

**ESTUDO DE AVALIAÇÃO DO POTENCIAL
DE INTEGRAÇÃO PRODUTIVA DOS EIXOS DE
INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA INICIATIVA
IIRSA
INFORME FINAL**

**PARTE D
CAPÍTULO II**

**GRUPO 3 DE PROYECTO DEL EJE MERCOSUR – CHILE
VALPARAÍSO / BUENOS AIRES
RESUMO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS**

Guía de entrevistas

ARGENTINA

VISIONES GENERALES

1/	SECRETARIA DE CIENCIA y TECNOLOGÍA	2
2/	SECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR DE SAN JUAN	4
3/	AACREA	5
4/	CAMARA DE LA INDUSTRIA DE VILLA MERCEDES (San Luis)	8
5/	PRODUCTOR REPRESENTATIVO DE LA ZONA	10
6/	AAPRESID	11

CADENA DE MAIZ

7/	MOLINOS CHACABUCO	12
8/	MAIZAR	15
9/	GLUCOVIL	16

CADENA DE OLEAGINOSAS

10/	ACEITERA GRAL DEHEZA	18
11/	UNIVERSIDAD NACIONAL DE RIO CUARTO	20

VINOS

12/	BODEGAS BORBORE	22
13/	BODEGAS ARGENTINAS	23
14/	PRO – MENDOZA	26

EMPRESAS DE LOGISTICA

15/	FORESTAL Y AGROPECUARIA CANDELARIA SA (AFSA)	27
16/	SUL MINEIRA S.A	29

CHILE

17/	AMERICA LATINA LOGÍSTICA	30
18/	COX & CIA	33
19/	SIMMEX S.A	34
20/	IDAL S.A.	37

1/ SECRETARIA DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA (SECyT)

1) Día y Lugar de entrevista

03 de Octubre del 2006 - Ciudad de Buenos Aires
Calle Córdoba 831, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

2) Identificación del entrevistado

Eduardo Trigo, Asesor Científico de la Dirección de Relaciones Internacionales de la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la República Argentina (SECyT)

3) Introducción. Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.
El entrevistado tenía conocimiento de la iniciativa.

Una salida efectiva por el Pacífico al tema de los commodities llevará a que probablemente la geografía de la producción se parezca mucho más a la geografía americana donde la salida de los granos que se exportan, se encuentran a 100 o 150 km del Misissippi, y de ahí van por la hidrovía. Todo lo que es valor agregado está localizado hacia el oeste. Es decir, o va a consumo interno o va a exportación al Asia u otros países, pero como producto procesados (harinas, aceites, otros).

En cuanto al destino de maíz para transformarlo en carne, leche y pollo requerirá revisar bien los números, porque hace un año y medio no había ninguna duda de la viabilidad del ganado, pero con el petróleo a los niveles actuales, y el desarrollo técnico en el mejoramiento de eficiencia del maíz para etanol, no queda tan claro que la transformación en carne sea la mejor alternativa para el maíz. Es evidente que en EE.UU la alternativa es etanol más que la alimentación animal en grano y eso ya se está viendo en los precios de todas las carnes porque el maíz se está destinando al etanol, apoyados en la duplicación de subsidios (al consumo y a la producción) frente a una decisión, más o menos tomado, de disminuir el peso de la matriz energética. Si la enorme participación de los EE.UU. que tiene actualmente en el mercado mundial como principal oferente de este grano, se reduce al asignar mayor volumen al mercado interno, y con lo que hoy significa EE.UU en el mercado mundial, el maíz se va seguir revalorizando. en ese caso las inversiones en plantas de aves, cerdos, leche y otras carnes que usan maíz como insumo, tendrán que reverse con los nuevos precios relativos.

Infraestructura: va detrás del crecimiento de la producción. La actual infraestructura Argentina, en su mayoría, data de muchos años. Los km de autopista en la red vial principal, son casi insignificantes. Eso se ve en las principales ruta, por ejemplo la Ruta 7 como la Ruta 40.

El entrevistado opina que en el tema energético para estar de acuerdo con el mayor nivel de producción actual, también deberán hacerse inversiones importantes y rever la matriz energética y considerar la posibilidad de usar energías alternativas y energía atómica.

En los últimos 10 años la población Argentina rural ha crecido en número. Es indiscutible que hoy el NEA y el NOA son indiscutible que están mejor luego de la entrada de la soja, pero probablemente siga la discusión de si es sustentable y sostenible en el tiempo.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

La infraestructura va a permitir una reasignación de los recursos más eficientes. La reasignación de recursos de la pradera pampeana va a reflejar mucho más las ventajas comparativas y la matriz de precios relativos, cosa que hoy no hace porque hay opciones que no son reales. La tierra del norte de Córdoba será muy buena para producir maíz pero produce soja porque el precio local no refleja las relaciones de precios a nivel mundial. La consolidación del mercado internacional de biocombustibles cambia la geografía internacional de la producción. El semiárido argentino de pronto tiene a través de la disponibilidad que da la tecnología un conjunto de actividades de transformación molienda seca y húmeda, etanol o lo que sea, en lo que ya no importa el precio puerto sino el precio en el lugar y la eficiencia de la transformación.

Las inversiones en tecnología dieron flexibilidad y rapidez para incorporar la oferta tecnológica como los maíces BT, soja resistente a glifosato etc, han tenido un impacto tremendo, sobre todo porque se ve que

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Las inversiones previstas en el grupo 3 de proyecto Valparaíso – Buenos Aires, corregirían el desbalance actual entre la infraestructura y la producción, además de posibilitar el futuro crecimiento que se estima para los próximos años.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

El entrevistado ve necesarios los estudios sobre el impacto de los nuevos proyectos de infraestructura tanto en el ámbito ambiental, logístico y de cadenas productivas.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

El principal cuello de botella es la falta de infraestructura actual, la falta de planeamiento estratégico de los últimos años y de una mirada de país abierto.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Argentina demostró en los últimos años grandes avances en la integración productiva y de surgimiento de nuevos negocios, casi espontáneamente. A partir de un ordenamiento macro inicial.

