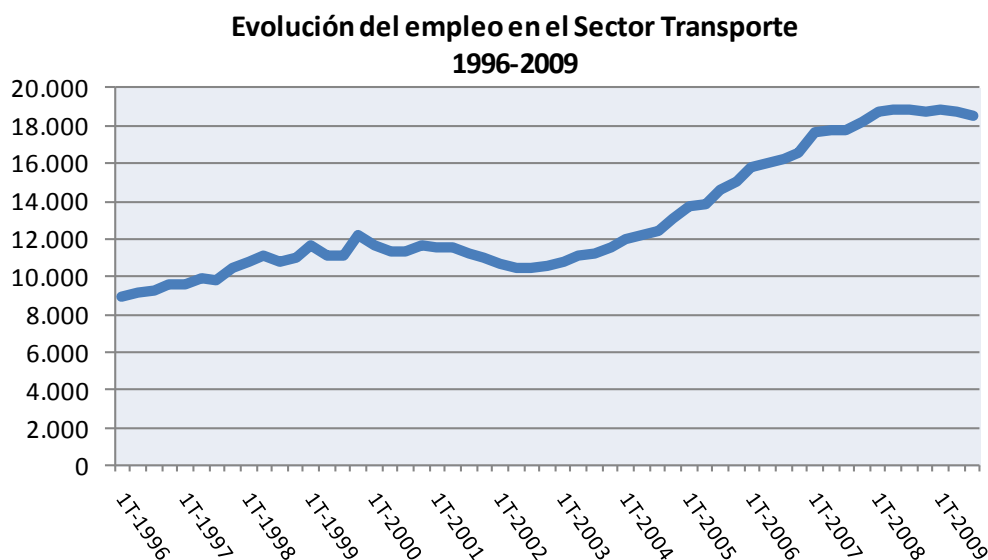
Antigüedad media de las empresas de transporte	
Región	Antigüedad media de las empresas (en años)
Gran Córdoba	15,1
Gran Buenos Aires	12,1
Resto de la provincia de Buenos Aires	18,4
Gran Mendoza	15,0
Conglomerado Noreste	18,2
Conglomerado Norte	13,4
Conglomerado Paraná	17,9
Conglomerado Sur	11,4
Gran Rosario	14,3
Resto del país	14,8
Total del país	14,0

Fuente: MAPA PyME

⁴ UTN, 2005

8.1.3. Empleo en el sector

En referencia al empleo, las compañías del sector ocupan unas 18 mil personas actualmente, entre choferes y personal ocupado en la manipulación de carga.⁵



Fuente: Empleo registrado. Ministerio de Trabajo de la Nación.

A partir del tercer trimestre de 2002, el empleo en el sector ha tenido un crecimiento muy significativo, incrementándose un 77% en el período 2002-2009, contra un aumento de sólo un 17% entre 1996 y 2003.

Los salarios de los empleados del sector representan aproximadamente el 30% de los costos totales de las empresas de transporte.

El sueldo de un chofer de larga distancia de **materiales peligrosos** se compone de la siguiente manera:

⁵ Este dato estaría sobreestimado porque se incluye tanto el empleo en el transporte automotor como ferroviario de carga.

CONCEPTO	UNIDADES	VALOR UNITARIO	REMUNERACIONES	DESCUENTOS	NO REMUNERATIVO
SUELDO BÁSICO	24	111,18	2.668,32		
HORAS EXTRAS POR KM REC	10.000	0,20014	2.001,40		
HORAS EXTRAS POR KM REC 100%	2.000	0,20014	400,28		
PERMANENCIA B	2	75,53	151,06		
CONTROL DE DESCARGA	5	111,18	555,90		
ADICIONAL (7 JORNALES)	7	111,18	778,26		
20% ESPECIALIDAD			1.311,05		
ANTIGÜEDAD	1		78,66		
VIATICO POR KM RECORRIDO	10.000	0,20014			2001,4
PERMANENCIA A	2	144,1			288,2
20% ESPECIALIDAD					457,92
SALARIO FAMILIAR					
JUBILACION 11%				873,94	
OBRA SOCIAL 3%				238,35	
CUOTA SOLIDARIA 3%				238,35	
LEY 19032 3%				238,35	
SEGURO DE SEPELIO 1,5%				119,17	
			7.944,93	1.708,16	2.747,52
			TOTAL DE HABERES	DESCUENTOS	NETO A COBRAR
			10.692,45	1.708,16	8.984,29

Fuente: Sindicato de Choferes de camiones, Marzo 2011

Personal ocupado de los locales de transporte de cargas.

Región	Promedio de personal ocupado por local
Gran Córdoba	14,0
Gran Buenos Aires	31,2
Resto provincia de Buenos Aires	19,4
Gran Mendoza	28,0
Conglomerado Noreste	26,9
Conglomerado Norte	28,9
Conglomerado Paraná	14,1
Conglomerado Sur	21,1
Gran Rosario	25,5
Resto del país	11,9
Total del país	22,1

Fuente: MAPA PyME

La diferencia entre las regiones es importante. En promedio, el local nacional de una empresa de transporte de cargas ocupa a veintidós personas con un pico de veintiocho en Mendoza y un mínimo de doce en el Resto del país.

Proporción de afiliación al sindicato o a las cámaras representativas de la actividad.

Región	Sindicalización de trabajadores	% de afiliación de las empresas a Cámaras	
		Cámara local	Cámara nacional
Gran Córdoba	99,7%	16,3%	1,9%
Gran Buenos Aires	84,7%	18,0%	16,7%
Resto prov. de Buenos Aires	92,6%	26,1%	15,6%
Gran Mendoza	96,3%	44,6%	27,9%
Conglomerado Noreste	79,0%	26,9%	20,1%
Conglomerado Norte	98,7%	63,0%	52,2%
Conglomerado Paraná	100,0%	24,7%	25,2%
Conglomerado Sur	81,7%	6,0%	2,9%
Gran Rosario	93,4%	32,2%	16,9%
Resto del país	93,7%	7,0%	6,0%
Total del país	87,4%	20,3%	16,1%

Fuente:
MAPA

PyME

8.1.4. Costos del sector

El transporte de carga es un factor productivo y los costos completos de transporte incluyen, no sólo la tarifa, sino los costos de inventario asociados con el embarque y el almacenaje.

Las demoras que puedan producirse en el trayecto y el tiempo de espera para un determinado envío inciden en el costo de quedarse sin stock. El transporte eleva los costos y disminuye la competitividad de los bienes de una región.

El costo por km. recorrido de un camión en Julio de 2010 es de \$ 4,24 +IVA⁶, y se compone de la siguiente manera:

⁶ UTN-APROCAM

CONCEPTO	PARTICIPACION	MONTO
Combustibles-lubricantes	31,56%	1,34
Sueldos-aportes y contribuciones	29,99%	1,27
Mantenimiento	8,84%	0,37
Neumáticos	8,37%	0,35
Amortización del equipo:	7,68%	0,33
Otros	5,28%	0,22
Ingresos Brutos y otros	3,17%	0,13
Seguros	2,85%	0,12
Capital invertido (intereses)	0,65%	0,03
Otros componentes:	1,61%	0,07
-Filtros y otros accesorios.		
-Lavado y engrase.		
-Patentes.		
-Elementos del equipo (ej. carpas).		
-Previsión para riesgo/contingencias (accidentes, juicios).		
-Impuesto al cheque.		
-Revisión técnica.		
-Licencia nacional habilitante.		
-Peajes/tasa vial.		
TOTAL		4,24

Fuente: Elaboración propia en base a datos de UTN

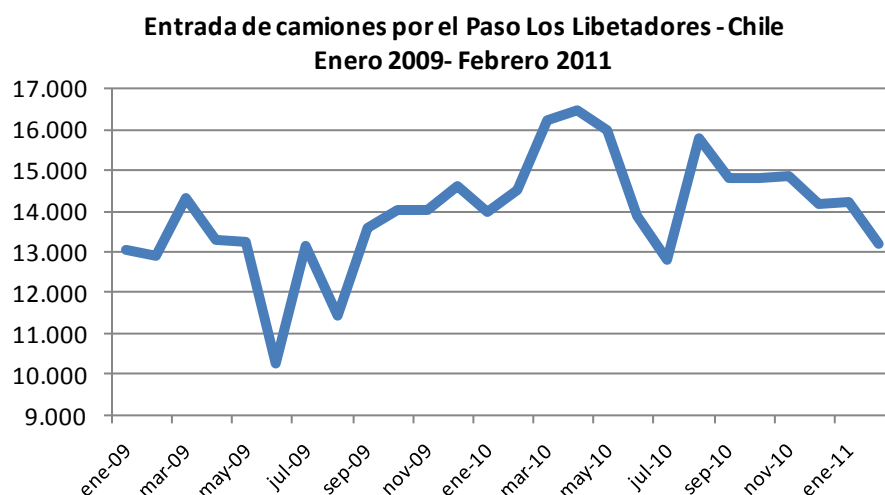
De acuerdo a la CATAC (Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas), para el año 2008, el costo por km. recorrido ascendía a \$3,63. Los combustibles significaban el 22,3% y los sueldos, aportes y contribuciones representaban el 16,2% del costo total.

8.2. Análisis del flujo de cargas

De acuerdo a datos de la Aduana de Chile, las entradas por el paso Los Libertadores, que equivalen a las salidas por el Paso Cristo Redentor, en enero de 2011 aumentaron un 0,4% respecto a al mes anterior, y en la comparación interanual también crecieron un 2%.

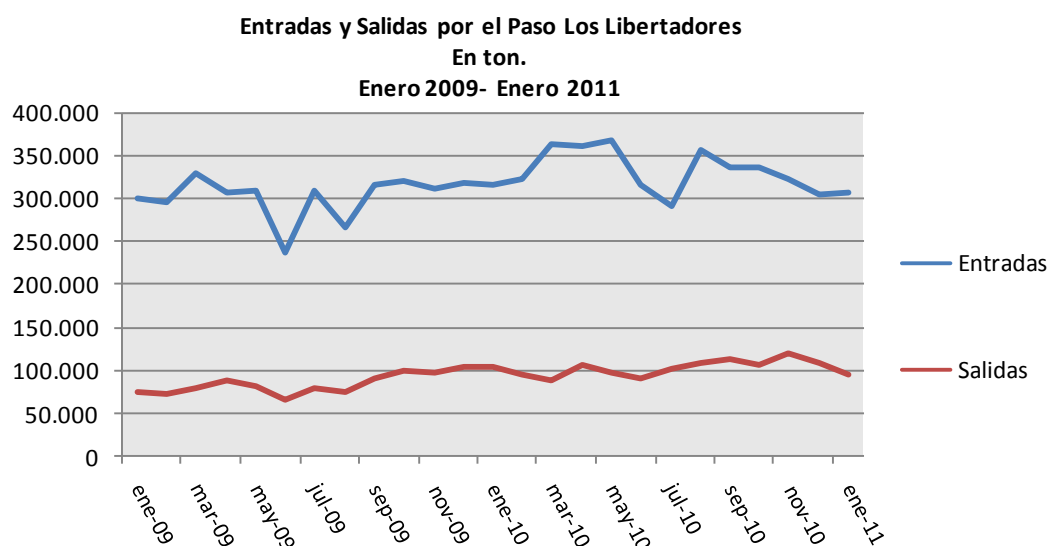
En el año 2010 salieron en promedio 14.849 camiones de Mendoza hacia Chile.

Respecto al ingreso de camiones por el Paso Cristo Redentor, la Aduana de Chile informó que en enero de 2011 salieron 13.060 del paso Los Libertadores. En el año 2010, el ingreso promedio mensual de camiones a Mendoza desde Chile fue 14.110, un 11% más que el promedio de 2009.



Fuente: Aduana de Chile

Si bien en cantidad de camiones las entradas y salidas de camiones son similares, los volúmenes de carga difieren sustancialmente. Mientras que 2010 ingresaron por la Aduana de Chile más de 4 millones de toneladas, en ese año sólo salieron aproximadamente 1,2 millones toneladas.



Fuente: Aduana de Chile

8.2.1. Análisis de las exportaciones

De acuerdo a los datos de la Aduana de Mendoza, se evidencia que para 2009 se exportó en montos y volúmenes lo siguiente:

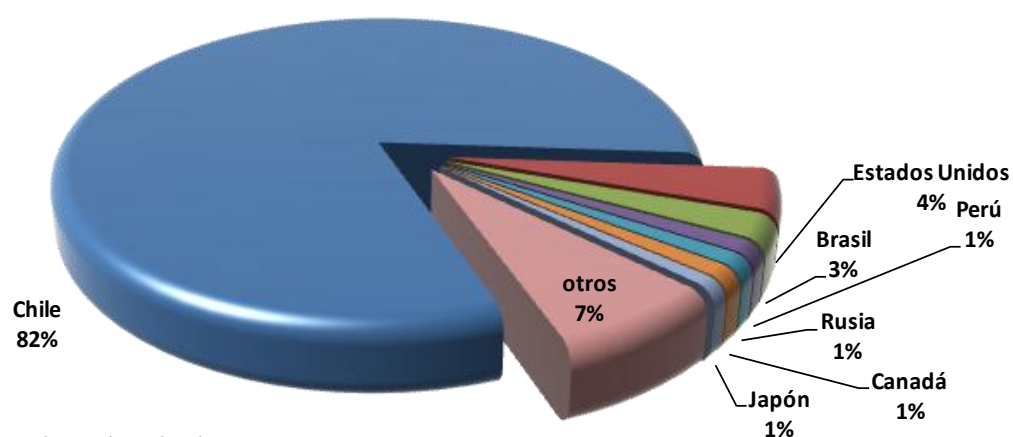
Exportaciones por monto y volumen . Aduana Mendoza. Año 2009

Volumen	Dólares FOB
3.234.361.184	3.773.498.253

volumen expresados en kilogramos

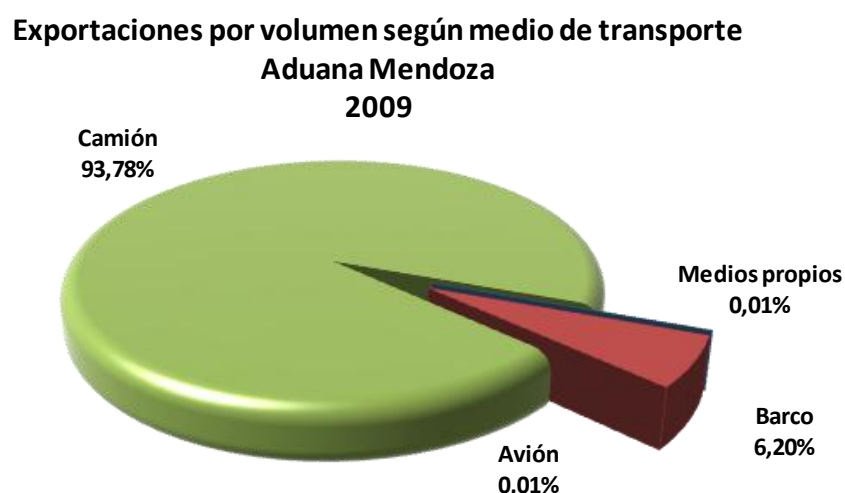
El 82% de lo exportado en volúmenes por Argentina mediante la Aduana de Mendoza, se destina a Chile. El resto de los países participa en proporciones menores. No obstante, en cuanto a monto en dólares FOB, se destina a Chile el 51%, seguido por Suiza, Estados Unidos, Canadá y Brasil.

Exportaciones por volumen según país de destino
Aduana de Mendoza
2009



Fuente: INDEC en base a datos de Aduana

En cuanto al medio de transporte más utilizado por las exportaciones que salen de la Aduana de Mendoza, se declara que el 93,78% del volumen despachado se transporte vía camión.



Fuente: INDEC en base a datos Aduana

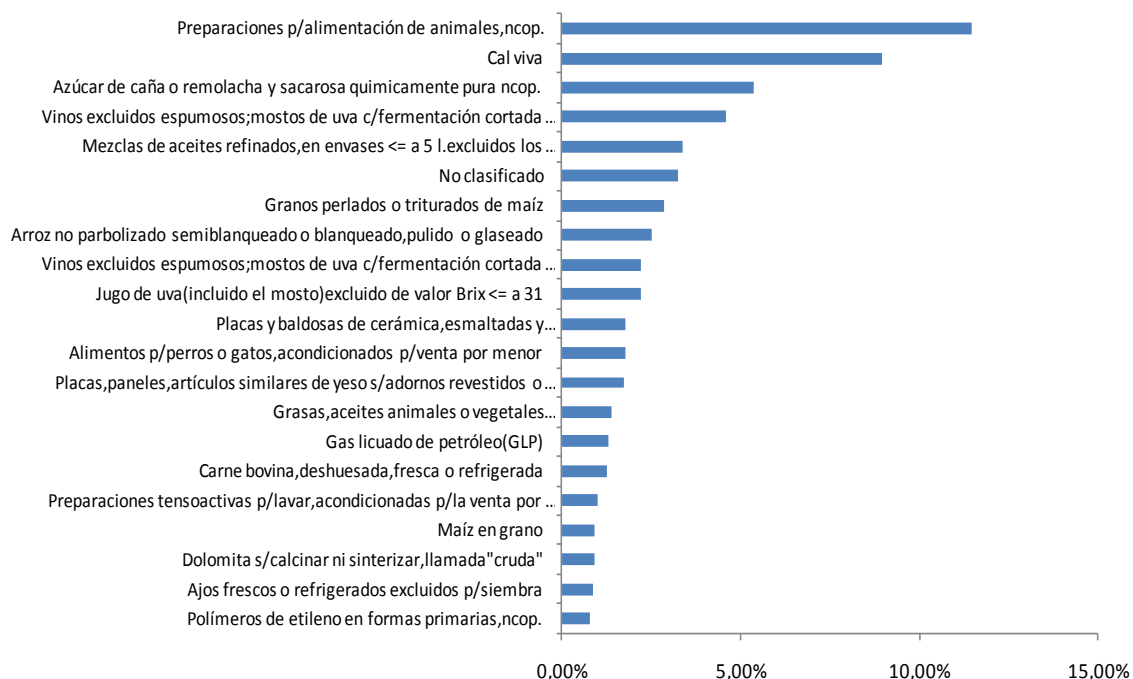
Teniendo en cuenta que el 82% del volumen que se exporta en Mendoza tiene como destino Chile, tiene sentido pensar que el 94% de las exportaciones se hacen vía terrestre.