La previsibilidad y planeamiento futuro aumentarán las inversiones en la región.

2/ Secretaría de Comercio Exterior de la Provincia de San Juan

1) Día y Lugar de entrevista: 20 de Septiembre de 2006

Secretaria de Comercio Exterior de San Juan
Avenida José Ignacio de la Rosa 136 Este - San Juan TE: 0054-2644222836/4200978

2) Identificación del entrevistado

Licenciada María Elida Hidalgo, Directora de comercio Exterior
ehidalgo@sanjuan.gov.ar

Antecedentes

San Juan se abastece de energía del dique de Ullum. En poco tiempo estará terminado "Cuesta del Viento", y se espera la conexión con la línea 500 de Mendoza. En 2008 también va a producir energía Caracoles, lo que podría derivar en el autoabastecimiento de energía de la provincia.

El proyecto "Túnel de Agua Negra", es prioridad para la provincia, permitiría exportar no solo productos de San Juan sino de la región.

Para el comercio con Chile, San Juan utiliza el paso Los Libertadores (Mendoza), que muchas veces presenta problemas por las condiciones climáticas, además de congestión por el tráfico comercial y turístico. Este paso es un proyecto complementario al de Mendoza y al tren trasandino.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

El entrevistado conocía la iniciativa y considera fundamental la integración regional.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

El volumen actual de negocios justifica una serie de proyectos complementarios estimulados por el flujo comercial y turístico; aunque existen cuestiones de lobby en ambos países para desarrollar proyectos estructurantes (Argentina sistema federal – Chile sistema unitario)

American Logistic (ALL), la línea brasilera, se utiliza especialmente en transporte de carga no tan perecedera y se empalma en Palmira.

La minería es muy importante por las caleras de excelente calidad que permiten la exportación de bentonitas y carbonato de calcio precipitado.

Antes, el tipo de cambio generaba conflictos porque los productos de la minería tienen poco margen y son muy voluminosos, sin embargo en Chile son muy demandados por la construcción y las industrias.

La calidad de la minería necesita contar con transporte para la exportación que amplíe el caudal actual, con lo cual un ferrocarril sería interesante.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

La persistente y voluminosa demanda China (1.400 millones de hab.) de commodities ha ocasionado fuerte inversión en infraestructura para el transporte de cobre desde Chile, estaño desde Bolivia, oro desde Perú, y agroalimentos desde Argentina.

También existen perspectivas de una migración de 450 millones de personas del campo a las ciudades, y un aumento violento del consumo de alimentos y otros productos.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

Concuerda con los proyectos presentados del grupo 3 y opina que el ferrocarril trasandino una de varias opciones de paso con Chile que en los próximos años se concretará.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

El gran volumen genera cuellos de botella, sin embargo se destaca que los problemas de energía tienen mayor peso que la falta de infraestructura.

El gran volumen de los productos de la minería genera alta congestión en los caminos. Además, los puertos de Valparaíso y San Antonio se están saturando.

Según estudios de la ALADI sobre el estado de los transportes, en el camino a Chile se produce congestión.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Está en marcha el proyecto de crecimiento energético y todo aquello que hoy la provincia necesita mejorar en infraestructura vial, ferroviaria, energética y de comunicaciones para anticiparse a los nuevos volúmenes de intercambio y crecimiento.

3/ AACREA

1) Día y Lugar de entrevista

Miércoles 16 de Octubre 2006. Oficinas Administración Costa Salada, Dirección: Calle Suipacha 1135 PB, TE. 005411-33933947, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

2) Identificación del entrevistado: David Hughes

Ingeniero en Producción Agropecuaria (UCA)
M. Sc. en Economía Agraria (Texas A&M)

– Miembro de la Comisión de Agricultura de la Asociación Argentina de Consorcios de Explotación Agrícola (AACREA), Representante del grupo CREA Zona Norte. Ex Vocal de la Comisión Directiva

Antecedentes

CEO de Costa Salada S.A. empresa que gerencia varios campos en la provincia de Buenos Aires con producción de maíz, soja, girasol, trigo, invernada y cría.

Vocal de Zona Norte de Buenos Aires 2004-2005

Representante de Zona Norte de Buenos Aires en Comisión de Agricultura de AACREA 2005 a la fecha

Representante de AACREA en Grupo Biotecnología 2005 a la fecha

Miembro de AAPEX (Asociación de Empresarios Agropecuarios de Norteamérica)

Miembro de Carnes de Praderas, grupo de productores para exportar carne.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

Conoce el proyecto a través de una presentación del grupo económico que integra.

El estado de la ruta siete es deficiente por el volumen de tránsito. La circulación se torna difícil. No hay lugares de descanso, ni ordenamiento, lo que impide un flujo dinámico de tráfico. Hacen falta banquetas, y tramos de una tercer mano para facilitar el traspaso de camiones.

Los productores a los cuales asesora tienen como puerto de referencia Rosario, siempre hablando del área de influencia de la ruta 7. La industria local también es muy importante. La ubicación y la falta de infraestructura tornan a los campos aptos en marginales debido a la falta de acceso a los mercados por los costos del flete y el acceso. *La productividad no está determinada por el clima sino por los costos, el flete y el acceso de nuevos mercados o alternativas.*

A 300 km de Rosario el precio del flete juega un papel fundamental. Rosario es un polo muy competitivo. Otras alternativas comerciales, por ejemplo paso a Chile, se ven dificultada por las condiciones climáticas que producen el cierre del paso lo cual incrementa los costos.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

Entre otras inversiones importantes (complementarias) podemos mencionar las telecomunicaciones (no hay señal), acceso a Internet, electricidad, educación y

salud. Se trata de todas obras muy importantes si se quiere desarrollar zonas del interior.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Tenemos dos tipos de flete: uno corto al acopio y el flete largo, desde el acopio (previo acondicionamiento) al puerto o destino. Con el FFCC puede llegar a subsanarse el flete largo.

Pero para que el tren sea eficiente debe existir buena accesibilidad hasta el lugar de carga, infraestructura para la carga de los vagones y para el almacenamiento de la mercadería, cantidad de vagones para realizar el movimiento, tendido de vías para las maniobras. Es importante que la terminal ferroviaria coincida con el destino y que se eviten nuevos movimientos, fletes, etc. Otra cuestión importante es que los ramales se encuentran en desuso y los lugares de carga al FFCC se encuentra distante al centro de originación de la producción, esto torna ineficiente al uso de este servicio. Para aprovechar el menor costo del flete ferroviario se aconseja tener en cuenta este tipo de inversiones complementarias. Si no existe la infraestructura el tren no es competitivo. Actualmente no hay la cantidad de vagones necesarios, el tendido férreo no se encuentra en buen estado de mantenimiento, no hay desarrollo de estaciones de cargas en origen y descarga en destino.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

Concuerda con el proyecto pero observa que la gestión, los tiempos de realización y la eficiencia en su implementación son los que finalmente validarán el trabajo.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

En el ámbito macroeconómico se deben coordinar diálogos entre los representantes de todas las jurisdicciones y las cámaras de comercio locales para facilitar obras para el desarrollo de nuevas infraestructuras.

A nivel microeconómico se deben detectar los emprendedores locales para escuchar sus demandas y así coordinar o direccionar recursos en forma eficiente para satisfacer las demandas locales.

El papel del estado no debe ser de intervención sino cooperación y coordinación, es decir erigirse como un mediador entre las partes: los productores y las empresas que prestan el servicio.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Con relación a los productos elegidos en el estudio debe considerarse que Chile es un gran demandante de maíz para las aves y cerdos. Demanda también aceites, tiene la logística y estructura comercial para ser exportador de vinos desde Argentina. Además, el comercio de otros productos se posibilitaría a

medida que las restricciones que presenta la cordillera se vayan superando. Con el desarrollo del tren aparecen nuevas oportunidades de negocio para el traslado de otros productos. El papel coordinado del emprendedor y el Estado juegan en el desarrollo de nuevos mercados y productos, no solo commodities sino también productos elaborados o perecederos. El desarrollo de la infraestructura necesaria ayuda a que se concreten dichas acciones por parte de los emprendedores y el Estado.

Un ejemplo de la apertura de nuevos mercados es el caso de la minería de San Juan. El tren se ha convertido en el transporte más indicado por el volumen de la materia prima. No sólo aparece el comercio con Chile sino con el Pacífico. En este sentido se abren nuevas posibilidades para el comercio de maderas y materias primas para industrias chilenas o del pacífico.

Opinión del entrevistado: *“Cuando hablamos de transportar productos voluminosos, el transporte en camión se torna ineficiente y caro. No ocurre lo mismo con los productos elaborados. La infraestructura – en este caso el FFCC - , agiliza y disminuye los costos de transporte, lo cual se torna importante ya que puede coadyuvar al desarrollo de industrias y al transporte de materias primas”.*

4/ CAMARA DE LA INDUSTRIA DE VILLA MERCEDES

1) Día y Lugar de entrevista

19 de septiembre de 2006, Villa Mercedes, San Luis

2) Identificación del entrevistado

Ingeniero Carlos Aostri, Vicepresidente de la Cámara Industrial de Villa Mercedes, San Luis.

Antecedentes

Villa Mercedes es una Ciudad del grupo de proyectos N° 3 y a la vez es la que inicia el N° 4 del Grupo Valparaíso- Buenos Aires

Actualmente en su ámbito y zona de influencia se encuentran en actividad más de ochenta empresas de manufacturas industriales (distribuidas en 15 rubros). Del total de empresas existentes (86), el 37% son grandes y el 63% se engloban dentro de pequeñas y medianas empresas.

Casi el 50% de estas últimas pertenecen a los rubros metalúrgico y alimenticio, predominando las empresas metalúrgicas por sobre las de productos alimenticios, con el 28% y 21% respectivamente. Teniendo en cuenta la cantidad de personas empleadas, el sector alimenticio es el principal generador de puestos de trabajo con el 37,12% de la mano de obra utilizada, seguida por la metalurgia con el 15,3%.

3) Introducción: Consideraciones generales sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

Se le presentó material y las principales características del proyecto.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

El proceso de industrialización que inició hace algunos años San Luis en la ciudad de Villa Mercedes fue acompañado a su vez por el desarrollo de un plan de obras de infraestructura en sectores claves de la economía que facilitaron y consolidaron inversiones del sector privado por más de 2000 millones de dólares.

Promoción y desarrollo permanente de la Infraestructura.