Específicamente:

- el 99,999% de los exportado hacia Chile va en camión
- el 93,71% de lo exportado a Brasil se despacha vía camión
- El 78,21% de lo enviada a Estados Unidos se registra en la aduana de Mendoza como transportado en camión. (de acuerdo a datos proporcionados por la Aduana de Mendoza)

Por otro lado, el 60% de lo despachado por la Aduana de Mendoza corresponde a los siguientes productos:

Principales productos exportados según volumen
Aduana de Mendoza
2009

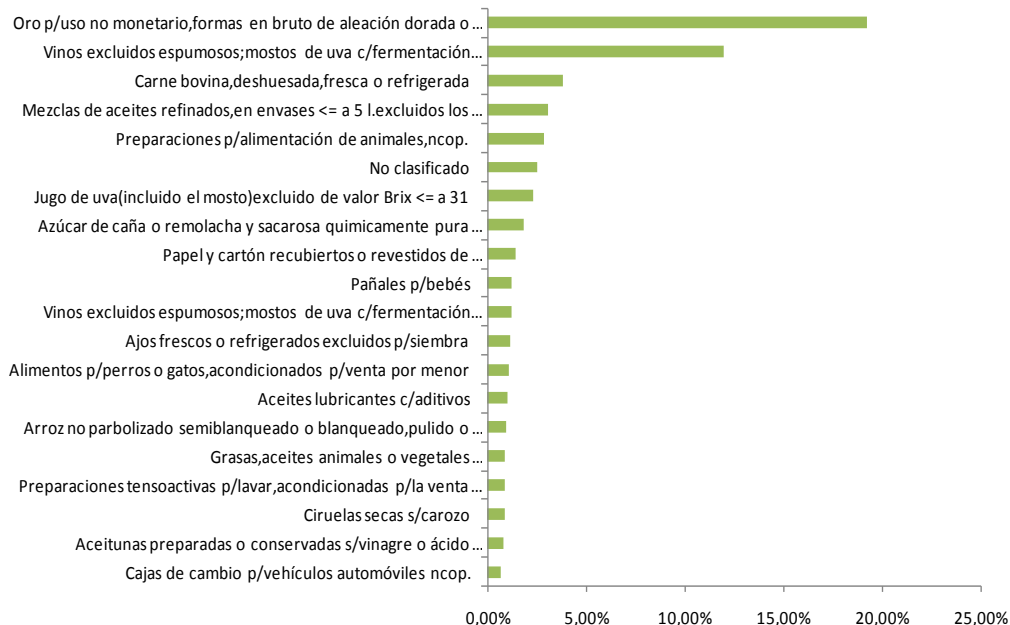


Fuente: INDEC en base a dato de Aduana

En cuanto a montos en dólares FOB, los principales productos exportados por la Aduana de Mendoza son los siguientes:

Principales productos exportados según monto en Dólares FOB

Aduana de Mendoza
2009

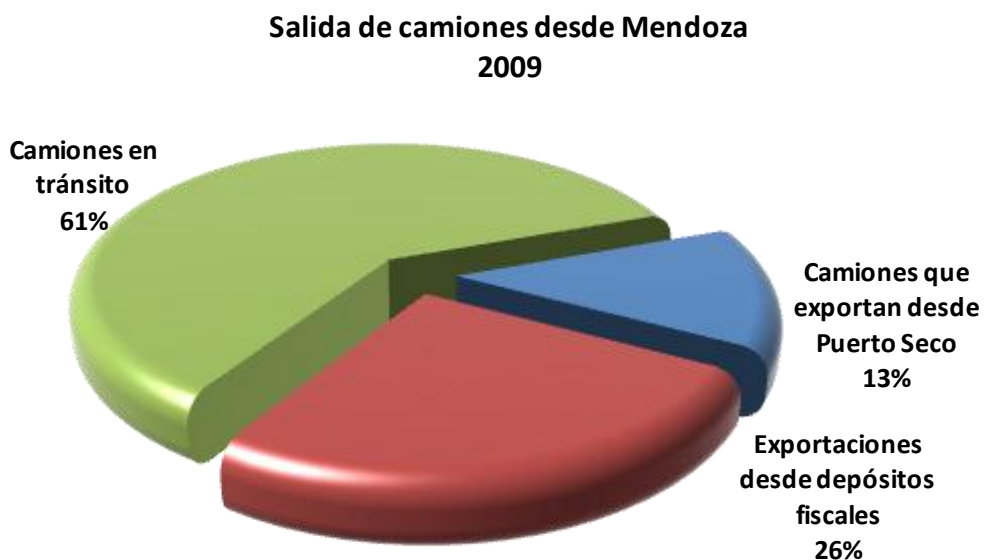


Fuente: INDEC en base a dato de Aduana

Teniendo en cuenta los datos de la Aduana de Mendoza, se puede estimar la salida de camiones de la Aduana de Mendoza hacia el Atlántico y el Pacífico.

Cabe destacar que el volumen total exportado corresponde sólo a lo despachado vía camión.

EXPORTACIONES 2009		
DATOS ADUANA MENDOZA		
Volúmen exportado por Aduana de Mendoza vía camion(ton.)	Toneladas promedio transportadas por camion	
3.033.289,4	19,2	
Salidas anuales 2009		
Salida total de camiones desde Mendoza	Salida de camiones que hacen Aduana en Mendoza	Camiones en tránsito Anuales
157.654	62.495	95.159
Salidas diarias		
Salida total de camiones	Salida de camiones que hacen Aduana en Mendoza	Camiones en tránsito Diarios (95.159/365)
432	171	261



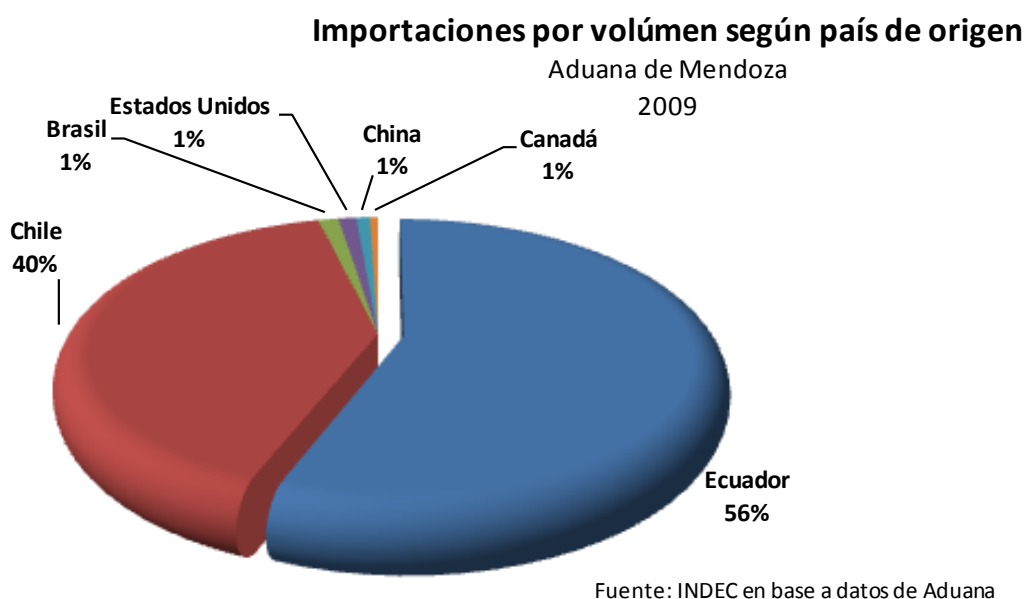
8.2.2. Análisis de las importaciones

De acuerdo a los datos de la Aduana de Mendoza, se evidencia que para 2009 se importó en montos y volúmenes lo siguiente:

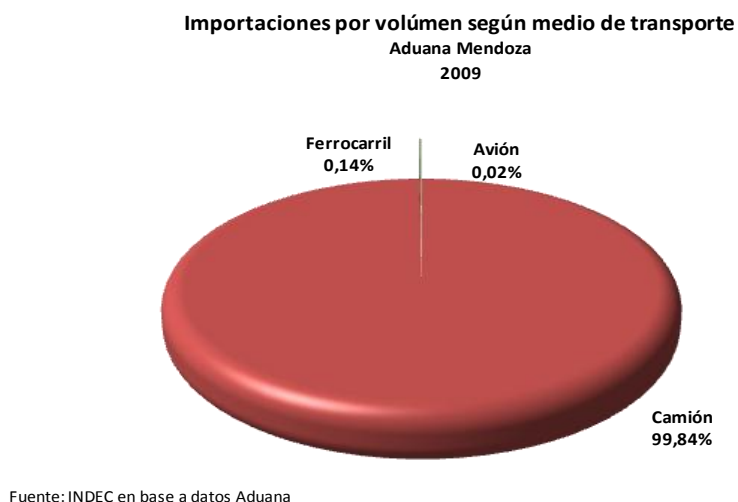
Importaciones por monto y volumen . Aduana Mendoza. Año 2009

Volumen	Dólares CIF
373.006.083	347.114.009

El 56% de lo importado en volúmenes por Argentina mediante la Aduana de Mendoza, proviene de Ecuador, y el 40% tiene origen chileno. El resto de los países participa en proporciones menores. No obstante, en cuanto a monto en dólares CHILE, el 48% proviene de Chile, el 26% de Ecuador, y el 8% de Estados Unidos.



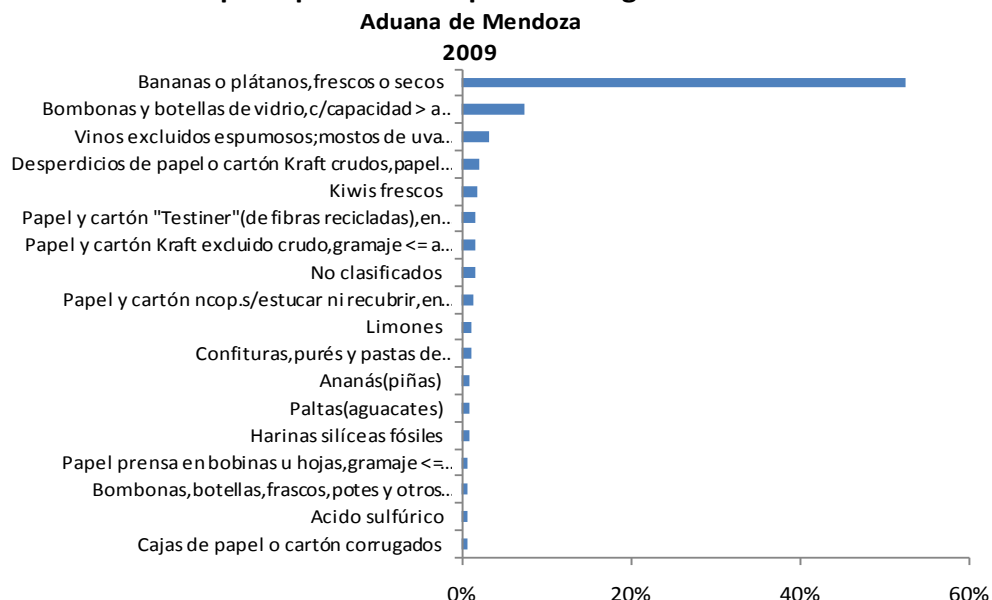
En cuanto al medio de transporte más utilizado por los productos que ingresan a la Aduana de Mendoza, se declara que el 99,84% del volumen importado se transporta vía camión.



En cuanto al detalle de los productos importados, cabe destacar que el 60% del volumen ingresado a la aduana de Mendoza corresponde a:

IMPORTACIONES

Principales productos importados según volúmen

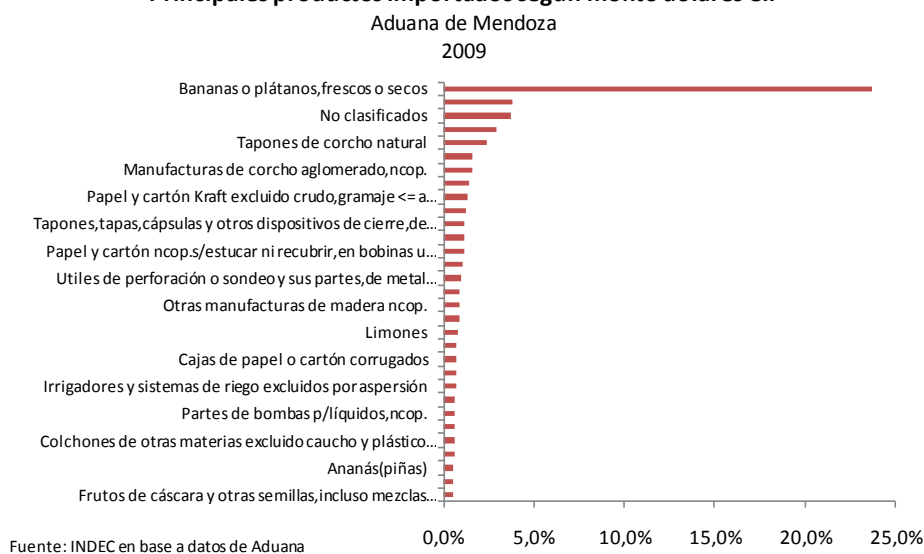


Fuente: INDEC en base a datos de Aduana

En cuanto a montos en dólares CIF, los principales productos importados por la Aduana de Mendoza son los siguientes:

Teniendo en cuenta los datos de la Aduana de Mendoza y los datos aportados por

Principales productos importados según monto dólares CIF



Fuente: INDEC en base a datos de Aduana

la Aduana de Chile, se puede estimar la entrada de camiones que hacen Aduana en Mendoza y aquellos que continúan en tránsito.

IMPORTACIONES 2009		
DATOS ADUANA MENDOZA		
Volúmen importado por Aduana de Mendoza vía camion(ton.)	Ton./camion promedio	
372.001,5	19,0	
Entradas anuales 2009		
Entrada de camiones que hacen aduana en Mendoza	Camiones provenientes de Chile	Camiones en transito anuales
19.189	152.759	133.570
Entradas diarias		
Entrada de camiones que hacen aduana en Mendoza	Camiones provenientes de Chile	Camiones en transito diarios
53	419	366

De acuerdo a datos proporcionados por la Aduana de Mendoza, ingresan 19.189 camiones anuales con destino final Mendoza provenientes de Chile. Por su parte, la Aduana de Chile informa que del paso Los Libertadores salen 152.759 camiones cuyo destino es Argentina. Por lo tanto, se estima que la diferencia entre los camiones que salen de Chile y los que efectivamente hacen aduana en Mendoza, son camiones en tránsito, los cuales ascienden a 133.570 camiones anuales, lo cual corresponde a un 87% del total de camiones que egresan del Paso Los Libertadores.

9. ACTIVIDAD ADUANERA EN LA PROVINCIA DE MENDOZA – PASOS FRONTERIZOS

La Provincia de Mendoza cuenta actualmente con cinco pasos internacionales que la vinculan con distintas regiones de Chile, lo que marca la importancia de la provincia en el contexto de integración regional e internacional.

DIRECCIÓN REGIONAL: Mendoza.
RES AFIP R.G. 1922/05

PROVINCIA	ADUANA	PASO FRONTERIZO	OPERATORIA	CONTROL
MENDOZA	Mendoza	Cristo Redentor	Equipaje/Cargas	DGA
		Portillo de Piuquenes	Equipaje	G.N.
	San Rafael	El Pehuenche	Equipaje/Cargas	DGA
		Vergara	Equipaje G.N. -Carga si hay D.G.A.	DGA-G.N.
		Cajon del Maipo	Equip/Gasoducto	G.N.

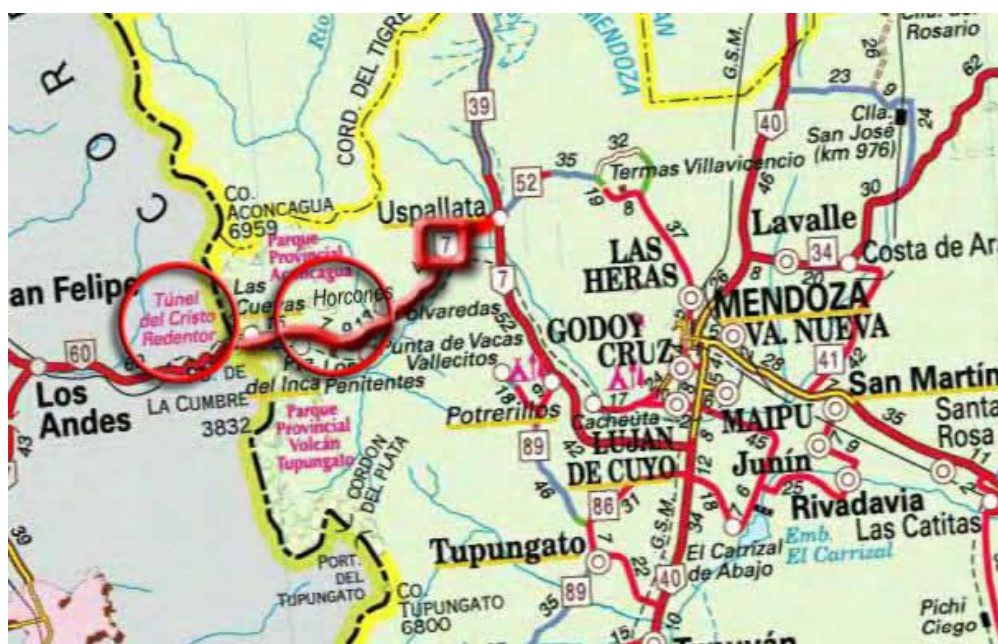
DGA: Dirección General de Aduanas

G.N.: Gendarmería Nacional

De los cinco pasos, únicamente el Paso Cristo Redentor se encuentra operativo todo el año las 24 horas, teniendo restricción horaria sólo durante los meses de invierno en que su horario se restringe a partir de las 18hs.

9.1. Paso Cristo Redentor

Este paso comunica a la Argentina con Chile a través de servicio terrestre sobre la Cordillera de los Andes, uniendo las localidades de Villa Las Cuevas y Los Andes (CH). Es el eje central del movimiento de carga desde el Mercosur a Chile y al Sudeste Asiático, por el cual se movilizan a ambos sentidos unos 5 millones de toneladas por año.



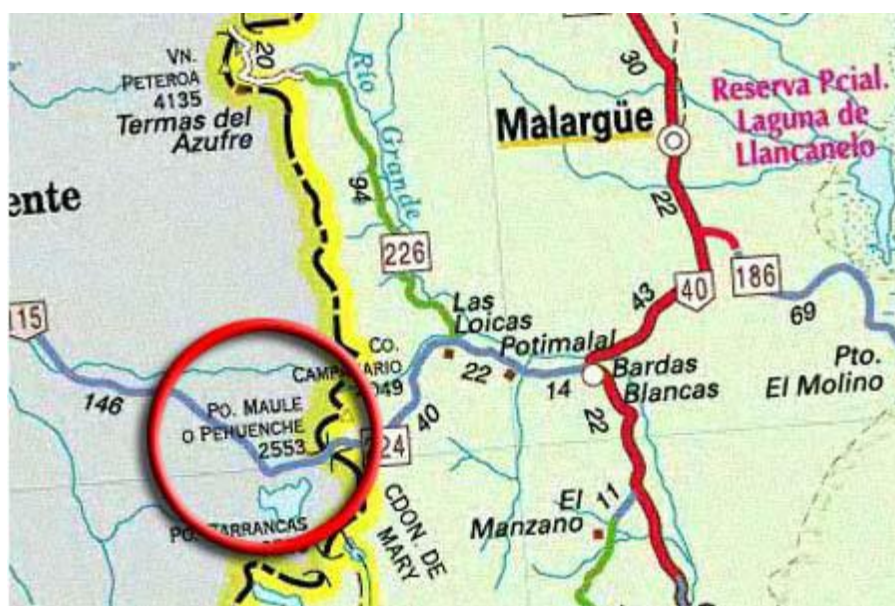
Se accede a través de 181 kilómetros sobre la Ruta Nacional N° 7, desde el empalme de la RN 40. El camino asfaltado tiene un ancho de 6,70 metros en la mayor parte de su recorrido. Posee señalización plana y vertical en todo el recorrido.

Cristo Redentor es el único paso habilitado para todo tipo de cargas durante todo el año, dentro del territorio provincial.

9.2. Paso Pehuenche

El Paso Pehuenche, comunica a la Argentina con Chile, a través de la Ruta Internacional N° 145 de tierra consolidado, uniendo las localidades de Malargüe de Argentina (25.641 habitantes) y Talca de Chile (352.966 habitantes), a una altura de 2.553 metros sobre el nivel del mar.

Se muestra como una alternativa válida del Paso Cristo Redentor, principalmente en época estival donde se suele colapsar el paso por las inclemencias climáticas.



Los tráficos que proceden del centro y noreste del país pueden acceder al Paso del Pehuenche derivando flujos de cargas al Corredor Sur por RN 36, 148 y 146, sin sobrecargar en momento alguno al Corredor Bioceánico Central (CBC)

Dadas sus características de dilatada platea de baja altitud y reducidas pendientes a ambos lados de la frontera, configuran un paso alternativo sin graves contratiempos meteorológicos, ya que la habilitación al tránsito en época de nevadas implica trabajos de despeje de ruta de menor cuantía comparativamente con el Paso Cristo Redentor, y permite el uso continuado durante todo el año.