- Accesos y obras complementarias en Autopista Ruta Nacional N°7
- Zona de Actividades Logísticas y Estación Transferencia de Cargas.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Zona de Actividades Logísticas (ZAL):

Pensado a nivel regional y con clara inserción en el Mercosur, brindará la posibilidad de que la industria de San Luis pueda tener una mejor proyección a partir de mejoras en los medios de transportes. En este sentido el gobierno provincial ha iniciado las obras para construir una Plataforma Multimodal de Transporte en un predio de 98 has en la zona de la Autopista de las Sierras Puntanas y la Ruta Interfábricas. Este proyecto estratégico tendrá una incidencia directa en el desarrollo de la región y la provincia. Para Villa Mercedes tiene una importancia radical ya que se generaran nuevos puestos de trabajo.

Centro Granario:

La Sociedad rural de Río V propuso la creación en la Z.A.L. de un centro granario. El proyecto consiste en la instalación de una planta de acondicionamiento para transporte de cereal en condiciones óptimas: sin humedad, libre de malezas e insectos, etc. Este proyecto implica una reducción de costos para los productores lo cual implica un aumento en su rentabilidad y otra fuente de generación de puestos de trabajo para la comunidad.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

El trabajo que está haciendo la Cámara Industrial de Villa Mercedes está alineado con muchas de las ideas de la iniciativa.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Entre los factores críticos existentes podemos mencionar:

- Escaso nivel de eficiencia en los servicios de FFCC actual (ALL)
- Estado de la ruta 7 entre Villa Mercedes y Buenos Aires
- Falta de previsión en los accesos hacia Chile.
- Saturación del camino entre Mendoza y Chile.

- Falta de otras opciones de paso entre (nuevos pasos carreteros, ampliación del camino actual y de la variante del ferrocarril trasandino).
- Mejoras en el servicio de aduana.
- Escaso aprovechamiento de los recursos hídricos.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Villa Mercedes se encuentra ubicada en una zona particular desde donde se vincula con los principales mercados. Es una ciudad que cuenta con recursos humanos calificados y una amplia diversidad y capacidad de unidades de negocios instaladas. Todas estas fortalezas que puede ofrecer Villa Mercedes le permitirían consolidar el desarrollo industrial de la región.

5/ PRODUCTOR REPRESENTATIVO DE LA ZONA

1) Día y Lugar de entrevista

24 de agosto de 2006, en la Sociedad Rural de Río Cuarto

2) Identificación del entrevistado

Roberto Quadrelli, Médico Veterinario recibido en la Universidad de Río Cuarto. Empresario y administrador agropecuario. Miembro de la Sociedad Rural, y miembro de CARTEZ. Representante por CRA ante el SENASA. Integrante de un grupo CREA en San Luis. Tel: 0358-4636180

Se le presentó material y las principales características del proyecto.

Su grupo trabaja con siembra directa que ha permitido el desarrollo agrícola en la última década. También trabaja con planteos mixtos que integran ganadería vacuna.

La transformación agrícola viene del este hacia el oeste, es decir desde Santa Fe y sur de Buenos Aires con influencia del desarrollo de la industria metalmecánica, de los semilleros, la tecnología para el control de malezas, la soja transgénica, los nuevos métodos de conservación de granos que hacen que el récord de producción sea sostenible en el tiempo y continúe creciendo.

Cuellos de botellas en la infraestructura actual de la zona.

En el momento de cosecha y traslado a puerto es una limitante que hemos podido sortear con el almacenamiento de granos en bolsa en chacra.

La pérdida de protagonismo del FF.CC y su funcionamiento actual, la población se ha triplicado, el parque automotor se ha multiplicado y la precariedad de la infraestructura es bien manifiesta. Es decir que no sólo es limitrofe la llegada a puerto, sino también la seguridad y el riesgo que genera la situación actual.

El país es poco eficiente al analizar el uso de los recursos que dispone y su utilización actual, donde las variantes de demanda variaron sustancialmente.

Los cambios que se vienen produciendo en la región muestran que las industrias están contagiando a los productores de la zona, entonces vemos que se están

enriqueciendo con esta modificación. Incluso se está valorizando el precio de las tierras argentinas

Como el tren trasandino y la alternativa por el Paso Pehuenche, el productor va a tener más opciones para entregar granos como convenios con posibles emprendimientos de pollos, cerdos o etanol que van a garantizar el precio lleno en la zona porque van a competir fuertemente por el grano de la región.

En Río Cuarto se ha instalado una empresa avícola bajo la denominación comercial AVES con la idea de centralizar toda la cadena, e instan a los productores de todo tamaño para que se sumen al proyecto. Esto está llevando a un nuevo precio de mercado referente

Con políticas activas, previsibilidad y buen diálogo seguramente se podrá abastecer al mercado interno de igual manera que al mercado externo, sin tener que apelar a un doble estándar de calidad diferencial.

6/ AAPRESID

1) Día y Lugar de entrevista

2 de octubre de 2006, en la Bolsa de Comercio de Rosario

2) Identificación del entrevistado

Hugo Ghío, Secretario de AAPRESID y socio fundador. Participa en el directorio de Bioceres, una Sociedad Anónima de apoyo a la biotecnología fundada casi totalmente por productores.

Antecedentes

3) Introducción: Consideraciones generales sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

Se le presentó material y las principales características del proyecto.

Aun sin haber un crecimiento importante de la producción, la ruta 7 tiene problemas. Hay muchas obras pendientes, pero ante un crecimiento de la demanda – como es de prever de parte de los commodities -, sobre todo para el maíz, los volúmenes de producción que podrían llegar a pasar (a menos que se industrialice en la zona) no creo que se pueda pasar a puerto.