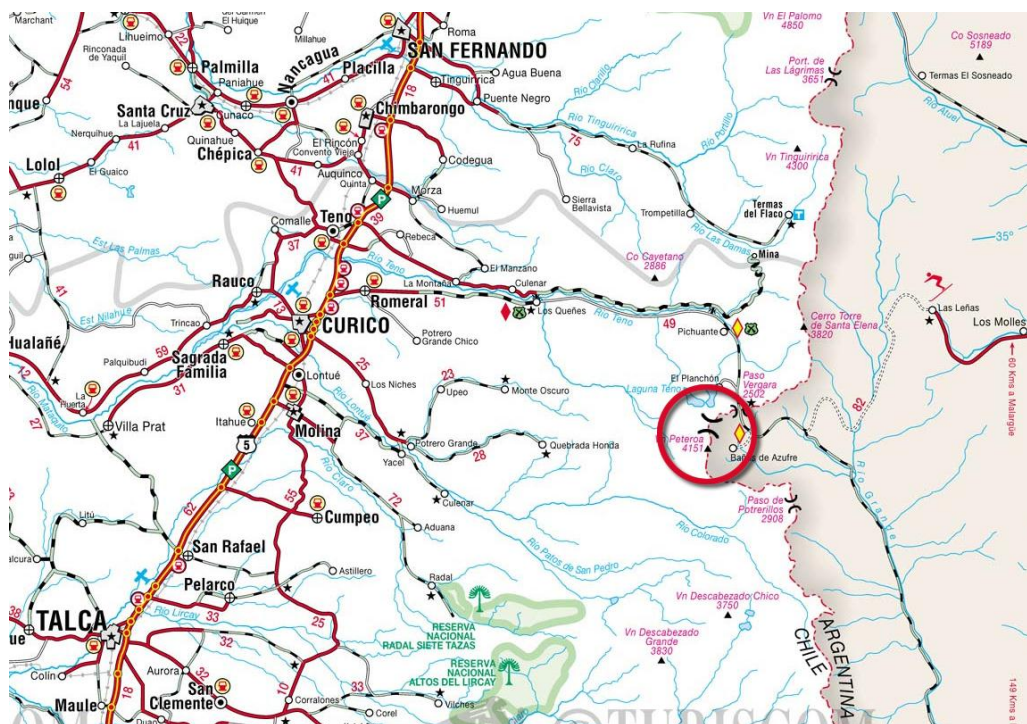
9.3. Paso Portillo de Los Piuquenes

El paso tiene una altura de 4.030 m.s.n.m. y funciona como paso habilitado únicamente en época estival para turismo y deporte. El camino del lado argentino es asfaltado hasta el Manzano Histórico, continuando luego de ripio mejorado hasta Portillo Argentino, siguiendo senda natural hasta el paso. Del lado Chileno, el camino consolidado con ripio mejorado desde San José del Maipo hasta Paraje El Yeso, continuando luego senda natural hasta el paso.

9.4. Paso del Planchón o Paso Internacional Vergara

Es un paso cordillerano que se encuentra en el centro oeste de la Provincia de Mendoza. Comunica a la República Argentina con Chile, a través de la Ruta Internacional N° 145, que es de tierra consolidada y Ruta Provincial 226 de tierra consolidada, uniendo las localidades de Malargüe (Argentina, con 22.942 habitantes) y Curicó (de Chile, con 178.000 habitantes).

El relieve es irregular, montañoso y arenoso blando (volcánico). El clima es seco de montaña, y alcanza una temperatura extrema en verano de 15° y en invierno de -25°.



Posee la ventaja de ser una de las rutas más cortas entre ambos países. La escasa inversión en infraestructura y desarrollo vial, determina que durante gran parte del año esta ruta no se encuentre en condiciones de ser transitada, pero durante el período estival es reparada para ser utilizada por turistas y algunas empresas del área minera. Se caracteriza por su hermoso y particular paisaje, al lado de los volcanes Planchón y Peteroa, la Laguna de Teno y de los baños termales de San Pedro.

El paso se encuentra habilitado en forma temporal, es decir, desde el 1 de noviembre y hasta el 30 de abril de cada año. Su control está bajo la autoridad de la Gendarmería Nacional Argentina, en la jurisdicción del Escuadrón 29 “Malargüe”, y de la Dirección Regional Aduana de Talcahuano, del Servicio Nacional de Aduanas de Chile.

9.5. Paso Las Leñas

Este paso se encuentra en el departamento de San Rafael, Provincia de Mendoza. Comunica a la Argentina con Chile, a través de una senda, uniendo las localidades de El Sosneado de Argentina y Rancagua de Chile (VI Región).

El trazado propuesto para esta alternativa se extiende desde la Carretera del Cobre, sector acceso a Coya (Chile), hasta la localidad El Sosneado (Argentina).

La traza, desde localidad de El Sosneado en Argentina hasta la entrada al túnel internacional proyectado, tendrá una longitud de 147 Km.

Del lado chileno, entre Rancagua y Coya, la traza se desarrolla por la Carretera del Cobre con una longitud de 20 Km, y de allí a la entrada al túnel internacional, se prevé una traza que demandará unos 74 Km.

Se proyecta la construcción de un túnel de baja altura con una longitud de 13,26 Km., para lo cual recientemente se ha constituido un grupo Mixto de Trabajo para el Proyecto Túnel de Baja Altura “Paso Las Leñas”, a través de la firma de un acta entre Argentina y Chile, por la cual trabajarán en conjunto para este proyecto, el apunta a consolidar el comercio dentro del Corredor Bioceánico Mercosur-Pacífico.



9.6. Actividad Aduanera

Esta situación en particular de conectividad internacional que posee la Provincia de Mendoza, ha sido tenida muy en cuenta por la AFIP-DGA que primeramente ha dispuesto que Mendoza, sea la cabecera de unas de las Zonas Aduaneras en las que dividió el territorio nacional.

Mendoza es una de las 8 zonas aduaneras con una Oficina Regional que reporta directamente al Administrador General de Aduanas de la Nación. De la Dirección Regional Mendoza, no sólo depende la Aduana de Mendoza, sino también la de San Juan, San Luis y Neuquén.

En nuestra Provincia, la Aduana posee reparticiones en puntos estratégicos, donde realiza tareas de fiscalización y control de mercaderías.

Es por ello que los proyectos de desarrollo logístico de Luján, Pamira y San Rafael serán parte de un incremento de la actividad de control aduanera que redundará en más y mejores opciones para no sólo las empresas de transporte sino también para todos aquellos que están exportando o importando sus mercaderías.

9.7. Complejo Aduanero Uspallata

El Complejo Aduanero Uspallata se encuentra localizado sobre la Ruta 7 Km 1151.5 – Distrito Uspallata, en el Departamento de Las Heras, Provincia de Mendoza.

Por Ley Provincial N° 7.631, la Provincia firmó de un contrato de cesión con cargo con la AFIP/DGA por el cual el Gobierno le donó a esa repartición pública nacional, 47 ha. de tierra situadas a la vera de la ruta internacional, parte fundamental de Corredor Bioceánico Central, a fin de concretar un Área de Control Integrado entre Argentina y Chile.

Este proyecto vino a corregir una situación de crisis que generaba la anterior localización de las oficinas de la aduana la cual creaba complicaciones en el tránsito, concentración de vehículos de cargas en el área, alta contaminación, dificultad para el ejercicio de las funciones de control, demoras e incomodidades en la atención a los usuarios aduaneros (turismo y cargas), aparte del escaso espacio físico para uso administrativo.

Hoy el predio está delimitado perimetralmente y ya se encuentra unificado en ese espacio el control de exportación con personal de la Aduana Chilena. Este proyecto en su primera etapa, prevé una inversión inicial de unos 8 millones de pesos destinada principalmente a la construcción un Galpón Cobertor, Dársenas de Verificación, Edificio Administrativo y Área de Secuestro de Cargas.

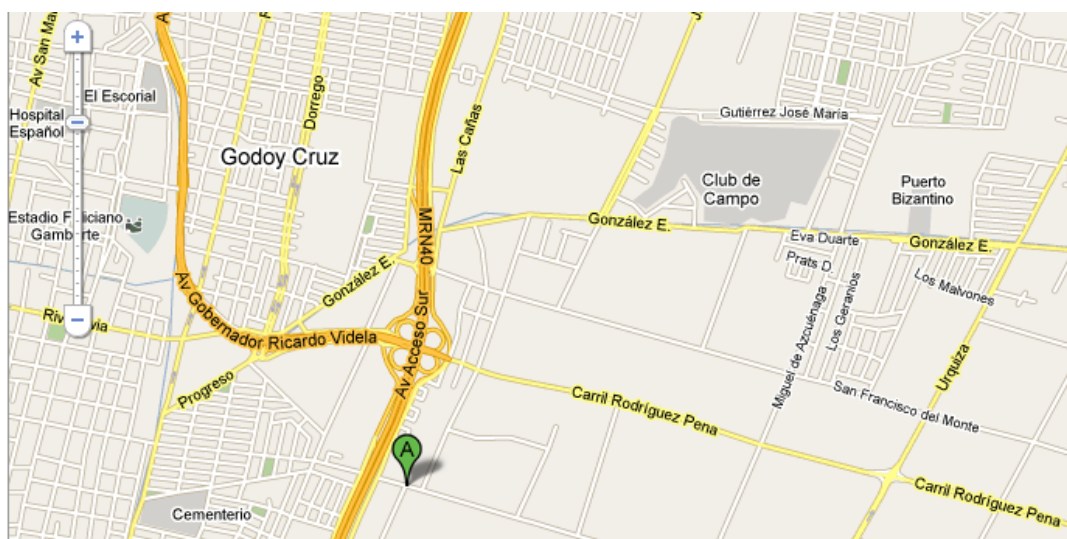
El objetivo central es agilizar el trámite aduanero y ofrecerles a los usuarios transportistas comodidades que hoy no poseen, permitiendo a la Provincia ordenar el incesante y creciente flujo de carga que une el Atlántico con el Pacífico, logrando

una Aduana de Control Integrado como cabecera única de salida desde Argentina hacia Chile.

10. ESTADO ACTUAL DE PUERTO SECO

El Puerto Seco es una Zona Primaria Aduanera destinada a facilitar las operaciones de comercio exterior vía terrestre. La ubicación de Mendoza en uno de los principales enclaves viales del sistema de comunicaciones sudamericano, crea una situación especial en cuanto a las actividades que surgen en torno al ingreso y egreso de mercaderías al territorio nacional.

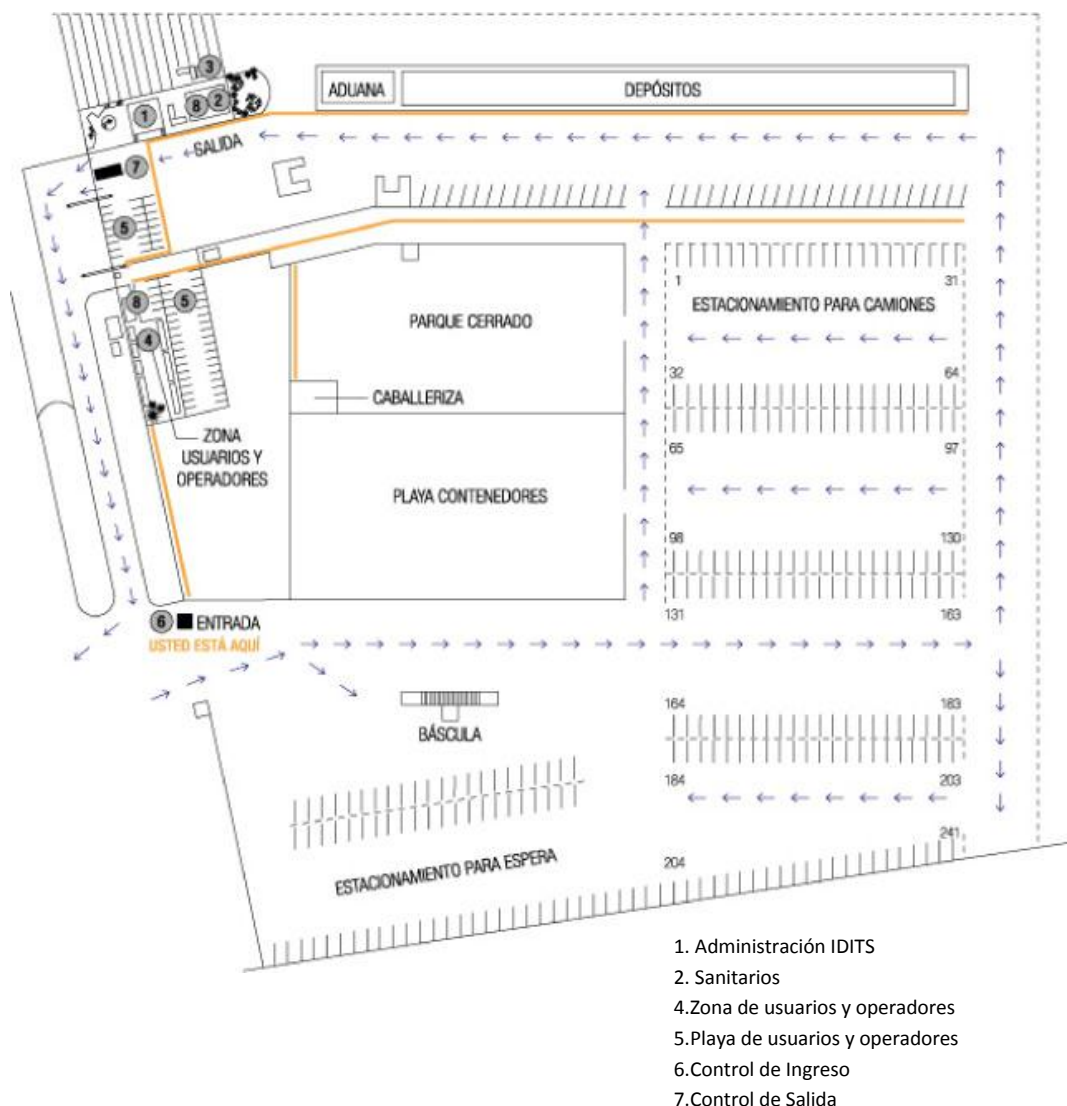
Se localiza en el departamento de Godoy Cruz, aledaño a la Zona Industrial Rodríguez Peña. El predio tiene una superficie de 12,5 hectáreas, correspondiente a Terrenos Fiscales. Se ubica en una zona residencial e industrial, donde el continuo movimiento de transporte de cargas ocasiona problemas en el tránsito y en los estacionamientos.



La administración y explotación actualmente la posee el IDITS desde julio de 2007. Realizando distintos tipos de mejoras en todos los ámbitos, tales como: edificios, servicios a usuarios, servicios a clientes, mejoras operativas, de logística, administrativas, contables e informáticas, entre otras.

En el predio, además de la Aduana, intervienen otros organismos como el SENASA, INV, SEDRONAR, INAL, etc.

LAYOUT ZPA PUERTO SECO - IDITS



10.1. Servicios que ofrece el Puerto Seco

En cuanto al movimiento de vehículos en el predio, durante el año 2010 ingresaron en promedio 3.994 camiones por mes, de los cuales el 47% exportó productos, el 43% ingresó mercadería al país, y el 11% restante realizó otras operaciones en Puerto Seco (retiro de mercadería, báscula, tránsito o secuestro)

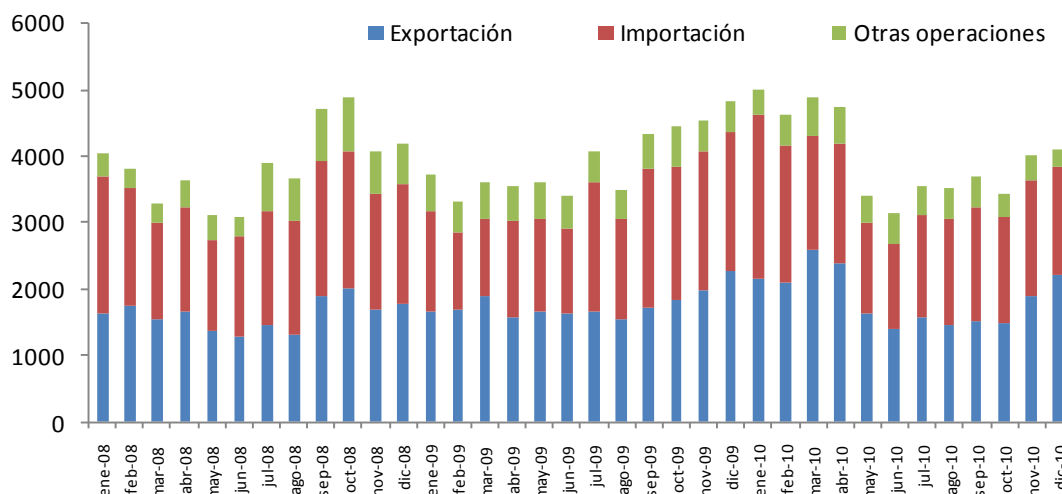
SERVICIOS QUE OFRECE PUERTO SECO	
USO DEL PUERTO SECO	1. Importación, Tránsito
	2. Exportación
MOVIMIENTOS DE CONTENEDORES	
MANIPULEO DE CARGAS/DESCARGAS EN REEFER	
TRASBORDO DE CARGAS/DESCARGAS	
TRASBORDO REEFER CARGAS/DESCARGAS	
MANIPULEO DE SUSTANCIAS GENERALES	
ENERGIA ELECTRICA PARA CAMIONES REFRIGERADOS	
USO DE CAMARA FRIGORIFICA	
PESAJE DE CAMIONES EN BASCULA	
ALMACENAJE DE MERCADERIAS	
ALMACENAJE DE VEHICULOS	
ALMACENAJE DE MERCADERIAS ESPECIALES (ANIMALES VIVOS)	

De enero a agosto de 2010, 9 empresas concentraron el 17% de los camiones ingresados a Puerto Seco, donde las principales firmas que hacen uso de Puerto Seco, el 67% son de origen provincial, el 22% de origen nacional y el 11% internacional. En general, considerando todas las empresas que ingresan a Puerto Seco, se estima que entre 22% y 25% de estas son firmas internacionales.

Respecto a las exportaciones, los datos estimados según información de Aduana, arrojan una salida aproximada de 13.137 camiones mensuales, mientras que en Puerto Seco se declara que salen en promedio 1.748 camiones exportadores⁷, es decir que del total de exportaciones que sale de la provincia sólo un 13% de los camiones operan en Puerto Seco, un 27% utiliza depósitos fiscales y plantas habilitadas y el 60% está en tránsito.

⁷ Dato 2009 –IDITS, ZPA

Ingreso de camiones a Puerto Seco Por Operatoria - 2008/2010



Fuente: IDPTS - ZPA

11. ESTADO ACTUAL DE ZONA FRANCA

La Zona Franca de Mendoza se encuentra ubicada en el actual Parque Industrial Provincial del Departamento de Luján de Cuyo, sobre la Ruta Provincial nº 84, a 25 kilómetros de la ciudad de Mendoza y a 42 Kilómetros del aeropuerto internacional.



Esta localización privilegiada se beneficia con las cercanías de las Rutas Nacionales N°7, que vinculan los océanos Atlántico y Pacífico, y la N°40, red de

vinculación interprovincial Norte-Sur. La Zona Franca Mendoza cuenta con acceso directo a través del Corredor andino, a los principales puertos del Océano Pacífico Sur, y se encuentra a sólo 400Km. de Valparaíso y Ventanas, y a 480Km. del puerto de San Antonio (Chile).

EDIFICIO DE ADUANA

El predio tiene una superficie de 150 hectáreas, los cuales son tierras fiscales concesionadas. El proyecto original de Zona Franca contemplaba 150 has, en 216 manzanas con 16 lotes de 30x70 m cada uno, (8 de cada lado). Sin embargo, a la fecha se encuentran utilizadas sólo 4 manzanas (con salida a una sola calle) parcialmente desarrolladas.

11.1. Ventajas de la Zona Franca

- Simplificación de los trámites aduaneros.
- Exención de los tributos que graban los servicios básicos.
- Libre manipulación y transferencia de las mercaderías.
- Ausencia de restricciones económicas y depósitos previos a las operaciones de comercio exterior
- Exención de aranceles aduaneros, impuesto al comercio exterior y al valor agregado.

11.2. Estado Actual de Zona Franca

Por diversas circunstancias, el proyecto registra a la fecha un volumen de operaciones muy bajo, centrado básicamente en servicios de almacenaje. La bodega pública, destinada a carga general, no cuenta con modernos sistemas de gestión de información y cargas. El sistema de control de ingresos/egresos y stocks de toda la ZF (bodega pública + bodegas privadas) es un sistema obsoleto que en la actualidad cuenta sin soporte.

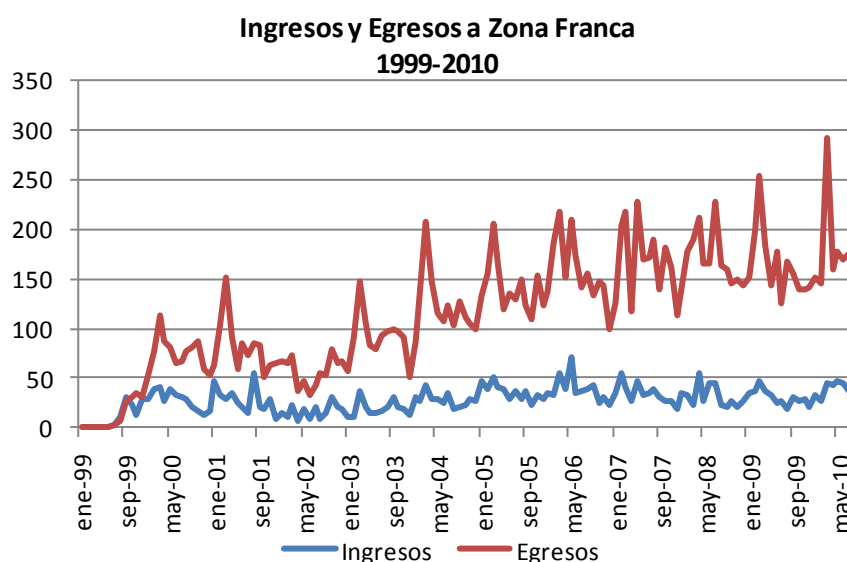
11.3. Estadísticas de Ingresos y Egresos de Zona Franca

Se aclara que "ingreso" no debe interpretarse como "camión" sino como "documento de embarque", siendo esto mismo válido para los "egresos".

Se puede observar a partir de este gráfico que los egresos e ingresos de Zona Franca tienen un comportamiento estacional.

Los egresos e ingresos tienen su punto máximo anual alrededor del mes de marzo. Además, los egresos muestran una tendencia positiva durante el período analizado mientras que los ingresos no muestran tendencia en la serie.

Los ingresos se han mantenido en un promedio de 2.327 anuales desde 1999 a 2010. En tanto los egresos han tenido un crecimiento punta a punta del orden del 38%.



12. INFRAESTRUCTURA VIAL

En la Provincia de Mendoza se pueden diferenciar cuatro Zonas de Tráfico:

- Zona del Secano, donde los volúmenes de tránsito no se ven afectados por generación zonal.
- Zona Marginal del Oasis, donde la generación zonal de larga distancia es poco significativa.

- Zona Central del Oasis, donde las actividades agrícola e industrial son generadoras de altos flujos de tránsito.
- Zonas Urbanas, donde los flujos de tránsito están caracterizados por la alta proporción de vehículos menores, de transporte público de pasajeros y unidades de reparto.

Mendoza es un territorio semidesértico donde se aprovecha muy intensamente un 3 % de la superficie total y donde la circulación ferroviaria responde principalmente a las vinculaciones internas de los oasis.

Quedan así definidos los siguientes ejes de tránsito:

- Dos ejes con orientación principal Este - Oeste, que vinculan a Mendoza con los litorales marítimos.
- Un eje de circulación Norte – Sur, de menor intensidad, entre aquellos ejes, que refleja la relatividad de los intercambios comerciales regionales. Tiene relevancia focal la vinculación entre el Valle de Uco y el eje norte, por ser su vía natural de salida hacia el resto del país y el exterior.

12.1. Caracterización del tránsito en Rutas Nacionales de Mendoza

A continuación se detalla la caracterización del tránsito en las rutas nacionales de Mendoza y se muestra cuál es la configuración estructural resultante de su espacio, producto del sistema de riego y de aprovechamiento agrícola industrial donde asientan los oasis.

12.1.1. Corredor Norte

i. Circulación Este - Oeste.

Tramo R.N. 7 desde el límite con San Luis hasta la Ciudad de Mendoza.

Los flujos de tránsito en las zonas marginales del oasis y del secano en el este provincial estaban llegando casi al límite de capacidad de la ruta en condiciones

óptimas, es por lo cual se empezó una de las obras más importantes que se han construido en el país en los últimos años. La doble vía ruta nacional 7 que unirá la ciudad de Mendoza con Desaguadero, inauguró a principios de marzo un tramo de 49 kilómetros que una la Paz con la localidad de las Catitas, conectando los 10,4 kilómetros habilitados anteriormente entre Las Catitas y Santa Rosa. El monto de inversión para dicho tramo ascendió a 183 millones de pesos, lo cual representa el 57,4% del monto total de la obra de \$ 318.928.143,98.

La obra desarrollada entre La Paz y Santa Rosa en la actualidad tiene un tránsito aproximado de 4550 vehículos por día donde el 40% es de carga.

DNV GPIC - SPPV - División Tránsito		
		Año: 2010
		Distrito: Mendoza
Tramos Ruta Nº 7		
Distrito	Límites del Tramo	TMDA
Mendoza	LTE.C/SAN LUIS - ACC.A LA PAZ (I)	4100
Mendoza	ACC.A LA PAZ (I) - ACC.A SANTA ROSA (I)	4550
Mendoza	ACC.A SANTA ROSA (I) - INT.R.P.71	5400
Mendoza	INT.R.P.71 - ACC.A SAN MARTIN (I)	6850
Mendoza	ACC.A SAN MARTIN (I) - B/N R.P.41	16300
Mendoza	B/N R.P.41 - ACC.A RODEO DEL MEDIO (I)	20200
Mendoza	ACC.A RODEO DEL MEDIO (I) - A/N R.P.5	21200
Mendoza	A/N R.P.5 - GUAYMALLEN	43500
Mendoza	GUAYMALLEN - B/N R.N.40 (P.SUP.)	54700
Mendoza	B/N R.N.40 (P.SUP.) - A/N R.P.4	46000
Mendoza	A/N R.P.4 - B/N R.P.10	55600
Mendoza	B/N R.P.10 - B/N R.P.2 (LUJAN DE CUYO)	33800
Mendoza	B/N R.P.2 (LUJAN DE CUYO) - EMP.R.N.40 (F.SUP.)	18100
Mendoza	EMP.R.N.40 (F.SUP.) - ACC.A DESTILERIA YPF	5400
Mendoza	ACC.A DESTILERIA YPF - ACC.A POTRERILLOS	4400
Mendoza	ACC.A POTRERILLOS - USPALLATA	2800
Mendoza	USPALLATA - ACC.AL PUENTE DEL INCA (I)	2300
Mendoza	ACC.AL PUENTE DEL INCA - LAS CUEVAS	1820
Mendoza	LAS CUEVAS - LTE.C/CHILE (TUNEL INT.CRISTO REDENTOR)	1740

Tramo RN 7 desde RN 40 hasta el límite con la República de Chile.

La presencia de la Destilería y de los complejos industriales aledaños genera caudales de tránsito importantes. En dirección al oeste los tránsitos tienen significación hasta Potrerillos en una primera sección (30% de camiones c/a y

semiremolques) y hasta Uspallata en una segunda, coincidiendo con la presencia de sendos oasis y poblaciones estables con abastecimientos diarios de diversa índole.

Desde Uspallata hasta la frontera, el flujo es esencialmente internacional. El transporte de cargas, con una proporción del 55 al 60% sobre el volumen total, tiene una definida preeminencia durante todo el año.

Teniendo en cuenta que la capacidad de la ruta en alta montaña es por lo menos la mitad de la correspondiente a la de óptimas condiciones en llano, los valores de TMDA se están aproximando marcadamente a la capacidad de la ruta.

ii. Circulación Norte - Sur.

Tramo RN 40 desde el límite con San Juan hasta Agua del Toro.

La circulación en la RN 40 se puede dividir en dos tramos: uno al norte de la RN 7 y otro al sur de la misma.

En el primero, desde el límite con San Juan hasta el Gran Mendoza, registra caudales bajos en la zona del secano y marginal del oasis, creciendo ligeramente en la medida que se adentra en el oasis lavallino, y más significativamente desde la RP 34 hasta el norte de la placa urbana del Gran Mendoza.

En el segundo tramo, desde el Cóndor hasta la RP 10, tiene el carácter de Acceso con TMDA (Tránsito Medio Diario Anual) promedio de 55.000.

En la actualidad se está pronto a inaugurar el Nudo Paso (intersección del acceso Sur y la calle Juan José Paso – RP 10), la cual viene a solucionar la saturación vial de dicha intersección.

La doble vía a Tunuyán se encuentra en su última fase. Con una inversión que supera los 183 millones de pesos, se está ejecutando la doble vía Anchoris-Tunuyán, esta obra es estratégica para potenciar la producción vinculando el oasis del Valle de Uco con el oasis norte.

Este tramo que abarca aproximadamente 29 kilómetros de extensión beneficiará a unos 15.000 vehículos que a diario por la ruta nacional 40 desde y hacia la capital provincial.

DNV GPIC - SPPV - División Tránsito		
Año: 2010		
Distrito: Mendoza		
Tramos Ruta Nº 40		
Distrito	Límites del Tramo	TMDA
Mendoza	LTE.C/ NEUQUEN - BARDAS BLANCAS / INT.R.N.145 (I)	220
Mendoza	BARDAS BLANCAS/ INT.R.N.145 (I) - INT.R.P.186 (D)	900
Mendoza	INT.R.P.186 (D) - MALARGÜE (ENT.)	720
Mendoza	MALARGÜE (ENT.) - MALARGÜE (SAL.)	
Mendoza	MALARGÜE (SAL.) - INT.R.P.222 (I)	1300
Mendoza	INT.R.P.222 (I) - ACC.A EL SOSNEADO (I)	1160
Mendoza	INT.R.N.144 (D) (EL SOSNEADO) - INT.R.N.143 (D)	20
Mendoza	INT.R.N.143 (D) (PAREITAS) - ACC.A CHILECITO (D)	3300
Mendoza	ACC.A CHILECITO (D) - INT.R.P.92/ S.CARLOS (D)	5050
Mendoza	INT.R.P.92/ SAN CARLOS (D) - TUNUYAN (ENT.)	6300
Mendoza	TUNUYAN (ENT.) - TUNUYAN (SAL.)	
Mendoza	TUNUYAN (SAL.) - INT.R.P.86 (I)	7900
Mendoza	INT.R.P.86 (I) (ACC.A TUPUNGATO) - ANCHORIS	6900
Mendoza	ANCHORIS - INT.R.P.16 (ACC.A UGARTECHE) (D)	7700
Mendoza	INT.R.P.16 (ACC.A UGARTECHE) (D) - AGRELO (I)	11300
Mendoza	AGRELO (I) - B/N R.N.7 (P.SUP.)	16700
Mendoza	B/N R.N.7 (P.SUP.) - B/N R.P.2	18400
Mendoza	B/N R.P.2 (L. DE CUYO) - B/N R.P.10	32200
Mendoza	B/N R.P.10 - A/N R.P.4	57700
Mendoza	A/N R.P.4 - A/N R.N.7 (FIN.SUP.)	50200
Mendoza	A/N R.N.7 (FIN SUP.) - MENDOZA (ENT.)	88400
Mendoza	MENDOZA (ENT.) - MENDOZA (SAL.)	
Mendoza	MENDOZA (SAL.) - ACC.A AEROPUERTO (D)	20700
Mendoza	ACC.A AEROPUERTO (D) - INT.R.P.34 (ACC.A LAVALLE)	7000
Mendoza	INT.R.P.34 (D) (ACC.A LAVALLE) - INT.R.N.142 (JOCOLI)	3800
Mendoza	INT.R.N.142 (JOCOLI) - LTE.C/SAN JUAN	3150

iii. Reconstrucción de las rutas 84 y 87 de Luján de Cuyo

Se trata de las rutas que vinculan la zona industrial de Luján de Cuyo, la Destilería, la Central Térmica, el Parque Industrial Petroquímico, la Zona Franca y el Dique Cipoletti, entre otros sectores.

La **ruta 84** es uno de los ejes más usados por camiones de carga pesada, vehículos livianos y ómnibus que se dirigen a Potrerillos, Uspallata, y Chile y desde hace varios años se encuentra seriamente afectada. Debido a su estado, esta vía será reconstruida en el tramo comprendido entre la Ruta Provincial Nº 87 y el Empalme con la Ruta Nacional Nº 7, en Luján de Cuyo.

Los trabajos comprenderán el refuerzo de las banquetas, la reconstrucción de las intersecciones, y el reemplazo del pavimento asfáltico que actualmente existe por pavimento de hormigón.

La obra cuenta con un presupuesto oficial de \$ 26.765.841,54 y un plazo de ejecución de ocho meses.

La licitación también comprende la reconstrucción de la **ruta 87** que pasa por el Dique Cipoletti, en el tramo que va desde la rotonda de calle Sáenz Peña hasta la intersección con la ruta 84, de Luján de Cuyo.

La obra cuenta con un presupuesto oficial de \$ 8.282.395,45 y un plazo de ejecución de 6 meses aproximado.

12.1.2. Corredor Sur.

- **Circulación Este - Oeste.**

La RN 143 sirve en general como sustituta de la RN 40 (dado el mal estado de conservación de la misma desde Neuquén hasta Malargüe), para los tráficos vehiculares entre las provincias de Mendoza y del Neuquén. El TMDA en CochiCó es bajo (950). A partir de la intersección con la RP 213 (acceso a Carmensa), empieza a crecer el caudal de tránsito por cargas que se generan en la zona marginal del oasis. Pasando por alto el casco urbano de General Alvear, los caudales de tránsito crecen exponencialmente en dirección a Real del Padre y Monte Comán alcanzando un TMDA de 4.500 aproximado, para volver a descender en el tramo comprendido entre Colonia López y Salto de las Rosas con TMDA de 3.050, y recuperarse dentro del oasis de San Rafael hasta la salida al norte de la ciudad.

Los tráficos tanto en el casco urbano como en la zona central del oasis son importantes pero para nada comprometen la capacidad de las rutas nacionales que lo cruzan.

Desde la intersección con la RP 150 (camino a la Villa 25 de Mayo) hasta Pareditas, registra un TMDA de 2.100 vehículos con un 15% de camiones de carga de media y larga distancia. Esto manifiesta cierta autonomía del oasis sur, por la exigua relación comercial que hay entre éste y los oasis del norte de la provincia, salvo en aquellas cargas que se abastecen del Gran Mendoza tales como combustibles livianos, bebidas gaseosas, cargas menores, algo de frutas y verduras, encomiendas, etc.

Tramo RN 145 hasta la intersección con la RN 40

La ruta nacional 145 – Paso Pehuenche – está ubicada a 70 kilómetros de la ciudad de Malargüe, nace en la intersección de la ruta nacional 40 y tiene una extensión de 80 kilómetros hasta el límite internacional.

Esta obra, con una inversión aproximada de \$ 519.504.992, está dividida en cuatro grandes eslabones. El primero se extiende hasta el kilómetro 18,5. El segundo, consta de 27,5 kilómetros (Portezuelo del Viento). El tercero de 13,6 kilómetros, posee un grado de avance del 85%. Mientras que el último tramo (hasta el límite con Chile), presenta un avance del 75% de la obra.

Tramo RN 40 Pareditas - El Sosneado

Con el objetivo de fortalecer la posición de Mendoza como principal lugar de paso de bienes y personas entre el Mercosur y Chile, el Gobierno ha avanzado en la pavimentación del Paso Pehuenche, esperando que el mismo pueda estar finalizado en el primer semestre del próximo año. Teniendo en cuenta que Cristo Redentor y Pehuenche son pasos complementarios, se ha considerado importante acercarlos físicamente, para ello Sobre la R.N. 40, en el tramo Pareditas - El Sosneado, se avanza en la adjudicación de la obra para la construcción de la ruta que unirá el departamento de San Carlos y San Rafael, viabilizando la salida de

productos hacia el pacífico por los pasos El Pehuenche y, en un futuro cercano, el paso Las Leñas, con una inversión de casi \$800.000.000 (ochocientos millones de pesos).

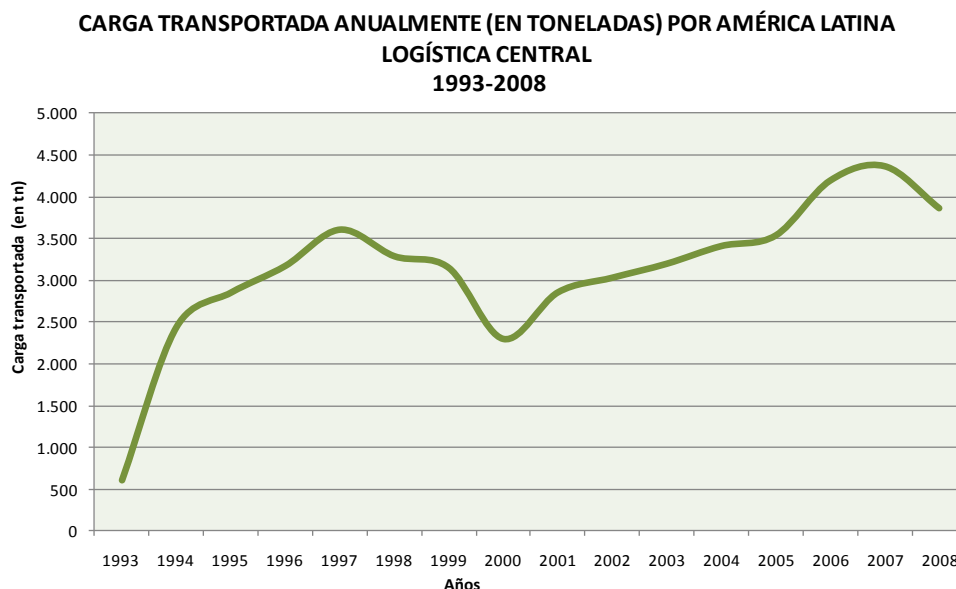
13. Infraestructura Ferroviaria.

La Provincia de Mendoza está recorrida por dos líneas de ferrocarriles: el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) y el Ferrocarril General Manuel Belgrano; las cuales operan exclusivamente para transporte de cargas.

Ferrocarril	Distancia
BAP	2.800m.
Gral. Belgrano	1.500 m.

El BAP vincula a la Ciudad de Mendoza con la Provincia de San Juan al norte, con las Provincia de San Luis, Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires al este, y hacia el sur de la Provincia llega hasta la localidad de Eugenio Bustos en el Departamento de San Carlos; mediante empalmes en la Provincia de Córdoba se conecta con el noroeste argentino.