Con la nueva demanda de commodities para bioenergía hay una perspectiva muy importante de crecimiento para el maíz, sin duda en la zona núcleo. Puede que después se traslade hacia zonas más marginales, pero al menos va a comenzar en la zona núcleo. La realidad es que esta relación de 1.7 a 1 de la soja y el maíz hace muchísimo que no se veía. Bienvenido sea porque va a ayudar a resolver el tema del monocultivo de soja y puede rápidamente reaccionar de seguir esos precios. Por más que podamos encontrar problemas de infraestructura – llámese almacenaje, acondicionamiento para transporte -, y de insumos. En las zonas marginales, en la medida en que no se generen lugares para industrializar en origen el problema es mucho mayor.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

Para el área de los grupos del proyecto inversiones ligadas a mayor valor agregado al maíz y a la soja (aumento de capacidad instalada en plantas de molienda seca y/o húmedas, emprendimientos de producción de aves, cerdos. Adecuación de la oferta energética a los proyectados a futuro, ampliación de las plantas existente, nuevos proyectos de producción intensiva de cerdos y aves, crecimiento en el uso de maíz en producciones intensivas de leche y carne vacuna. Mayor capacidad de acopio y mejoras sustanciales y necesarias del FF.CC.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

El tren trasandino u otras variables de cruce son una necesidad. Lo más probable es que surjan fábricas que industrializarán localmente en las áreas marginales y la zona núcleo la veo con muchas posibilidades porque el mercado mundial – si sale EE.UU. – alguien lo tiene que abastecer, y Argentina tiene muchas posibilidades. En la medida en que el precio sirva nos va a servir mucho para la sostenibilidad de los planteos agrícolas.

Maíz en zonas marginales. Técnicamente en la medida que aparezcan demandas regionales bien definidas sin duda tendrá alto impacto. Si se logra el maíz resistente a sequía facilitaría muchísimo

En mi visión la producción de la zona núcleo iría a exportación y la producción del resto de las regiones iría a una demanda más atomizada y sin castigo de precios.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

Para el entrevistado el estudio de tramas para identificar a todos los integrantes involucrados en los procesos productivos y servicios de los productos en estudio.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública ido privada.

Se identifican en el mal estado de las rutas, deficiencias en la comunicación,. Lugares distantes de las ciudades, restricciones de la energía para industria falta de políticas de mediano y largo plazo.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

En la medida que la región se presente ordenada y en crecimiento a los posibles inversores el potencial de crecimiento es muy grande.

7/ MOLINOS CHACABUCO

1) Día y Lugar de entrevista

Martes 14 de Noviembre de 2006 – Oficina Central de Molinos Chacabuco en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Av. Rivadavia 789 Piso 13. Capital Federal.

2) Identificación del entrevistado

José Luis Bautista – Gerente del Departamento de Exportación, Departamento Comercial Molino Chacabuco. exportación@molinochacabuco.com.ar

Antecedentes de la empresa

* Producción actual: Molino Chacabuco comienza su actividad en 1918 con la adquisición de un molino harinero en la ciudad de Chacabuco, provincia de Buenos Aires. Actualmente este es el centro de operaciones de la empresa. Los dos productos comercializados son harina de trigo y alimentos balanceados para mascotas. Originalmente se dedicaban a la molienda de trigo, luego incursionan en el mercado con harinas fraccionadas de 1kg. para consumo familiar en sus variedades 000 / 0000 y leudarte. Ya en 1998, la empresa con casi 100 años de vida incorpora tecnología de extracción y comienza la elaboración de alimentos para mascotas.

También posee dos establecimientos dedicados a la agricultura así como a la cría y engorde de ganado vacuno, ambos totalizan 5258 ha. Establecimiento "El Cardal", 1525 ha en el pueblo de Garré, partidos de Guaminí y Tres Lomas, Provincia de Buenos Aires. Establecimiento "Marín", 3733 ha en el partido de Tornquist, Pcia. de Buenos Aires

* Capacidad instalada: La capacidad de molienda actual, alcanza las 120.000 toneladas anuales. Posee dos líneas de producción en funcionamiento. Tienen en sus planes ampliar la capacidad instalada.

De la molienda del trigo se obtienen harinas industriales, premezclas industriales que son utilizadas en la industria para la elaboración de productos alimenticios y harina fraccionada para el consumo familiar.

La elaboración de alimentos balanceados alcanza las 88.000 toneladas anuales y es utilizado para abastecer a la actividad avícola, a la producción de cerdos, conejos y a la alimentación de mascotas. La producción de alimentos para mascotas alcanza las 45.000 toneladas anuales, las diferentes marcas se orientan a satisfacer un espectro más amplio del mercado a través de diversos canales de comercialización.

* Destino de la producción: El 80% de la facturación corresponde al mercado interno y el 20% restante corresponde al mercado externo. Un alto porcentaje de la actividad exportadora de Molino Chacabuco S.A. consiste en la comercialización de su harina industrial. Actualmente exporta harinas de trigo y premezclas industriales a Brasil, Cuba, Angola, Bolivia, etc.

En lo que se refiere a Pet Food, Chile se impone actualmente como un importante mercado. También se exporta a Bolivia y a Uruguay.

De todas maneras se están buscando permanentemente nuevas oportunidades de negocios en el exterior. A su vez, ofrece asesoramiento completo a través de su Departamento de Comercio Exterior y realiza despachos terrestres y marítimos por contenedores hacia distintos mercados del mundo.

* Forma de traslado de la producción: El medio de transporte preponderante es el terrestre. El destino Perú y Brasil (nordeste) se realiza en la forma multimodal, lo que implica un trayecto vía terrestre y otro parte vía marítima. A Chile se envía en su totalidad por transporte terrestre vía paso Cristo Redentor. Los destinos son Santiago de Chile y los alrededores.