La línea del ferrocarril trasandino Ciral. Belgrano nace en la Estación de cargas Buena Nueva (Guaymallén), pasa por la Estación Canota (Depto. atraviesa el Departamento de Luján de Cuyo, y se dirige hacia Chile. Esta pasa a 400 m del PIP y a 1.500 m. del emplazamiento de la ZFM.



FERROCARRIL	ESTADO
BAP San Martin <i>BsAs-Palmira</i>	Se resolvió el tema de la Laguna La Picasa
BAP San Martin <i>Media Luna-Monte Coman</i>	Fuera de Servicio
Ferrocarril Oeste <i>Canalejas-Colonia Alvear Oeste</i>	Fuera de Servicio

En la actualidad los gobiernos nacionales de Argentina y Chile, en conjunto con los gobiernos regionales de Valparaíso y Mendoza, y el sector privado, se están uniendo en pos de un proyecto que marcará un hito en la historia de ambos países; el cual persigue la recuperación del tren trasandino Central, mediante un túnel de baja altura.

El proyecto contempla la construcción de un túnel de 53 km de longitud y 205 km de vías que une Luján de Cuyo y Los Andes en Chile. En virtud de ello, se constituyó una entidad binacional encargada de estudiar y aprobar la propuesta privada a fin de licitar la construcción del Corredor Bioceánico Aconcagua.

CAPÍTULO II

Proyecto Zona de Actividades Logísticas Mendoza Oeste – ZALO-

1. INTRODUCCIÓN

Durante los últimos años se ha demostrado que la existencia y el desarrollo de plataformas logísticas y centros de transporte contribuyen a reducir costos dentro de la cadena logística.

Un centro o ciudad de transporte, en otros casos denominado zona de actividades logísticas, plataforma logística o parque logístico, es un área definida dentro de la cual están todas las actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercaderías tanto para tránsito nacional como internacional.

Las actividades del transporte y la logística se apoyan para su operatividad en las redes infraestructurales de transporte: carreteras, red ferroviaria, aeropuertos, puertos. La eficacia y calidad de esta red es la que condicionará los niveles de eficiencia y calidad de la actividad logística y de transporte.

En cuanto al ámbito socioeconómico, el sector logístico influye directa e indirectamente sobre la economía. Los cambios que experimentan los flujos de mercancías y el desarrollo continuo de los distintos servicios logísticos tienen incidencia sobre las inversiones, las cuales ejercen un efecto inducido positivo sobre el empleo y que puede durar varios años.

A esto hay que sumarle que, gracias a la relocalización de empresas del sector en los centros de transporte o plataformas logísticas, se originan mejoras diversas en el ámbito urbano: revalorización de suelos, mejora de áreas degradadas, condiciones privilegiadas de accesibilidad, etc. Estas repercusiones contribuyen a la mejora del medioambiente y a una mayor protección del mismo.

Con la Licitación Pública Provincial de la Zona de Actividades Logísticas Mendoza Oeste (ZALO) la provincia de Mendoza pondrá en marcha un proyecto logístico y de transporte de gran envergadura, cuyo principal objetivo es aprovechar la situación estratégica de la ciudad de Mendoza en particular y de la Provincia de Mendoza en general, dentro del Corredor Bioceánico Central, para integrar conjuntamente con otros proyectos, una red de infraestructuras y servicios

complementarios al sector logístico y de transporte.

El Proyecto “Mendoza Centro Logístico del Mercosur” estará compuesto por siete ejes específicos de acción que le permitirán a la Provincia, no sólo ordenar el importante flujo del comercio internacional sino también establecer las bases para un desarrollo armónico y estratégico de las regiones productivas mendocinas y de otras provincias de la Argentina.

Esos siete ejes específicos de acción son:

- I) La Zona de Actividades Logísticas Mendoza Oeste (ZALO), que se radicará en el ámbito del Parque Industrial Provincial
- II) El Parque de Industria y Servicios de Palmira PASIP recientemente concesionado, que contendrá una Zona de Actividades Logísticas que será eje para toda la zona Este Provincial y jugará el rol de conectar nuestra producción con los puertos del Atlántico.
- III) El nuevo Complejo Aduanero de Uspallata. (Área de Control Integrado).
- IV) La concreción de la Primera Zona Primaria Aduanera General del sur mendocino, que se instalará en ámbito del Parque Industrial de San Rafael.
- V) El Paso Pehuenche.
- VI) La puesta en marcha del Paso Las Leñas.
- VII) El Proyecto Bioceánico Aconcagua.

Este esquema de complementación y coordinación de las actividades logísticas provinciales, redundarán en más y mejores oportunidades de servicio al sector, pero también serán motivo de radicación de nuevas inversiones de empresas que verán en esta articulación el mejor campo para desarrollar nuevos emprendimientos comerciales, industriales y de servicios.

Es sin duda alguna un modelo innovador de desarrollo logístico y de transporte

pionero en nuestro país, que se basa en un amplio relevamiento que han realizado conjuntamente el Ministerio de Agroindustria y Tecnología, a través de la Subsecretaría Industria y el IDITS (Instituto de Desarrollo Industrial, Tecnológico y de Servicios), de los datos más relevantes del sector logístico provincial.

2. PROYECTO

Para el desarrollo de la economía de una región o de un país es importante el impulso de la actividad logística y de transporte, factores claves de la competitividad.

De igual forma, para incrementar su competitividad los sectores industriales y productivos están prácticamente obligados a reducir los costos logísticos y de transporte que gravan el precio de sus productos.

La provincia de Mendoza, mediante la Ley Provincial N° 8271, desafectó 100 hectáreas, de las 150 hectáreas con que cuenta hoy Zona Franca, a fin de generar una Zona de Actividades Logísticas, la cual va a albergar una Zona Primaria Aduanera General y un Zona de actividades Logísticas Complementaria.

La Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste (ZALO) busca ser una estación en la cual se realicen operaciones de transferencia de cargas para consolidación y des-consolidación de mercaderías, nacionalización y despachos para la exportación, distribución a centros minoristas, almacenamiento, etc.; que permitirá hacer frente al crecimiento continuo del comercio nacional e internacional.

Para ello la Provincia de Mendoza, por intermedio del Ministerio de agroindustria y Tecnología, va a llamar a Licitación Pública Provincial para la construcción, concesión y explotación de la ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS MENDOZA OESTE, donde los servicios a concesionar comprenderán básicamente:

1. Los servicios de Depósito Fiscal y Plazoleta Fiscal;
2. La explotación de la Zona Franca Mendoza;

3. Los servicios anexos complementarios y/o accesorios a usuarios y sus bienes, tanto de la Zona Primaria Aduanera General como de la Zona Franca y Zona de Actividades Logísticas Complementarias (comunicaciones, energía eléctrica, cámara frigorífica, báscula, movimiento de contenedores, manipuleo de cargas, etc.) y los servicios personales a usuarios y público en general y sus bienes (sanitarios, primeros auxilios, servicios gastronómicos, comunicaciones, estacionamiento, etc.), y
4. Todos los servicios inherentes al normal desenvolvimiento del la ZALO.

3. OBJETIVO DEL PROYECTO

El objetivo de este importante proyecto será el de crear en un mismo ámbito geográfico una red de infraestructuras logísticas al servicio del sector productivo de la provincia, impulsando el crecimiento y la competitividad del tejido empresarial, aumentando la capacidad exportadora e importadora provincial, modernizando y cohesionando el sector de transporte, favoreciendo la inversión a fin de convertir a Mendoza en el nodo logístico del centro oeste argentino.

El proyecto busca generar un amplio abanico de servicios avanzados destinados a aportar valor añadido al modelo logístico provincial que se pretende implementar, estableciendo un sistema común de organización, diseño, gestión y funcionamiento en “red” de los enclaves logísticos.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Los sistemas de transporte de carga regional, nacional e internacional requieren una mejor organización para su tránsito dentro del territorio mendocino.

Este proyecto plantea una solución integral a esta problemática a través de obras que faciliten y ordenen el flujo de cargas a fin de potenciar el sector exportador provincial.

Hoy el transporte de cargas incide en forma determinante y directa en los congestionamientos de tránsito y en el deterioro de la infraestructura vial que actualmente padece la placa urbana del gran Mendoza y sus Oasis anexos.

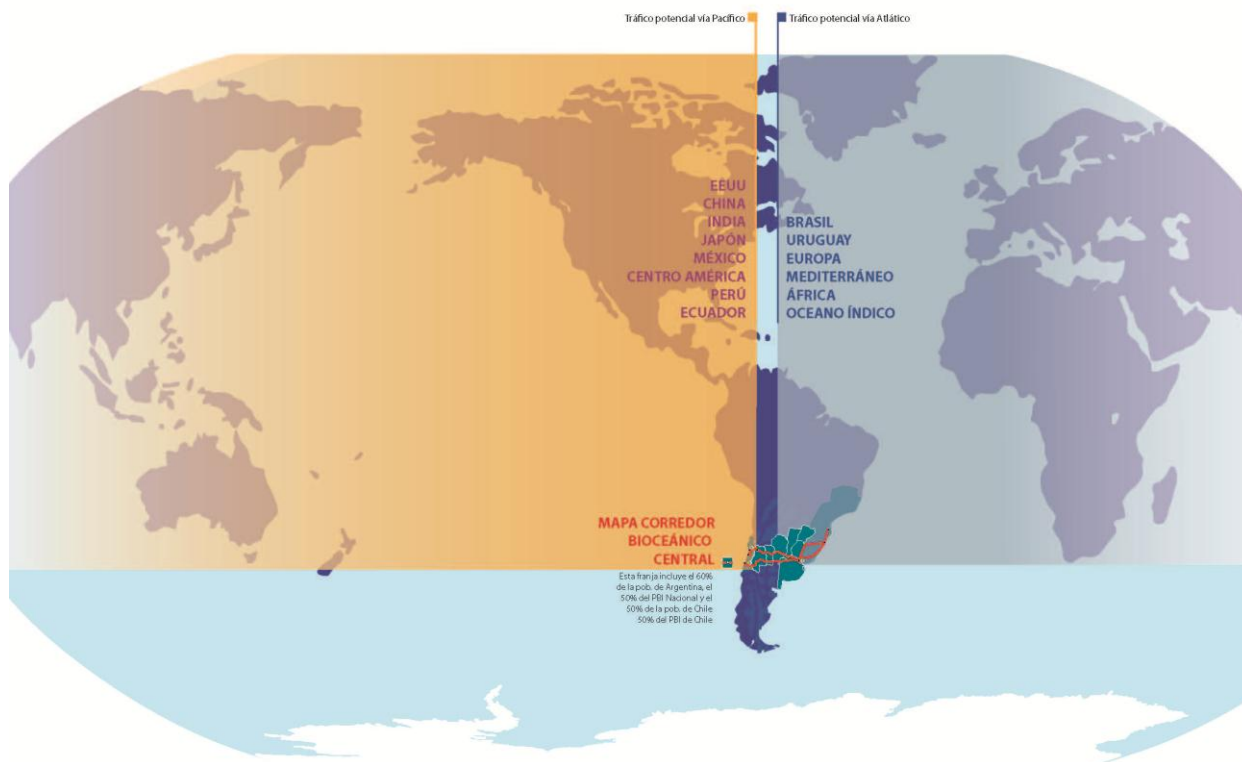
A través de la ZALO se pretende diseñar un área especial de concentración, a fin de disminuir el impacto ambiental negativo que se observa actualmente en las áreas actuales que presentan estos servicios.

5. LOCALIZACIÓN

5.1. Ubicación de Argentina en América del Sur

El territorio mendocino presenta condiciones geoestratégicas particulares. De hecho, representa el tradicional punto de nexo entre las capitales más australes de esta parte del Cono Sur.

Mendoza Capital Logística del Mercosur



Argentina está inserta en medio de la masa oceánica, vinculada a través de ella con todos los continentes. Los puertos oceánicos del atlántico sur y todas las zonas de embarque terrestre del sur de América que permiten la comercialización con la Cuenca del Pacífico están integrados en un complejo y creciente circuito llamado corredores bioceánico. El corredor bioceánico central cuyo sistema de rutas terrestres une Brasil, Argentina y Chile, es sin lugar a dudas el eje de integración más importante entre los 3 países atravesando sus principales ciudades y uniendo los 2 océanos.

Este eje comercial va tomando cada vez más relevancia en América del Sur, debido a su importante aumento en el volumen de carga transportada y últimamente, a la explosión comercial protagonizada por el sudeste asiático, convirtiéndose en una de las vías comerciales más trascendente del globo, posibilitando unir el creciente flujo comercial con la demanda constante que el propio sudeste asiático realiza de los productos que esta región puede ofrecer.



5.2. Mendoza en Argentina

Mendoza se encuentra dentro de uno de los trayectos terrestres, en la línea de menor distancia entre los litorales oceánicos que pasa por las grandes capitales

australes. Esto ratifica la importancia estratégica que posee el territorio provincial dentro de nuestro país.

La Cordillera de Los Andes constituye una colosal barrera natural que limita en gran medida la conformación de estos trayectos terrestres. Por este motivo, Mendoza también se erige como alternativa definida ya que cuenta con los pasos cordilleranos más próximos a las líneas de menor trayecto, uno de los cuales es en sí el más tradicional de los pasos internacionales entre Argentina y Chile.

Actualmente el 17 % de la carga que se mueve de un océano al otro vía terrestre va de los puertos más importantes del Pacífico hacia los del Atlántico pasando obligadamente por nuestra provincia. Mendoza se encuentra ubicada estratégicamente sobre el CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL y actualmente concentra el 80% del tráfico de esta ruta.

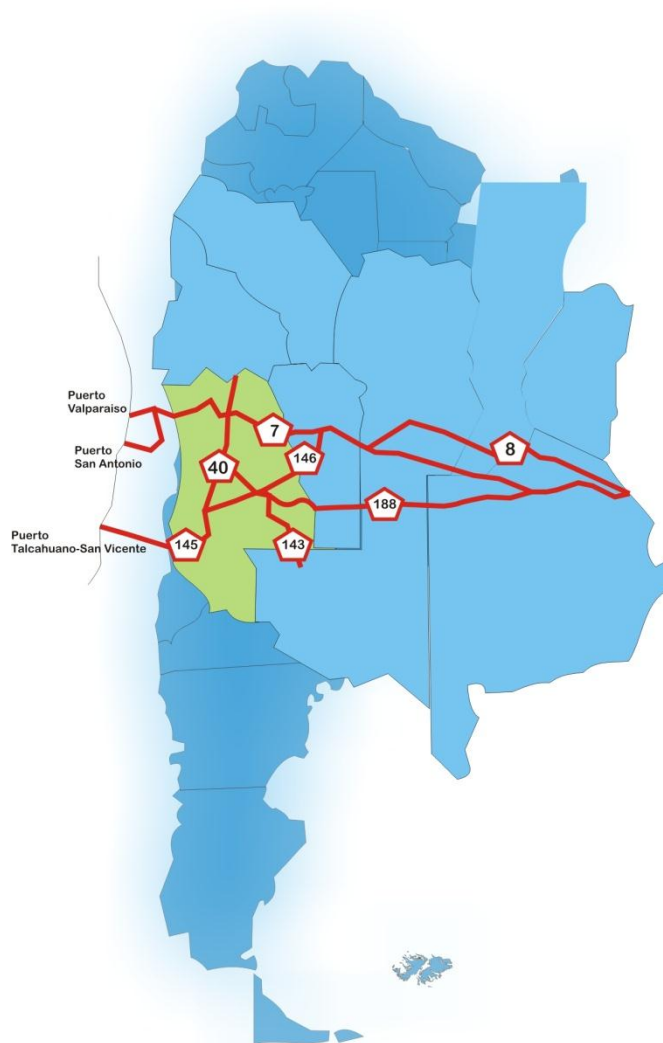
Para cruzar de Argentina a Chile el paso terrestre que más se utiliza es el del Cristo Redentor. Es el único que se encuentra sobre este eje comercial y el de mayor importancia.

El 66% de lo intercambiado de manera terrestre entre los 2 países se hace a través de este paso que actualmente tiene un flujo promedio es de 850 camiones diarios que transportan 4,6 millones de toneladas al año.

Mediciones estadísticas prevén que el tránsito en el paso Los Libertadores para el año 2015, teniendo en cuenta el crecimiento del PIB de China en los próximos 6 años, ascenderá a 1.399 camiones por día (510.556 anuales), es decir un incremento del 65% para ese periodo, lo cual implica aproximadamente 9,7 millones de toneladas por año, es decir, el doble de lo que actualmente se comercializa, constituyendo un fuerte desafío sobre el paso de frontera Cristo Redentor, así como el corredores bioceánico central que lo sirve.

Ante éste crecimiento esperado del comercio exterior, existe un serio riesgo de congestionamiento del movimiento de cargas a través del Cristo Redentor, si a este contexto le sumamos que la Zona Primaria Aduanera General de la Provincia

(Puerto Seco) actualmente se colapsa en temporada, la situación se torna aun más compleja y es por ello que se convierte en estratégica.



La Provincia de Mendoza, por estar situada en el principal eje Bioceánico de América del Sur, tiene condiciones favorables para ser concebida como soporte de una Red de Plataformas Logísticas, destinada a prestar servicios integrales para el comercio y el transporte en el Hemisferio Sur.

5.3. Lujan de Cuyo en Mendoza

El Departamento de Luján de Cuyo se encuentra ubicado en el oasis norte de la Provincia de Mendoza, en el extremo sur de la Región Metropolitana (Gran

Mendoza); cuenta con una superficie de 4.847 km² y una población de aproximadamente 116.814 habitantes (Dato Estimado al 1 de enero de 2010).

Es uno de los departamentos más extensos de la Provincia y se caracteriza por su amplia extensión Este-Oeste, presentando así gran diversidad de relieves, suelos, microclimas, etc. que han permitido el desarrollo de actividades agropecuarias, industriales, comerciales, turísticas y un extenso asentamiento residencial.

El Departamento se encuentra emplazado entre las dos Rutas Nacionales más importantes que surcan la provincia, la N° 7 que es la vinculación Atlántico-Pacífico y la N° 40 la vinculación interprovincial norte- sur, las que a su vez están unidas dentro del territorio departamental por la variante internacional Corredor Andino de reciente construcción.

Luján de Cuyo está surcado por dos redes ferroviarias, la del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) y la del F.C.G. Belgrano.

Este departamento es recorrido por el Río Mendoza en toda su extensión, favoreciéndolo con una red amplia de irrigación, con gran disponibilidad de agua potable y de agua para uso industrial; aquél recurso hídrico requiere la realización de obras como Canal del Sur con el cual se abastecerá toda la zona agrícola sur del Departamento.

5.4. Distrito Industrial de Luján de Cuyo

El Distrito N° 13 de Lujan de Cuyo denominado “Distrito Industrial”, tiene un peso relativo importante dentro del marco general de la Provincia por cuanto la concentración Industrial allí radicada la hacen la de mayor facturación bruta, con fuerte densidad ocupacional, que surge del cociente del número de personas ocupadas sobre el área de las empresas instaladas.

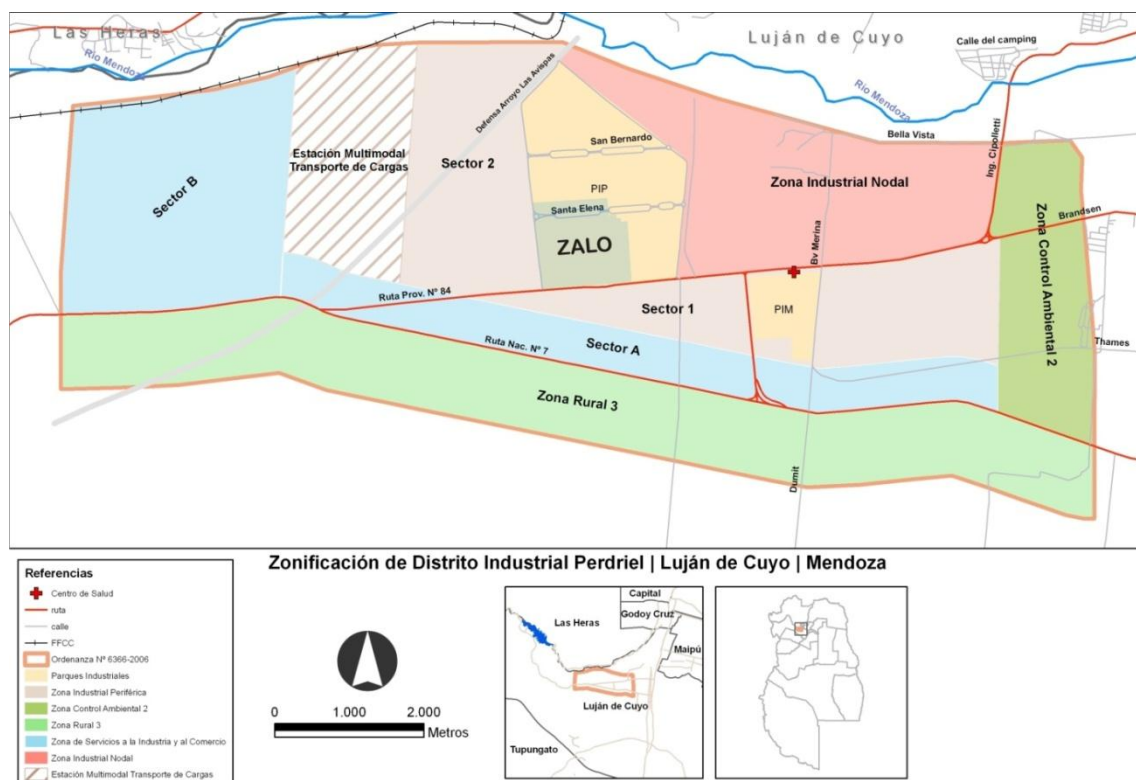
Esta Zona es el último escalón con seguridades amplias del Corredor Bioceánico hacia el paso a Chile por el Túnel Internacional Cristo Redentor en cuanto a las contingencias climáticas invernales (nevadas de la zona pedemontana), con la cercanía a centros importantes de prestaciones de servicios (salud, alojamientos,

alimentos, transporte, energía, servicios mecánicos (auxilios y reparaciones), provisión de repuestos, entre otras cualidades.

La existencia de un Escuadrón de Gendarmería, un helipuerto para emergencias, y un próximo centro de salud, grupo de bomberos municipales y privados de las empresas instaladas en la zona, le confiere una particularidad especial a la Zona, con lo que toda inversión Pública o Privada que se haga en ella reforzará las cualidades y aptitudes manifestadas no sólo para el Distrito en cuestión sino para el Corredor Bioceánico, trazado estratégico en el llano y en la región pedemontana.

Dentro de este Distrito Industrial se encuentra el Parque Industrial Provincial (P.I.P.) que constituye el único parque provincial oficial de la Provincia de Mendoza y que se ubica como corazón del Distrito, junto al Parque Industrial Municipal.

Merecen destacarse además la Refinería de Lujan de Cuyo de YPF, Cabecera de Poliducto YPF, Planta de Almacenaje de YPF, la Central Térmica Mendoza.



Fuente: IDITS (2009) Sobre la base de Ordenanza Municipal N° 6366 - 2006. Honorable Consejo Deliberante. Municipalidad de Luján de Cuyo, Mendoza.

5.5. Parque Industrial Municipal.

Este Parque pertenece al Distrito Industrial de Luján de Cuyo. De base Minera y Petroquímica. Es reconocido por ordenanza municipal y está ubicado entre dos rutas Nacionales (RN 7 – Corredor Bioceánico) y RN40 (Vinculación Eje Norte-Sur del oeste argentino).

Posee llegada de ramal del proyecto del Ferrocarril Trasandino, encontrándose al lado del Río Mendoza, por lo que existe disponibilidad de agua a escasa distancia.

Está ubicado junto a la Zona Franca y el Parque Industrial Provincial, a 30 km de la ciudad capital de la Provincia y a 40 km. del aeropuerto internacional.

La superficie se encuentra dividida en dos bloques: E de 117 Ha y B de 157, con un área cubierta de 46.000 m² –18 edificios y 46 galpones.



Lo

administra un Consorcio de Gestión con un directorio integrado por 3 miembros del

Ejecutivo Municipal y 3 representantes de la Cámara de Empresarios del Parque Industrial Luján de Cuyo (CAEPIMLDC)

Es potencialmente apto para la radicación de empresas que poseen efluentes tóxicos, cuenta con instalación eléctrica concesionada a EDEMSA – Ex. Subestación número 1 de YPF y gasoducto de 300 m³/hora de capacidad de abastecimiento frente al PIM.

Además, posee cobertura de Telefónica celular y fija, y el servicio de transporte público llega hasta el ingreso al parque.

5.6. Parque Industrial Provincial

El actual Parque Industrial Provincial tiene su origen como Parque Petroquímico Provincial tutelado por Ing. Eloy Benjamín Salinas creado por Ley Provincial N° 3110 y Decreto Reglamentario 3730, en el año 1974.

A fines del año 1977 cambia la denominación por el de Parque Industrial Provincial con la sanción de Ley Provincial N° 4227 y su Decreto Reglamentario N° 427 del año 1978.

La actual gestión de Gobierno ha resuelto valorizar y jerarquizar el corredor Bioceánico como parte de una estrategia exportadora a través del Pacífico con estructuras aptas para los tiempos que corren y como parte integrada a la Plataforma Logística, por lo cual se está poniendo en valor el único Parque Industrial Oficial del Gobierno de la Provincia de Mendoza.

Este cuenta con todos los servicios propios de la actividad industrial, con la característica de que pueden localizarse industrias de elevado impacto ambiental, razón por lo cual existe una localización preferida de establecimientos de base minera.



5.6.1. Situación actual de la Infraestructura del PIP

- La superficie original del P.I.P. es de 500 ha.
- La Superficie otorgada a Zona Franca Mendoza por Ley es de 150 ha.

- La superficie delimitada actualmente por ZFM es de 22 ha.
- La superficie bruta del P.I.P. es de 350 ha.
- La superficie ocupadas por empresas radicadas es de 204 ha.
- La superficie solicitadas para radicarse es de 25 ha.
- La superficie libre disponible es de 55 ha.
- La superficie de calles, rotondas y espacios frentistas es de 70 ha.
- El perímetro del P.I.P. es de 9.000 metros (Aprox.).

En esta zona están asentadas industrias de base minera, petroquímica y electro intensivas de magnitud, con crecimiento sostenido en los últimos 10 a 15 años. La concentración de provisión energética y servicios complementarios otorga carácter específico a este Parque.

5.6.2. Ubicación Geográfica

El Parque Industrial se encuentra delimitado por la Ruta provincia N° 84. Esta es utilizada por el tránsito pesado y el transporte de cargas que se dirige a la destilería o al Parque Industrial Petroquímico.

El terreno del PIP se ubica a 950 m. sobre el nivel del mar, en la denominada llanura de travesía con características de planicie de acumulación de materiales fluviales y lacustres, en un piano levemente descendente hacia el noreste, lo que facilita el aprovechamiento natural de las aguas del Rio Mendoza.

Distancia del Parque Industrial a:

Distancia	Km
A centro urbano más próximo	10 km. a Luján
A Aeropuerto	37 km.
A Ferrocarril	Pasa por la zona
A Paso Internacional	160 km.
A Mendoza	27 km.

5.7. Localización del Proyecto

La Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste estará emplazada en el predio donde actualmente opera Zona Franca.

Esta localización se encuentra en el actual Parque Industrial Provincial (PIP), Distrito Perdriel, Departamento Luján de Cuyo, en un terreno fiscal de 150 has. cedido por el Gobierno Provincial para este exclusivo fin, sobre la Ruta Provincial 84 a 14 km. de la ciudad cabecera del departamento medidos directamente sobre esa misma ruta.

Esta Área cuenta con una excelente conectividad que posibilita máxima eficiencia en el transporte de los productos. De hecho, la vinculación de la Ruta Nacional 40 con la Ruta Nacional 7 vincula a esta Zona de manera estratégica con las principales regiones productivas de nuestro País.

La posición geográfica de la Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste es excelente como puerta de entrada al Mercosur y portal de envío de mercancías al Sudeste Asiático y a la Costa Oeste de Norteamérica.

El proyecto se ubicará próximo a la Estación Multimodal del Proyecto Corredor Aconcagua, el cual producirá un gran alivio en el saturado corredor andino, el más importante de los pasos cordilleranos.

Otra dato importante de resaltar es su ubicación muy próximo a los principales Puertos del Pacífico.

Puerto	Distancia (en km)
Valparaiso (Chile)	350
San Antonio (Chile)	350
Ventana (Chile)	380
Iquique (Chile)	2.400

Por último es de destacar que dicha Área se ubica a 25 km del Aeropuerto Francisco Gabrielli y se conecta a través de la Ruta Nacional N° 40. El Aeropuerto dispone de vuelos diarios durante todo el año a los aeropuertos internacionales Arturo Benítez en Santiago de Chile y Aeroparque donde se enlaza con vuelos internacionales.

6. SERVICIOS BÁSICOS ACTUALES QUE SE PRESTAN EN LO QUE HOY ES ZONA FRANCA.

6.1. Provisión de gas

Actualmente en la Zona Franca, está la disponibilidad de gas de tipo comercial, hasta 60m³/mes, por lo cual el interesado en explotar la ZALO deberá prever la ampliación de este servicio a tanto a la Zona Primaria Aduanera general como así también a la Zona de Actividades Logísticas Complementaria, solicitando el mismo a ECOGAS.

6.2. Provisión de agua

El Parque Industrial Provincial colindante a la Zona Franca brinda el acceso a este recurso mediante dos perforaciones para la extracción de agua subterránea, un sistema de almacenamiento primario en base a sistemas de hormigón armado, y sistema propulsor con bombas de 60 y 150 HP. El abastecimiento se efectiviza a los usos existentes mediante cañerías de asbesto cemento enterrado.

Específicamente en Zona Franca se cuenta con lo siguiente

Sistema de distribución de agua compuesto de:

- a) Pozo de agua subterránea.
 - Electrobomba de 62 HP 50 m³/hora.
 - Tablero eléctrico automático.
- b) Cisterna de almacenamiento de 54 m³.
- c) 3 bombas trifásicas centrífugas.

d) 2 tanques hidroneumáticos de 1 m³.

800 metros de cañería de PVC de 102 mm de diámetro.

Esta agua no es potable, sólo es apta para baños y riego.

Si bien este servicio hoy permite la operatividad de la Zona Franca, el interesado deberá prever la solicitud de la obra correspondiente para dotar de este insumo a la ZALO.

6.3. Provisión de energía eléctrica

La provisión de energía eléctrica en la Zona Franca está cubierta, por lo tanto para el futuro concesionario, deberá en función del proyecto a realizar, solicitar ante el organismo correspondiente la ampliación de los servicios a la ZALO.

6.4. Comunicaciones

La Zona Franca cuenta con el servicio de telefonía fija nacional e internacional, como así también celular. Este tendido permitiría cubrir en una primera etapa los requerimientos básicos para la operatividad de la ZALO, aunque posteriormente deberá iniciarse la obra de conectividad a fibra óptica que mejore sustancialmente la capacidad de este servicio y permita ir incorporando todos los avances tecnológicos necesarios para facilitar el acceso a una mayor cantidad de prestaciones que requieren de este insumo para su correcta utilización.

7. INFRAESTRUCTURA ACTUAL DE ZONA FRANCA.

La infraestructura actual con que cuenta el área está concentrada donde funciona Zona Franca, la cual posee una estructura edilicia que el concesionario deberá reacondicionar y mantener en optimas condiciones, siendo la misma la que se detalla a continuación.

- Edificio servicios generales (actualmente restaurante)
 - 352,16 m²

- con servicios de agua, luz, gas, teléfono
- Playa de estacionamiento techada.
 - Capacidad para 9 vehículos.
- Zona Primaria Aduanera.
 - Edificio aduana.
 - 189 m², con servicios de luz, agua, teléfono, gas, internet.
 - Plataforma de inspección (techada)
 - 247 m²
 - Galpón aduana (secuestro).
 - 228.16 m² con servicio de luz.
 - Bascula fiscal.
 - Capacidad máxima 60.000 KG

EDIFICIO DE ADUANA



- Edificio administrativo zona franca.
 - 875.12 m², de piso flotante compuesto por:
 - Nueve oficinas donde se opera actualmente
 - una sala de reunión
 - una antesala

- hall central de atención al público
- Dos cocinas y dos baños
- sala de cómputos
- sala de comandos
- 2 oficinas destinadas para el comité de vigilancia en la parte posterior del edificio.

Se cuenta con servicio de agua, luz, teléfono, internet, sistema central de aire acondicionado y calefacción.

- Depósito Público (Cerrado)
 - 1488 m² (10080 m³)
 - Cuenta con servicios de luz, agua, teléfono
 - báscula, con capacidad máxima de 2000kg
 - Portón persiana lateral automática con rampa hidráulica para carga y descarga de mercaderías.
 - estanterías en el sector de entrada.
 - racks sobre el sector de entrada.

GALPON USUARIO DIRECTO



- Playa pública (descubierta)

- 3000 m²
- perímetro delimitado por alambrado en buen estado de conservación
- utilizada para el almacenaje de maquinarias y mercaderías en general.

8. IMPACTO DEL PROYECTO Y ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA

8.1. Impacto del Proyecto

Las principales empresas de transporte locales que ingresan a Puerto Seco, son futuras usuarias del nuevo proyecto, y se localizan de acuerdo al siguiente mapa. Durante 2010 ingresaron a Puerto Seco 20.440 camiones que realizaron operaciones de importación, 2.605 que retiraron mercadería, 2.544 que utilizaron la báscula y 10 camiones secuestrados. A partir de estos datos se calcula el extra costo para las empresas de transporte del traslado de la Zona Primaria Aduanera a Luján de Cuyo. No se consideran las operaciones de exportación para estimar el diferencial de costos ya que la nueva localización se encuentra en la ruta a Chile, y es un camino obligado para salir del país desde el oeste. No así las operaciones de importación, en las cuales el semi debe quedar más de un día para ser revisado por Aduana.



Por lo tanto, de acuerdo a los datos presentados se estima lo siguiente:

- Considerando que las empresas tendrían que recorrer una distancia superior para operar en la nueva ZPA de **27,4 km aproximadamente de ida y 27,4 km de vuelta, es decir 54,8 km.**
- Considerando que esta distancia extra **impactaría en los costos de las operaciones de importación, retiro de mercadería, báscula y secuestro**
- Teniendo en cuenta un costo por km recorrido de \$5,44 + IVA
- Se estima que el **costo adicional por camión que importa, retira mercadería, utiliza la báscula y son secuestrados** de trasladarse hacia la nueva ZPA en Luján es de **\$298,11.**
- **Estos costos se deben comparar con el beneficio en términos de tiempos de liberación de mercadería y tiempos de espera en andenes, los cuales disminuirán sustancialmente comparados con los actuales y derivará en un ahorro de costos para los transportistas.⁸**

8.2. Análisis de la Competencia

Del total de camiones que salieron por Mendoza en 2009, sólo un 13% operó en Puerto Seco, un 26% utilizó depósitos fiscales y plantas habilitadas y el 60% en tránsito.

De los depósitos fiscales como Zonas Primarias Aduaneras Generales habilitadas en la Provincia de Mendoza podemos detectar como principal competidor a Puerto Terrestre Mendoza, perteneciente a la empresa de transporte Dibiagi S.A., quien además se dedica al transporte y distribución nacional e internacional dentro de Argentina, Chile y Uruguay, también realiza almacenaje fiscal y privado. Cuenta con terminales en Mendoza, Buenos Aires, Los Andes y Montevideo, con superficie de operaciones con tecnología y bodegas equipadas con racks y estanterías para el almacenamiento y posterior procesamiento sobre los diferentes productos que manejan.

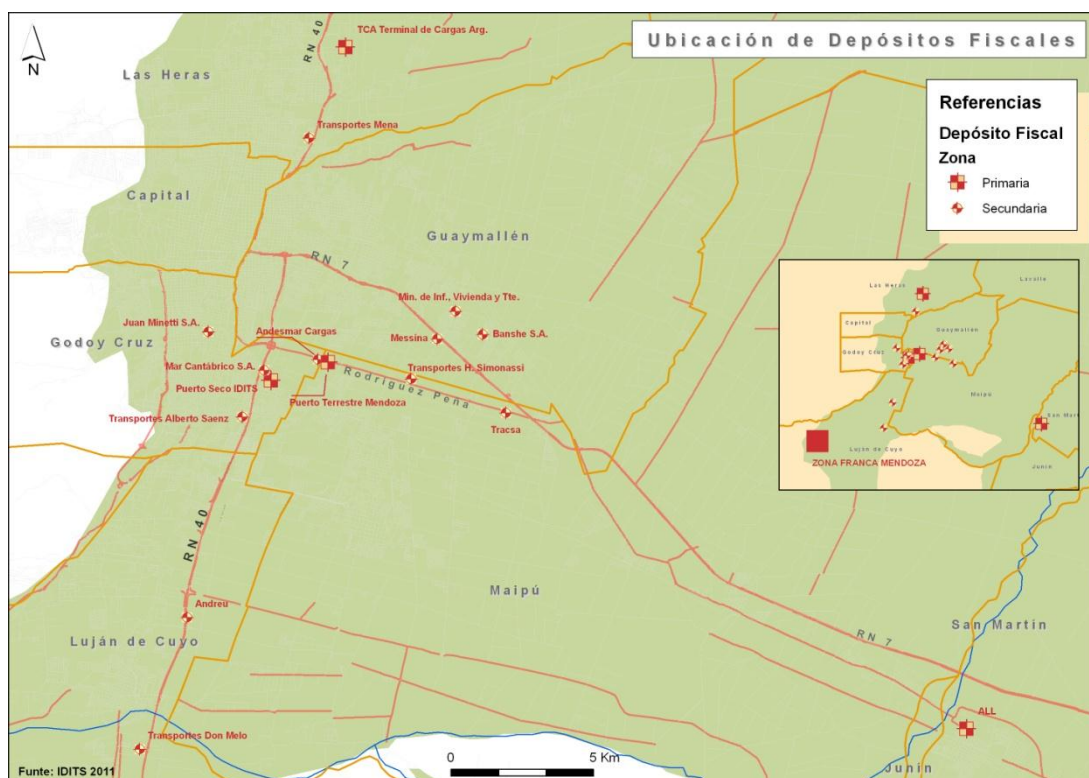
⁸ Esta estimación no toma en cuenta las cargas de exportaciones que demoran más de un día en ser revisadas, donde el camionero deja el semi en la ZPA y debe regresar a buscarlo. En este caso, el costo asciende. Los tiempos de revisión de carga dependen de la agilidad de la Aduana.

La Zona Primaria de Dibiagi ofrece los siguientes servicios:

- Predio para 450 equipos
- Playa de contenedores
- Báscula fiscal aduanera de peso total
- Báscula de peso por eje
- Oficinas equipadas con Sistema María
- Plataforma de remotes y consolidados
- Depósitos de 40.000 m³ equipados con racks y statuneles

Además, realiza tareas de clasificación y ensamble de productos no terminados, para luego pasar por las etapas de control de alta calidad, embalaje y almacenaje en sus depósitos.

Para la operatoria de distribución, cuentan con sistemas que permiten a los clientes emitir sus pedidos durante las 24 horas.