Se realizaron envíos a España e Italia de alimentos balanceados aunque no resultaron satisfactorios. El puerto utilizado fue el de Buenos Aires, aunque dependiendo del destino se puede utilizar otra terminal portuaria. A Perú se usa la salida vía Puerto de San Antonio en Chile. El flujo es el siguiente: se realiza un consolidado en containers en el molino, vía terrestre se envía al puerto de San Antonio, donde es cargado el navío con destino a Callao, Perú.

En Colombia se están registrando productos y la operatoria también se realizará por dicho puerto chileno.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

Sin conocer en detalle sobre el proyecto, indican que en lo conceptual, todo plan de infraestructura generaría un mayor beneficio para la empresa, ya sea ganando eficiencia y/o reduciendo los costos.

El fluido tránsito hacia Santiago de los productos elaborados (5º año consecutivo de envíos), con el detalle de perspectivas de crecimiento, hace que se tornen interesantes los proyectos que tiendan a mejorar y hacer más eficiente la infraestructura local.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

El desarrollo del FFCC (aún con costos menores) no debe de dejar de analizarse y tenerse en cuenta, aunque hay un prejuicio con respecto al tránsito de mercadería en tren, debido a los tiempos de entrega. Se debe pactar con el cliente el uso del servicio. El transporte terrestre está asegurado en 72 hs, en tiempo y forma. El tren no tiene certeza y si hay mucho manipuleo es visto como negativo. Es una alternativa que hay que analizar con cuidado, sobre la base de las referencias y calidad del servicio.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Las perspectivas de su negocio, con el desarrollo de estas obras, son positivas, ya que en el caso del tránsito a Santiago puede redundar en una mejora en los costos del flete. Con respecto a otras regiones no se vislumbran nuevas oportunidades de negocio ya que no hay dificultades para el comercio, pero cualquier mejora en la infraestructura mejora la potencialidad de los negocios en cualquier región.

En lo que respecta al comercio con China con la inscripción de productos para la alimentación animal, una mejor y más eficiente infraestructura, a su vez mas alternativas (puertos) nos posibilitará una mayor competitividad en el ámbito de costos.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

El entrevistado indica que simultáneamente a la construcción del ferrocarril trasandino habría que enfocar la puesta en marcha del Paso Pehuenche.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Sería interesante descentralizar la utilización del puerto de Buenos Aires y tener en los demás puertos la misma oferta de servicios portuarios para poder salir vía marítima desde dichas terminales. En este sentido se concreto trabajando en conjunto con otras firmas, un envío de harina de trigo hacia Cuba saliendo desde el puerto de Zárate. En la práctica esto demuestra que es posible utilizar otras terminales y aún tener un menor costo. Operatoria en San Antonio: sumamente ágil, más económica que la operatoria en el puerto de Buenos Aires, lo que facilitó el consolidado de productos en el molino, asegurando menor manipuleo de mercadería al consumidor final. La mayor agilidad y menores costos tornan a esta terminal en una muy buena alternativa para el envío de los productos a destinos del pacífico.

Es importante estar vinculado con el sector público, pero en el caso de la certificación de alimentos para uso humano, existe mucha burocracia, lo que lleva a extender los tiempos haciendo una operatoria menos eficiente (el tiempo es dinero). Se debe agilizar el papelerío para disminuir los costos de transacción. No se busca menor control se busca mayor agilidad.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

La situación internacional que beneficia al sesgo exportador de un sinnúmero de productos locales genera una nueva instancia. Si se gestiona bien permitirá un importante integración productiva natural y nuevas inversiones aplicadas en esas líneas.

8/ MAIZAR

1) Día y Lugar de entrevista

Miércoles 22 de Noviembre de 2006 – Oficina de MAIZAR en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Lavalle 548, P 3º B – Capital Federal

2) Identificación del entrevistado

Ing. Martín Fraguío – Director Ejecutivo de MAIZAR (Asociación Maíz Argentino)
mfraguio@maizar.org.ar

Antecedentes

MAIZAR se define como el espacio que convoca a todos los integrantes de la cadena productiva, comercial, industrial, alimenticia y exportadora del maíz, con el fin de promocionar el crecimiento de este insumo como producto y generar un mayor volumen de oferta para las industrias capaces de darle un más alto valor agregado.

Esta formado por una convocatoria amplia y abierta, y se fijó como objetivo generar riqueza en toda la cadena para lograr un crecimiento sostenido del cultivo y de todas sus industrias conexas, además de consolidar y aumentar nuestros mercados de exportación.

Se trata de integrar las visiones, intereses y realidades de industrias muy diferentes entre sí. Pero es justamente este desafío el que permitirá adquirir mayor conocimiento, mayor valor agregado, más y mejores negocios y mayor generación de empleo. Logros que, en definitiva, contribuirán a desarrollar una cadena más sólida y exitosa, y a generar mayor bienestar para nuestra sociedad.

Entre los objetivos planteados dentro de la organización podemos mencionar:

- Proveer información relevante a cada eslabón para mejorar su operación y su competitividad.
- Crear lazos de confianza entre los integrantes de la cadena.
- Buscar los problemas internos o externos que disminuyen la competitividad de la cadena.
- Proponer soluciones para que sean adoptadas por las empresas, el sector público y otras instituciones de la sociedad.

Con el cumplimiento de estos objetivos se busca:

- Aumentar el área sembrada en todo el país, enfatizando las regiones marginales como el NOA, el NEA y la zona sur.
- Eficientizar la relación entre el sector público y privado vinculados con el maíz.
- Promover industrias de transformación en proteína animal o de alimentación humana para aumentar el empleo a nivel regional.
- Promover la investigación y desarrollo del cultivo del maíz y de su utilización. Por ejemplo la biotecnología o nuevos usos como envases o biocombustibles.