DEPOSITOS FISCALES

Transporte de Cargas. Superficie de predio y metros cubiertos.			
Empresas	Superficie Terreno (ha) ¹	Superficie Cubierta (m2) ¹	Zona
Andesmar Cargas	3,53	5548,31	secundaria
Andreu	12 ²	24000	secundaria
ALL	75	8640	primaria
Banshe S.A.	2,3	7250	secundaria
Juan Minetti S.A.	3	3	secundaria
Mar Cantábrico	1,15	2902,18	secundaria
Messina S.A. ⁴	1,03	9160	secundaria
Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Transporte	2,6	2120	secundaria
Puerto Seco (IDITS)	12 ⁵	3400	primaria
Puerto Terrestre Mendoza	2	510	primaria
TRACSA	4,6	4414,16	secundaria
Transportes Don Melo	3,06	3232	secundaria
Transportes Hugo Simonassi	2,16	2100	secundaria
Transportes Mena	2,1	1560	secundaria
Transportes Saenz	1,17	503,5	secundaria
TCA Terminal de Cargas Argentina	3	3	primaria

Fuente: IDITS 2011.

1 Los datos fueron calculados mediante herramienta de Google Earth

2 Según datos de sitio web de empresa.

3 Datos no conocidos.

4 Según sitio web de empresa cuenta con un predio de 12 ha con más de 15000 m2 cubiertos. Los valores en tabla son de la sucursal matriz solamente.

5 Son 16 ha, 4 de ellas se cedieron para proyecto Mendoza TIC Parque Tecnológico.

Distancias desde la posición actual hasta Distrito Industrial. Luján de Cuyo			
Empresas	Dirección Actual	Distancia a Distrito Industrial (Km)	Tiempo de viaje ¹ (minutos)
Andesmar Cargas	Rodríguez Peña 205	34,3	30
Andreu	RN 40 km 14 Luján de Cuyo	22,8	23
ALL	Ruta Variante 50 s/n Palmira San Martín	59,2	59
Banshe S.A.	Solari 8948 Rodeo de la Cruz Guaymallén	45,7	42
Juan Minetti S.A.	San Martín 198 Godoy Cruz	34	32
Mar Cantábrico	Independencia 525 San Francisco del Monte Godoy Cruz	31,3	29
Messina S.A.	RN 7 y Chacabuco Rodeo de la Cruz Guaymallén	39,6	38
Ministerio de Infraestructura, Vivienda	Bandera de Los Andes 7713 Rodeo de la Cruz Guaymallén	42,6	38
Puerto Seco (IDITS)	Independencia s/n San Francisco del Monte Godoy Cruz	31,3	29
Puerto Terrestre Mendoza	Rodríguez Peña 169 Maipú	34,6	30
Terminal de Cargas Argentina TCA	Aeropuerto Internacional El Plumerillo	44,7	38
TRACSA	Rodríguez Peña 6501 Maipú	41,2	40
Transportes Alberto Saenz	Aristóbulo del Valle y Barcala Las Tortugas Godoy Cruz	31,1	27
Transportes Don Melo	RN 40 y Quintana Perdriel Luján de Cuyo	17,1	14
Transportes Hugo Simonassi	Rodríguez Peña y A. González Maipú	37,8	36
Transportes Mena	RN 40 1099 Las Heras	41,2	35

Fuente: IDITS 2011

1 Distancia tomada entre Dirección Actual y el Distrito Industrial, según herramienta de medición de Google Maps.

Los datos mostrados en estas dos últimas tablas son una estimación, debido a la precisión aproximada de la herramienta de medición utilizada. Por lo tanto no debe utilizarse como medidas oficiales.

9. ANÁLISIS FODA

9.1. Fortalezas

- Ubicación estratégica para desarrollar un área de actividades logísticas integradas en un punto clave dentro del Corredor Bioceánico Central, ya que se encuentra en el Distrito Industrial del departamento Luján de Cuyo, localizado sobre la Ruta Provincial N° 84, entre la Ruta Internacional N° 7 y Ruta Nacional N° 40, la primera que es la vinculación Atlántico-Pacífico y la segunda, la vinculación interprovincial norte-sur.
- Contiguo a la futura estación Multimodal del proyecto Bioceánico Aconcagua.
- Cuenta con una infraestructura de servicios básicos: energía y comunicaciones.
- Crear un área logística integrada, en un punto clave dentro del Corredor Bioceánico, anexo estratégico a la futura plataforma multimodal del proyecto Bioceánico Aconcagua y al Complejo Aduanero Uspallata.
- Complementación operativa con Zona Franca, Zona Primaria Aduanera General y con la Zona de Actividades Logísticas Complementaria.
- Mejoras en infraestructuras del Corredor Bioceánico Central, dotándolo de tecnología la cual hoy ofrece soluciones innovadoras y en extremo eficientes frente a las nuevas necesidades.

9.2. Oportunidades

- Crecimiento de los mercados del Pacífico.
- Crecimiento económico provincial y regional.
- Posibilidad de alianzas estratégicas (Puerto Terrestre Los Andes – Puertos Valparaíso, San Antonio, Buenos Aires y armadores del Pacífico y del Atlántico)

- Oportunidad para situarse como polo de atracción de nuevas inversiones que se orienten a la operatoria de comercio exterior, en especial las enfocadas a Chile y a terceros países, vía Pacífico.
- Instalación de grandes operadores logísticos dentro de este complejo.
- Existencia de oficinas complementarias a la operatoria aduanera.
- Playa de estacionamiento que actúe como complementación al resguardo aduanero en Uspallata.
- Sinergia producto de la integración de diferentes actividades logísticas, ubicadas dentro del Distrito Industrial Luján de Cuyo.
- Reconstrucción de la Ruta Provincial N° 84 en el tramo comprendido entre la Ruta Provincial N° 87 y el Empalme con la Ruta Nacional N° 7, en Luján de Cuyo.
- Cercanía al microcentro mendocino (30kms), con vías de acceso en buen estado (acceso sur – acceso norte – acceso este)
- Operaciones más eficientes por optimización del sistema de gestión y de modelos de transporte.
- Transacciones menos costosas debido a economías de escalas por operación conjunta.
- Incremento de demanda de mano de obra especializada y no especializada.

9.3. Debilidades

- Mayor distancia al microcentro, comparado con Puerto Seco.
- Lejanía actual de los operadores de transporte de cargas.
- Lejanía de los despachantes y prestadores de servicios al Comercio Exterior.

9.4. Amenazas

- Tiempo de concreción del proyecto.
- Opinión distorsionada de los diferentes actores en el ámbito del transporte.
- La inauguración de otras Zonas de Actividades Logísticas en provincias vecinas.

10.ASPECTOS GENERALES DE LA LICITACION

10.1. Objeto

El Objeto del presente proyecto es llamar a Licitación Pública Provincial para la construcción, concesión y explotación de la ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS MENDOZA OESTE, la que comprenderá:

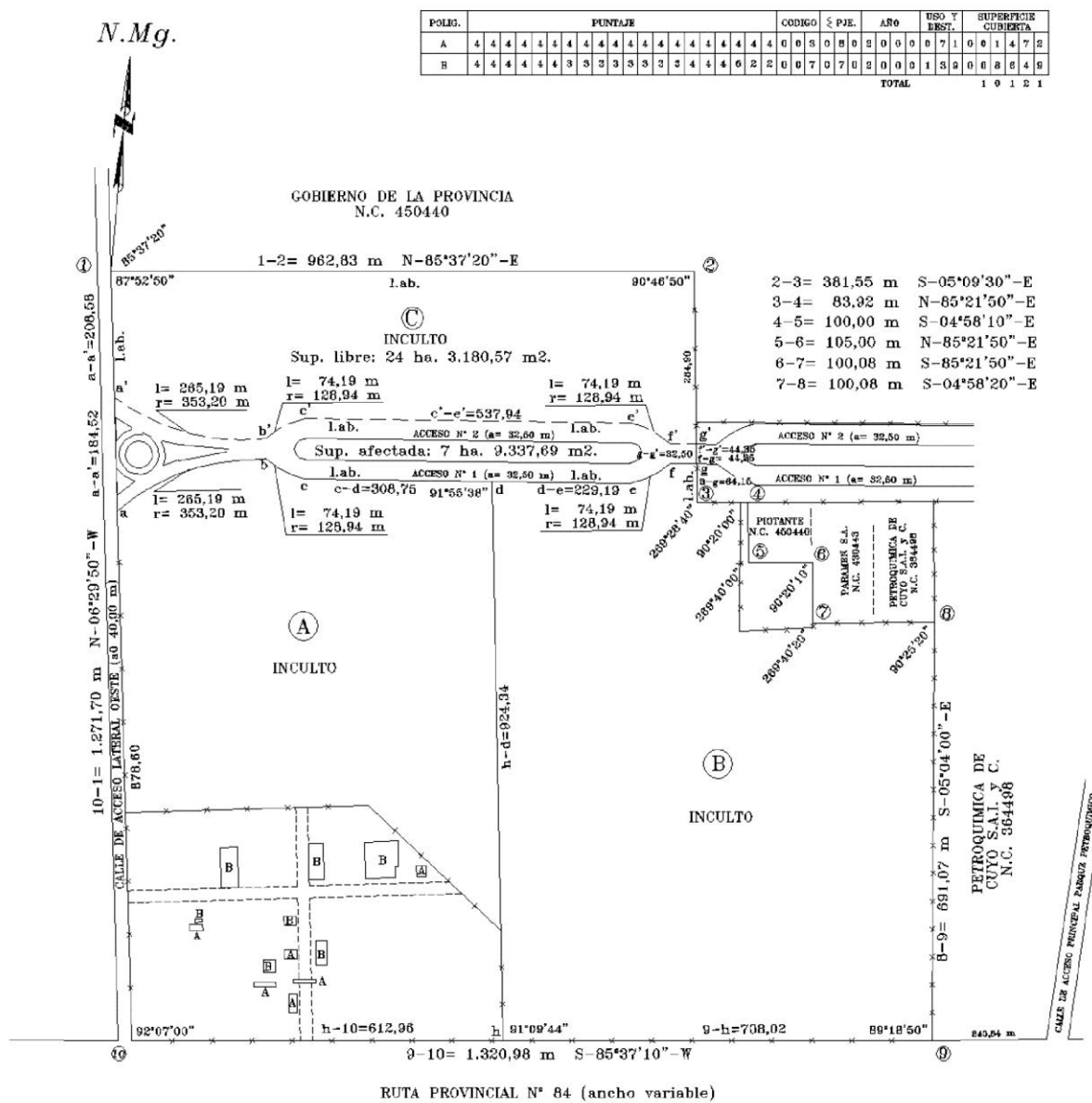
- a) La precalificación, posterior selección y adjudicación para la construcción, mantenimiento, administración y concesión para la explotación de la ZONA PRIMARIA ADUANERA GENERAL – DEPOSITO GENERAL Y PLAZOLETA FISCAL - según lo dispuesto por Ley Provincial N° 7721, con habilitación transitoria por Resolución n° 5133/81 (R.G.A.N.S.I.) de la Administración Nacional de Aduanas, la cual se ubicará en el Parque Industrial Provincial, Departamento de Luján de Cuyo, Provincia de Mendoza.
- b) La precalificación, posterior selección y adjudicación para la realización de las obras de reacondicionamiento, construcción, mantenimiento, administración y concesión para la explotación de la ZONA FRANCA MENDOZA, en el marco de lo dispuesto por Ley Nacional N° 24.331 y Ley Provincial N° 6248, ubicada en el Parque Industrial Provincial, Departamento de Lujan de Cuyo, Provincia de Mendoza.
- c) La precalificación, posterior selección, adjudicación y contratación para la construcción, mantenimiento, administración y concesión de la explotación de una ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS COMPLEMENTARIAS, que estará ubicada en el Parque Industrial Provincial, Departamento de Lujan de Cuyo, Provincia de Mendoza.

10.2. Ubicación

La Zona de Actividades Logística Oeste Mendoza, estará ubicada en calle pública acceso n°1 y n° 2 s/n, Ruta Provincial N° 84 s/n y lateral oeste, Provincia de

Mendoza, Departamento de Lujan de Cuyo, Distrito Perdriel. En un predio propiedad del Gobierno de la Provincia de Mendoza, de 150 hectáreas, bajo Nomenclatura Catastral nº 06-99-00-1901-, Padrón Territorial: 06/38004-2 y Padrón Municipal nº 39129.

RESUMEN DE SUPERFICIES					
FRACCION	SUP. S/MENSURA Y TITULO			P. RENTAS	NOM. CATASTRAL
	LIBRE	AFFECTADA	TOTAL		
A	57 ha. 4.410,02 m2.	—	57 ha. 4.410,02 m2.	06/	06-99-00-1901-
B	60 ha. 3.071,72 m2.	—	60 ha. 3.071,72 m2.	06/	06-99-00-1901-
C	24 ha. 3.180,57 m2.	7 ha. 9.337,69 m2.	32 ha. 2.518,26 m2.	06/	06-99-00-1901-
TOTAL	142 ha. 0.662,31 m2.	7 ha. 9.337,69 m2.	150 ha. 0.000,00 m2.		



10.3. Servicios de la Concesión Básicos no Comerciables

Los Servicios Básicos no comerciales son todos aquellos servicios que el Concesionario está obligado a prestar durante todo el período de concesión y por los cuales no tiene derecho a percibir una contraprestación por parte de los usuarios de la ZALO.

10.3.1. Servicio de conservación de las obras

El concesionario deberá elaborar un plan general de conservación de la obra que abarque todo el período de la concesión.

10.3.2. Servicio de limpieza

Las labores de limpieza e higiene se refieren al aseo permanente de la totalidad del área de la concesión, la cual deberá mantenerse libre de escombros, residuos, basura, etc. Las labores de limpieza, incluirán la limpieza y sanitización periódica de los baños, la reposición periódica de sus artículos de aseo, la recolección y disposición de los residuos que se generen en el interior del recinto, desratización y desinfección de todo el predio.

El Concesionario será responsable de las labores de aseo y de la reposición de los artículos destinados a tal efecto en la zona interior del Edificio Administrativo y del interior del Edificio Andén e interiores de oficinas de uso exclusivo de los funcionarios de los Servicios de Aduana, SENASA, y Comité de Evaluación y Vigilancia ZALO.

10.3.3. Provisión y mantención de señalética

El Concesionario deberá proveer y mantener en buen estado todos los elementos de señalización del área de concesión, que sean necesarios y estén asociados a la explotación de la obra y a la operación de la ZALO.

10.3.4. Servicio de mantención de áreas verdes

El Concesionario deberá hacerse cargo de la mantención de áreas verdes

(jardines y ornato) del área de concesión.

10.3.5. Servicio de vigilancia y control

El Concesionario deberá prestar el servicio de Vigilancia y Control, para lo cual deberá contar con personal calificado y el equipamiento necesario para el desempeño de dicha función, de acuerdo con lo estipulado en la Resolución 3343/94 de la Administración Nacional de Aduanas (ANA – AFIP).

10.3.6. Control de ingreso/egreso a la ZALO.

El Concesionario deberá controlar todo vehículo que ingrese al interior o egrese desde la ZALO, para lo cual, deberá habilitar casetas en un lugar que permita el tránsito expedito al recinto, evitando la generación de cuellos de botella o congestionamientos en las áreas de ingreso.

El Concesionario deberá desarrollar las siguientes funciones en la zona de Control de ingreso/egreso a la ZALO, la cual deberá contar con ingreso/egreso independiente tanto para la Zona Primaria Aduanera General, como la Zona Franca.

a) Ingreso

- Registrar la patente del tractor y semirremolque o remolque
- Registrar tara y peso neto que arroje la balanza electrónica automática y hora de ingreso del camión a la ZALO.
- Asignar en el estacionamiento de la zona primaria aduanera general, bajo régimen de almacenaje o en el estacionamiento fuera de ZPAG, según corresponda de acuerdo a los criterios establecidos por la DGA, el lugar a utilizar por cada vehículo que ingrese al recinto.
- Mantener un registro del número de estacionamientos que estén siendo utilizados.
- Enviar electrónicamente dicha información a la DGA, de conformidad al procedimiento y formato que le indique el Comité de Evaluación y Vigilancia

ZALO, para esto el concesionario deberá conectarse a través de terminales de red con el software utilizado por el DGA.

b) Egreso

- Registrar patente del tractor y semirremolque o remolque y hora de salida del camión de la ZALO y enviar electrónicamente esta información a la DGA, conforme al procedimiento y formato que le sea indicado por Aduana.

c) Servicio de Control en Zona de Estacionamiento

En la Zona de Estacionamiento, el Concesionario deberá realizar las siguientes funciones:

- Dirigir y controlar que cada vehículo se estacione en el lugar que le fue asignado.
- Contar con guardias que controlen la seguridad de los camiones y la carga.
- Tomar medidas tendientes a disminuir la posibilidad que la Zona de Estacionamiento sea sobrepasada.

d) Servicio de Control en Zona de Andenes.

En la Zona de Andenes, el Concesionario deberá realizar las siguientes funciones:

- Controlar y registrar la fecha, hora y matrícula de cada camión, tanto al ingreso como a la salida de la Zona de Inspección.
- Dirigir que cada camión se estacione en el andén que le corresponda según el tipo de carga que transporte y fiscalización a la que será sometido (abierto, cerrado).
- Registrar y dejar constancia en un lugar de público conocimiento y visible fácilmente, de la hora en que el camión quede en condiciones de abandonar la zona de andenes, lo que ocurrirá una vez que hayan finalizado los procesos de inspección, estiba, encarpe, etc., según corresponda.
- Dirigir la salida de los camiones de la zona de andenes.

10.3.7. Áreas de estacionamiento para transporte público

El Concesionario deberá habilitar áreas de estacionamiento para vehículos de

transporte público (micros, tráfico taxis, remises) claramente señalizadas y de acuerdo a las necesidades del recinto.

10.4. Servicios de la Concesión- Básicos Comerciables

Los Servicios Básicos Comerciales son todos aquellos que el Concesionario está obligado a prestar durante todo el período de la concesión y por los cuales tiene derecho a cobrar una tarifa a usuarios.

10.4.1. Servicio de estacionamientos para público en general y funcionarios.

El Concesionario deberá proveer un servicio de estacionamientos para funcionarios de Aduana, Senasa y Comité de Evaluación y Vigilancia, el que deberá ubicarse contiguo a la Zona del Edificio Administrativo y deberá respetar lo establecido en su oferta técnica.

Así mismo, el adjudicatario deberá proveer un servicio de estacionamiento para público en general, según consta en la Tabla de Recintos Mínima a Construir, teniendo presente las condiciones esbozadas en el párrafo anterior.

10.4.2. Arriendo de oficinas para despachantes de aduana y agentes de transporte

El concesionario deberá habilitar oficinas destinadas al arriendo de oficinas para los Auxiliares del Servicio Aduanero, tales como los Agentes de Transporte y los Despachantes de Aduana.

10.4.3. Área para servicio de comunicación.

El Concesionario deberá habilitar un área para servicios de comunicación para público en general, la que deberá contar al menos con un centro de llamados, servicios de fax y conexión a Internet.

10.4.4. Servicio de estiba y desestiba, almacenamiento y complementarios.

El Concesionario deberá proveer el servicio de Estiba y Desestiba de Carga durante todo el período de concesión, el cual deberá incluir los siguientes servicios:

a) Servicio tradicional de estiba y desestiba:

Este servicio será realizado manualmente por cuadrillas de estibadores y deberá cumplir las siguientes condiciones:

- Estar disponible por todo el período de funcionamiento de la ZALO.
- Contar con el personal y recursos adecuados para atender la demanda por este servicio.

b) Servicios de Apoyo a las labores de Estiba y Desestiba:

El Concesionario deberá contar durante todo el período de concesión, con el equipamiento mecánico necesario de apoyo a las labores realizadas por los estibadores.

c) Servicio de Almacenamiento de Carga:

El Concesionario deberá prestar servicio de almacenamiento de carga, el cual deberá estar disponible durante todo el período de explotación de la concesión de la ZALO; cumpliendo con todos los requisitos establecidos para este tipo de recintos y con los establecidos para el desarrollo de la actividad de almacenista.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario deberá habilitar un almacén adicional en la Zona Primaria Aduanera General, en el que se depositarán las mercaderías retenidas, incautadas o que se encuentren en presunto estado de abandono, recinto que será administrado por la DGA y se registrará por las normas aplicables al almacenamiento fiscal contenidas en el Código Aduanero.

d) Servicios Complementarios:

1. *Servicios de Apoyo a Actividades Logísticas:* El concesionario podrá ofrecer todos aquellos servicios relacionados a actividades logísticas que considere útiles, necesarios y convenientes. En cada caso, el

Concesionario deberá cumplir con la legislación vigente que corresponda aplicar.

Entre estos servicios se cuentan:

- Desconsolidación, Consolidación y Transferencia de Carga.
- Servicio de Fumigación y Pulverización.
- Servicio de Incineración de Carga.
- Servicio de Abastecimiento de Energía Eléctrica (Refrigeración).

Estos servicios podrán ser prestados fuera de la Zona Primaria cuando se trate de carga nacional o nacionalizada.

2. *Áreas para Servicios Financieros:* El concesionario podrá proveer y explotar áreas para bancos, casas de cambio, cajeros automáticos y otros servicios financieros en la ZALO.

Para el caso de cajeros automáticos y cualquier otro servicio financiero que no requiera la presencia física permanente de personal, salvo aquél asociado a labores de abastecimiento, manutención y retiro de divisas, dichos servicios estarán sujetos a los controles aduaneros de ingreso y salida. Sólo se permitirá el ingreso de personal y vehículos autorizados, de acuerdo a la periodicidad informada.

3. *Otros:* El Concesionario podrá habilitar y/o explotar otras áreas o servicios en el área de concesión, siempre que ellos sean compatibles con las actividades que se desarrollen en la ZALO, se trate de negocios lícitos de comercio, es decir, que no atenten contra la ley, la moral, las buenas costumbres o el orden público, y estén de acuerdo con los requisitos habilitantes exigidos por la Comuna de Luján de Cuyo, tales como: servicios de hotelería y hospedaje, servicio de alimentación y bebida, servicios de abastecimiento de combustible, servicios de mecánica en general, entre otros.

10.5. Requisitos de Infraestructura Mínimo a construir

La Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste está conformada funcional y espacialmente por tres zonas diferenciadas: 1- Zona Franca Mendoza; 2- Zona Primaria Aduanera General, Depósito general y Plazoleta Fiscal; 3- Zona de Actividades Logísticas Complementarias. En el proyecto se evaluarán los anteproyectos estableciendo programas mínimos en cuanto a las tres áreas; para la Zona de Actividades Logísticas Complementarias no se fijan programas, aunque el Edificio Oficinas para Despachantes de Aduana se ha dejado como recintos mínimos a construir específicamente en este parte. Esto obedece a que los servicios a prestar en ella serán parte esencial del plan de negocios, con lo cual la infraestructura en esta zona queda liberada a las propuestas de los oferentes.

El Concesionario deberá ejecutar y aprobar ante los organismos que correspondan, la totalidad de los permisos, Proyectos definitivos de Arquitectura, Estructuras y Especialidades necesarios para la materialización del Anteproyecto presentado en su Oferta Técnica.

Las obras mínimas a ejecutar son las siguientes:

- a)** Cierres perimetrales totales y parciales por sectores, de acuerdo con lo estipulado en la Resolución 3343/94 de la Administración Nacional de Aduanas (ANA – AFIP).
- b)** Instalación de obradores y ejecución de las tareas preliminares necesarias para la ejecución de las obras como preparación del terreno y movimientos de tierra.
- c)** Construcción de la Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste contemplando como mínimo los recintos indicados en la Tabla de recintos mínimos a construir adjunta a las presentes Bases de Licitación, respetando lo dispuesto en el documento denominado “Pautas Mínimas de Diseño y Construcción para la Zona de Actividades Logísticas Mendoza Oeste”.
- d)** Obras de conexión a servicios de agua electricidad, gas, instalaciones sanitarias y telefonía.
- e)** Construcción y habilitación de todas las obras sanitarias y eléctricas que permitan satisfacer las necesidades del predio.

- f)** Obras de vialidad de acceso al área de concesión y circulaciones en el interior de ésta, con su respectiva iluminación y señalización.
- g)** Construcción y habilitación del sistema contra incendios (plan de contingencias).
- h)** Construcción de las obras de ampliación y/o refuncionalización de la infraestructura existente que surjan de la propuesta.

RECINTOS MINIMOS A CONSTRUIR

	Recintos mínimos a construir	m²	Observaciones	Sup. Consolidada	Sup. Asfalto	Sup. Hormigón	Sup. Cubierta	Sup. Cubierta Depósitos o Andenes
ZONA FRANCA								
1.1	Sanitarios	45	5 hombre - 2 mujer (Lº + Sº+ Du)				45	
ZONA PRIMARIA								
2.1	Zona Andenes	1.200	ver detalle					1.200
	Edificio Andenes (esp.comunes + Senasa+Aduana)	440	ver detalle				440	
	Sector explanada (playa de maniobras sector andenes)	3.500				3.500		
2.2	Zona cargas peligrosas							
	Oficina	24					24	
	Sanitarios	16					16	
	Galpón	200						200
2.3	Estacionamiento de Camiones							
	Área Normal	60.000		60.000				
	Área de Reserva	20.000		20.000				
	Sanitarios área estacionamiento de camiones	70	9 hombre - 3 mujer (Lº + Sº+ Du)				70	
2.4	Control Acceso y Salida	160	sup. cubierta casillas + semicubierta					160
2.5	Edificio Administrativo	450	ver detalle				450	
2.6	Depósito de animales vivos	250						250
2.7	Depósito de secuestros de Aduana	240						240
2.8	Depósitos de mercadería							
	Depósito cerrado	3.000						3.000
	Depósito abierto	25.000		25.000				
	Playa de contenedores	30.000		30.000				
2.9	Estacionamiento de funcionarios de Aduana, Senasa, INV	650	25 estacionamientos		650			
3.1	Edificio oficinas despachantes de Aduana	200					200	
3.2	Estacionamientos públicos	650	25 estacionamientos		650			
	totales m²			135.000,00	1.300,00	3.500,00	1.245,00	5.050,00

La Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste cuenta con una estructura actual, que es básicamente donde hoy opera Zona Franca, la construcción de los demás edificios que el proyecto requiera deberán responder a las más altas exigencias en cuanto a resistencia, instalaciones y confort. Estas estructuras tienen que ser prevista de modo tal, que puedan adaptarse a cualquier cambio de necesidad que pudiese surgir.

El diseño debe tender a optimizar la funcionalidad de operación de las actividades que se realizarán en el predio, para esto se deberá generar una clara diferenciación y zonificación de los distintos componentes de áreas, a partir de flujos de circulaciones claramente diferenciados y controlados, que permitan un desplazamiento lo más fluido posible.

El proyecto deberá responder a las condiciones particulares de la región y a su contexto cultural, topográfico, climático, etc., reflejando una imagen arquitectónica diferenciada y determinada por el contexto de su ubicación.

Por último la organización de las distintas áreas y edificios de la de Zona de Actividades Logística Mendoza Oeste deberá considerar como mínimo los siguientes aspectos:

- Privilegiar y optimizar la funcionalidad del establecimiento, desde lo general a lo particular del conjunto arquitectónico, considerando las relaciones entre las distintas unidades y áreas, de forma tal, que permitan un fácil y rápido movimiento y reconocimiento de los diferentes sectores, accesos y circulaciones que se generen.
- Alrededor de todas las dependencias se deberá controlar la entrada a personas externas a los servicios.
- Las distintas áreas, deberán estar aisladas mediante cierres perimetrales. La comunicación entre las zonas será restringida a través de puertas y/o portones.

10.6. Plazo de la Concesión.

El plazo total de la concesión será de veinte (20) años, contados a partir de la fecha de notificación del decreto aprobatorio del contrato. Desde esa fecha también se

comenzará a computar el plazo establecido para la ejecución de las obras, de acuerdo con lo propuesto por el concesionario en su oferta y en consonancia con lo estipulado en el presente pliego.

La concesión podrá ser prorrogada por un periodo de diez (10) años más. Para ello, se deberá presentar, un año antes del vencimiento del plazo original, un plan de inversiones, una propuesta de servicios, un cuadro de tarifas y canon, los cuales deberán ser aprobados por el Comité de Evaluación y Vigilancia antes de operado aquel vencimiento.

10.7. Control de la Concesión

El control de las obras a desarrollar por el concesionario y el control de la concesión propiamente dicho, estará a cargo del Comité de Evaluación y Vigilancia ZALO, sin perjuicio del control que compete ejercer a la Dirección General de Aduanas.

El Comité de Evaluación y Vigilancia será constituido y sus miembros designados por Decreto del Poder Ejecutivo, con las atribuciones y alcances previstos por el ordenamiento legal respectivo.

La totalidad de las instalaciones de la concesión podrán ser inspeccionadas por el Comité de Evaluación y Vigilancia a fin de constatar y controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario.

Este organismo tendrá sus oficinas en el predio destinado a la concesión.

10.8. Proceso de Evaluación

El llamado a licitación ZALO no es un concurso de precios, sino que más bien es un concurso de proyectos de desarrollo, en el cuál la iniciativa privada, el espíritu emprendedor y la visión de negocios, es fundamental, no solamente para ganar la licitación sino también para maximizar los rendimientos de la inversión.

El proceso de evaluación de las ofertas será llevado a cabo por el Comité de Evaluación y Vigilancia ZALO, el cual podrá realizar todas las consultas que crea convenientes tanto a profesionales como a organismos públicos y/o privados, para determinar la oferta óptima a los intereses de la Provincia de Mendoza, dicho comité tiene la facultad de emitir juicios de valor sobre los contenidos de las ofertas presentadas.

En el proceso de evaluación se distinguen dos momentos o etapas claramente definidas.

En primer momento se evaluarán los contenidos formales de las ofertas en su conjunto y de los “Antecedentes y de la Oferta Técnica”.

Todos y cada uno de los ítems a valorar en esta etapa del proceso de evaluación determinarán si la oferta realizada por cada uno de los oferentes es admisible o no admisible, para continuar en el proceso licitatorio.

Aquellas ofertas que sean consideradas como admisibles pasarán a la segunda instancia del proceso de evaluación referido a la Oferta Económica.

La comisión evaluará aspectos de las ofertas técnicas y económicas, para obtener un puntaje que permita ordenar cuantitativa y cualitativamente las propuestas realizadas por los distintos oferentes.

El puntaje total obtenido por cada oferente será calculado en base a una ponderación lineal simple de las notas obtenidas por la oferta en los aspectos técnicos y por la oferta económica.

La ponderación asignada a los aspectos técnicos de la oferta, será del **45%** y el peso relativo asignado a los aspectos económicos será del **55%**.

El peso relativo o ponderación de cada uno de los aspectos ha sido establecido por el Comité de Evaluación y Vigilancia ZALO en base a los objetivos de la licitación.

Las notas asignadas a cada uno de los aspectos a evaluar serán determinadas en una escala de cero (0) a cien (100) siendo el mínimo a obtener en cada uno de los aspectos mencionados de 60 puntos.

Las ofertas evaluadas que no cumplan con el mínimo establecido en el inciso anterior serán consideradas no admisibles para continuar participando en el proceso licitatorio.

De esta manera la calificación final obtenida por cada oferta se calculará de la siguiente manera:

$$\text{NF (i)} = 45\% \text{ NAT (i)} + 55\% \text{ NAE (i)}$$

En donde:

NF: nota final de la oferta i

NAT: nota de los aspectos técnicos de la oferta i

NAE: nota obtenida por la oferta i en los aspectos económicos

A su vez, las notas obtenidas en cada uno de los aspectos principales se obtendrán también por ponderación lineal simple de aspectos específicos que se evaluarán siguiendo la escala prevista de uno (1) a cien (100).

11.EVALUACION ECONOMICA FINANCIERA DE LOS REQUISITOS MINIMOS A CONSTRUIR.

Se ha evaluado un proyecto de inversión, con un plazo a 20 años, incluyendo todos los aspectos relacionados a ingresos, erogaciones, inversiones, impuestos, amortizaciones y financiamiento. El flujo de fondos se ha descontado utilizando un costo de capital promedio ponderado, que considera el costo del capital ajeno y del propio.

El proyecto posee variables susceptibles a sensibilización. A continuación se presentarán una pequeña descripción de cada variable:

- 1. Inversión:** Se supone que la inversión se realiza en un plazo de 2 años, por un monto de \$30.500.324,8 (IVA INCLUIDO)

2. Ingresos: se proyectan los ingresos obtenidos en concepto de los servicios comerciales y no comerciales ofrecidos en ZALO. Se subdivide en:

- a) Ingresos ZPA: se toma como base el cuadro tarifario vigente en el 2010 y se estima un incremento anual de las tarifas del 5%.

Por otro lado, la demanda se estima de la siguiente manera

- I. Para los primeros 5 años, se estima que la demanda aumentará de acuerdo al crecimiento histórico de las entradas y salidas por Cristo Redentor en los últimos 3 años y considerando un aumento en la captación de cargas desviadas a tránsito y a depósitos fiscales, debido a las ventajas competitivas de la ZALO.
- II. Para el resto de los años, se estima que la demanda aumentará en función del crecimiento anual esperado del tránsito por Cristo Redentor debido a la mayor demanda del Pacífico. Además, este crecimiento se combina con una mayor captación de cargas desviadas, con lo cual la participación de mercado del “Puerto Seco” aumenta.

- b) Ingresos Zona Franca: los ingresos de Zona Franca provienen del alquiler de los lotes, así como por las operaciones comerciales. La proyección varía en función de la ocupación futura de lotes en Zona Franca.

- c) Ingresos Zona de Actividades Logísticas: la zona de actividades logísticas se concibe como un emprendimiento inmobiliario, por lo tanto las ganancias provendrán del alquiler de metros cuadrados, de acuerdo a un porcentaje estimado de ocupación.

3. Egresos: se proyectan los egresos de ZPA y Zona Franca, de acuerdo a los costos vigentes en 2010. Para proyectar los costos se considera la proporcionalidad que guardan respecto a los ingresos.

4. **Canon:** el canon que deberá pagar el inversor al Gobierno de Mendoza se compone de un componente fijo y un componente variable. Durante los primeros tres años de operaciones, este canon será fijo y a partir del cuarto año el monto a pagar será el mayor entre el canon fijo o el 3% de la facturación anual.
5. **Financiamiento:** se estima un financiamiento que corresponda al 50% de la inversión, es decir, \$ 15.250.162 Dicho financiamiento se otorga a una tasa del 9,9%, con un plazo de gracia de 1 año y un plazo total de 10 añosi.

11.1. Variables de sensibilidad

Se presentan las variables susceptibles de sensibilización para aumentar la rentabilidad del proyecto.

Se parte del siguiente escenario inicial, con todas las variables sensibilizadas a 1

Variables de sensibilidad		Valor
Canon fijo	1,0	150.000,00
Canon variable	1,0	3,0%
Incremento anual Tarifas/alquileres	1,0	5%
Tasa de financiamiento	1,00	9,9%
Demanda anual (impo + expo en º de camiones, base 2010)	1,0	318.197,80
Inversión	1,0	30.500.324,80
Costo de Captial Promedio Ponderado	13,49%	
Relacion deuda/capital	75%	
VAN	\$ 18.251.171,628	
TIR	22,68%	

El proyecto es rentable, con una TIR de 22,68%, la cual es mayor al Costo de Capital Promedio Ponderado que fue estimado en 13,49%, teniendo en cuenta el riesgo de la industria e particular y el riesgo del país.

Se realizan las siguientes sensibilizaciones, para obtener una rentabilidad mínima, es decir **VNA=0**

Al **Canon Variable**, cuyo valor inicial es del 3% de la Facturación, se le aplica un factor de 8.3, lo cual implica que, ceteris paribus, el canon variable podría ser hasta un 24,9% de la facturación, y el proyecto seguiría siendo rentable.

		Valor
Canon fijo	1,0	150.000,00
Canon variable	8,3	24,9%
Incremento anual Tarifas/alquileres	1,0	5%
Tasa de financiamiento	1,00	9,9%
Demanda anual (impo + expo en º de camiones, base 2010)	1,0	318.197,80
Inversión	1,0	30.500.324,80
VAN	\$ 0,000	

Las **tarifas/alquileres** se sensibilizan con un factor de -0.2, lo cual implica que aún si lo alquileres disminuyeran un 1% anual, el proyecto continuaría siendo rentable, con todo lo demás contante.

		Valor
Canon fijo	1,0	150.000,00
Canon variable	1,0	3,0%
Incremento anual Tarifas/alquileres	- 0,2	-1%
Tasa de financiamiento	1,00	9,9%
Demanda anual (impo + expo en º de camiones, base 2010)	1,0	318.197,80
Inversión	1,0	30.500.324,80
VAN	\$ 0,000	

El proyecto soportaría una **tasa de financiamiento** hasta de un 21,6% anual, y aún así sería rentable, ceteris paribus.

		Valor
Canon fijo	1,0	150.000,00
Canon variable	1,0	3,0%
Incremento anual Tarifas/alquileres	1,0	5%
Tasa de financiamiento	2,18	21,6%
Demanda anual (impo + expo en º de camiones, base 2010)	1,0	318.197,80
Inversión	1,0	30.500.324,80
VAN	\$ 0,000	

Aún si la **demanda** disminuyera un 28%, el proyecto podría ser rentable, con todo lo demás constante.

		Valor
Canon fijo	1,0	150.000,00
Canon variable	1,0	3,0%
Incremento anual Tarifas/alquileres	1,0	5%
Tasa de financiamiento	1,00	9,9%
Demanda anual (impo + expo en º de camiones, base 2010)	0,7	229.565,36
Inversión	1,0	30.500.324,80
VAN	\$ 0,000	

		Valor
Canon fijo	1,0	150.000,00
Canon variable	1,0	3,0%
Incremento anual Tarifas/alquileres	1,0	5%
Tasa de financiamiento	1,00	9,9%
Demanda anual (impo + expo en º de camiones, base 2010)	1,0	318.197,80
Inversión	1,8	54.020.117,01
VAN	\$ 0,000	

El proyecto soporta una **inversión** de hasta \$54.020.117,01, es decir un 77% mayor a la realmente estimada, y aun así seguiría siendo rentable, ceteris paribus.

12. CONCLUSIONES.

De acuerdo con el diagnóstico presentado, resulta evidente que en el futuro el flujo de cargas por el Paso Cristo Redentor aumentará sustancialmente, sumado al hecho que el Puerto Seco actual trabaja al límite de su capacidad, que la Zona Franca de Mendoza tiene un gran capacidad ociosa y que la base multimodal proyectada del tren de baja altura, Bioceánico Aconcagua, va a funcionar contigua a la ZALO, denota una oportunidad estratégica a la cual la provincia no está dispuesta a renunciar.

Por lo tanto, para integrar servicios logísticos que se encuentran dispersos en la oferta local, y captar mayores volúmenes de cargas, es necesaria una plataforma logística para recepcionar, despachar y revisar toda la mercadería que transita y transitará por el Corredor Bioceánico Central.

Luján de Cuyo, por su ubicación cercana al paso fronterizo Cristo Redentor, su proximidad a áreas industriales que favorecen la transferencia de cargas y su excelente accesibilidad vial resulta el lugar indicado para el diseño y construcción de la Zona de Actividad Logísticas Mendoza Oeste, transformándose en un eje clave para la concreción de un proyecto de mayor envergadura que es transformar a Mendoza en el Centro Logística del Mercosur.