En Resumen MAIZAR busca:

“Aumentar la eficiencia en todos los eslabones de la cadena de valor de maíz. Valorizando la calidad del MAIZ Argentino y recreando el orgullo de ser uno de los principales países productores y exportadores de MAIZ. A través de la generación de productos con valor agregado para satisfacer la demanda creciente de alimentos de nuestro país y de la población mundial. Reconociendo en el sector productor su visión sustentable y empresaria y la necesidad de aumentar el área sembrada. “

En la medida que se logran parte de los objetivos de Maizar se podrían sacar 2 conclusiones:

- va a aumentar el área de maíz y su productividad que llevaría a pensar en niveles de producción superiores a los actuales y su impacto sobre los distintos usos alternativos del maíz para consumo o exportación
- Necesidad de adecuar la infraestructura a la nueva situación.

El entrevistado identificó los mismos cuellos de botella que los descritos por la mayoría de los entrevistados.

9/ GLUCOVIL

1) Día y Lugar de entrevista

19 de septiembre de 2006, Parque Industrial Villa Mercedes, San Luis.

2) Identificación del entrevistado

Ing. Martín André, Superintendente Administrativo Planta Glucovil
mandre@ledesma.com.ar

Antecedentes

En 1982, Ledesma incursionó en la molienda húmeda de maíz. Actualmente la capacidad de molienda de maíz alcanza las 185.000 toneladas anuales. En su planta Glucovil, ubicada en Villa Mercedes, provincia de San Luis, Ledesma produce jarabe de fructosa, jarabe de glucosa, jarabes mezcla, jarabes de alta maltosa, gluten feed, gluten meal y germen de maíz. También se producen almidones nativos y modificados, utilizados por Ledesma como insumo en la producción de papel.

Los jarabes, almidones y subproductos de la molienda húmeda se exportan principalmente a Chile.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

Facilitar la vía de comunicación terrestre Villa Mercedes – Valparaíso, con lo cual falta completar el tramo de autopista entre Desaguadero y San Martín (Mendoza), y mejorar todo lo que es el tramo de ruta entre Mendoza/ Libertadores/ Valparaiso. Así como al pueblo que está intermedio en los Andes.

Otro aspecto de inversiones que está en marcha, y estiman en 4 meses terminarlo, es la zona de logística y puerto de carga multimodal que va a permitir las facilidades de acceso ferroviario de manera de tener la doble alternativa de mover tanto camiones como FF.CC.

Una vez que se tenga resuelto los temas básicos de transporte terrestre y ferroviario, seguramente después serán necesarias inversiones en galpones ubicados en zonas estratégicas. Los mismos privados van a tener la necesidad de contar con galpones propios en la zona del predio que tiene la provincia de San Luis en Villa Mercedes.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

De 80 empresas instaladas en Villa Mercedes más de 35 son exportadoras y el principal porcentaje de esos envíos al exterior se lo está llevando Chile, con lo cual apuntar a reducir los costos de transporte es focalizar en un tema de gran trascendencia. Los fletes tienen una incidencia muy fuerte y marcada tanto en el traslado de materias primas como en el traslado a los clientes de los productos terminados.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

Nos faltaría tener en San Luis una zona primaria aduanera como la que ya existe en Villa Mercedes. Sabemos que el 70 % de las manufacturas de origen industrial salen de Villa Mercedes. Incluso este porcentaje podría incrementarse en la medida en que se potencien las fortalezas de este grupo de industria instaladas en la zona.

La mejora en infraestructura de ruta 7 y el acceso ferroviario para los envíos que vengan de Mendoza a Buenos Aires es fundamental porque reduce kilómetros y da una alternativa a la ruta 8 totalmente congestionada.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Sumaría a lo ante dicho el tema energético. En la medida en que esta zona se potencie como centro logístico y más de transporte multimodal de cargas requiere una seguridad y disponibilidad de energía eléctrica importante para no detener el trabajo por ese tema.

Cuando se corta el paso de Libertadores se sufren consecuencias nefastas. No sólo hay parada de fábricas y desabastecimiento, sino también el daño comercial y económico a las empresas que están del otro lado. Decididamente hay que tener alternativas de cruce y alternativas de transporte

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Con la llegada del FF.CC creo que va a haber más presencia de los dos medios de transporte. Acá lo importante es pensar en un mayor comercio con presencia del FF.CC. el transporte por camiones no sólo no va disminuir su actividad, sino que la va a incrementar en recorridos cortos entre plantas, silos y lugares de transferencia, pero queremos crecimiento con ferrocarril, de lo contrario no van a soportar dos autopistas el desarrollo futuro.

Tenemos fortalezas en rubros de alimentos, agroindustrias e industrias metalúrgicas y metalmeccánicas. Son recursos que tiene privados toda la región y Puede genera intercambios mucho mayores que los que ahora tiene con Chile (CAMARA)

10/ ACEITERA GENERAL DEHEZA

1) Día y Lugar de entrevista

28 de septiembre de 2066, Adrián Urquía 149, Gral Deheza – Pcia de Córdoba

2) Identificación del entrevistado

Ingeniero Agrónomo Román E. Grosso, Departamento Cereales y mercado interno.

rgrosso@agd.com.ar

Antecedentes

Aceitera General Deheza y sus empresas vinculadas conforman, hoy, un complejo agroindustrial integrado cuya actividad principal es la fabricación de proteínas vegetales en forma de harinas y pellets, y la producción de aceites vegetales. Además, se dedica a la explotación agrícola ganadera y a la comercialización de cereales cuyo principal destino es el mercado externo, tales como, trigo, maíz y sorgo granífero. Además, AGD ha desarrollado un programa de trazabilidad para maíz Flint o maíz Plata, de particular interés para la industria de copos de maíz y snacks de la Unión Europea. Este grupo industrial, que mantiene su sede central en la localidad de General Deheza, ocupa a más de 2000 personas y sus productos abastecen al mercado argentino y a 45 países de los cinco continentes. AGD también produce maní apto para consumo humano (HPS) y blanchado (maní pelado), mayonesas regulares, light y elaboradas con aceite de oliva, manteca de maní, alimentos bebibles de soja y jugos de frutas. Además, explotan establecimientos agropecuarios propios, arrendados y en asociación con terceros productores, y brindan servicios ferroviarios y portuarios.

AGD es una de las principales empresas exportadoras de aceites envasados del país, participando del 30% del total exportado desde Argentina. Así, con una actividad exportadora en constante expansión, la empresa cuenta, hoy, con una importante red global de operaciones que permite organizar y eficientizar su presencia en los 5 continentes.

Las marcas de AGD concentran el 25% del mercado interno de aceites vegetales, el 15% de mayonesas y el 20% de Alimentos Bebibles de Soja y jugos de frutas. Siguiendo su vocación exportadora, el 50% de la facturación actual de la Unidad de Marcas de AGD, proviene de sus clientes en el exterior. AGD llegó a facturar, en el ejercicio 2004/5, cerca de 1.430 millones de dólares si se computan los totales en concepto de exportaciones y de ventas en el mercado local.

Producción primaria

Aceitera General Deheza comienza su proceso integrador con la explotación agropecuaria de aproximadamente 200 mil hectáreas de campos propios, arrendados o en asociación con terceros productores, en las zonas más aptas de la Argentina para la obtención de soja, girasol, maní, trigo, y maíz, materia prima que luego utiliza en la elaboración de sus productos. Además brinda asistencia

técnica a los productores agrícolas, distribuye agroquímicos, fertilizantes y semillas, manteniendo estrechas relaciones de asistencia y apoyo técnico y comercial con más de 6.000 productores del hinterland agrícola argentino.

Criadero de Cerdos AGD se inicia en la producción porcina en el año 1993 con un criadero de ciclo completo de 500 madres situado en un campo propio próximo a la localidad de Santa Eufemia (provincia de Córdoba). Cuatro años más tarde amplía las instalaciones con la construcción de un criadero de 1200 madres en un sistema "ISO-WEAN", o de tres sitios, completando 1700 madres en producción.

En este contexto, el grupo industrial mantiene, a través de convenios, una estrecha relación tecnológica con importantes instituciones dedicadas a la investigación en la República Argentina, como el INTA, AAPRESID, CREA y diversas Universidades Nacionales.

Procesamiento industrial

AGD y sus empresas vinculadas tienen organizada su estructura industrial en seis establecimientos distribuidos en tres provincias argentinas: Córdoba, Santa Fe y San Luis.

La capacidad instalada del complejo alcanza en la actualidad las 15.000 toneladas diarias.

En Córdoba

Complejo General Deheza
Planta Alejandro Roca
Planta Dalmacio Vélez Sarsfield

En Santa Fe

Planta Chabás
Terminal 6 Industrial

En San Luis

Complejo Niza (Villa Mercedes)

Acopio

Para aprovechar al máximo la capacidad instalada, se reforzó el abastecimiento de materias primas con la construcción de plantas de acopio en distintas zonas geográficas.

Cuenta con 29 plantas de acopio y 6 oficinas de compra, distribuidas en 9 provincias argentinas: Córdoba, Chaco, Santa Fe, Buenos Aires, Tucumán, Salta, San Luis, Santiago del Estero y Entre Ríos. En cualquiera de estas plantas se puede acopiar soja, girasol, trigo, sorgo, maíz, maní industria y maní runner. El acopio de uno u otro producto depende del espacio disponible, la zona de producción y la decisión comercial de la empresa.

Logística

Uno de los ejes fundamentales del desarrollo vertiginoso de AGD y sus empresas vinculadas está en el manejo de la logística, diseñada bajo el concepto de integración de todas las áreas. Para ello, el grupo industrial cuenta

con el ferrocarril Nuevo Central Argentino (NCA) y dos servicios portuarios de gran eficiencia: Terminal 6 S.A. y Guide S.A.

Las empresas que constituyen el grupo AGD son:

- ▶ Aceitera General Deheza S.A.
- ▶ Aceitera Chabás S.A.I.C.
- ▶ Niza S.A.

11/ UNIVERSIDAD NACIONAL DE RIO CUARTO

1) Día y Lugar de entrevista

29 de setiembre, en la Universidad Nacional de Río Cuarto

2) Identificación del entrevistado

Ana Geymonat, Profesional de la Secretaría de Desarrollo regional de la UNRC. Profesora Asociada de Economía Agraria en la Licenciatura de Economía, de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNRC Córdoba.

Participó de la entrevista el Ingeniero en Producción Agropecuaria Héctor Beguet, Vice Decano de la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la UNRC

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado e Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Todo lo que pueda ser ampliar la infraestructura tanto para transportes como almacenaje y embarques debe ser una prioridad si se piensa en ampliar la posibilidad de la comercialización de esta zona y el aumento real de su producción. La variante ferroviaria hacia Chile permitiría costos baratos y logística eficiente. Además, el productor de la zona multiplicaría sus posibles destinos de producción, incluso salida al Pacífico si fuera previsible. Hasta ahora todo sale vía Rosario, con un descuento fuerte en el flete y tener otras variantes se vería muy positivo.

Hablando del sur de Córdoba y San Luis, se están dando inversiones importantes tales como una integración de industria porcina en San Luis, una integración avícola en Río Cuarto y una fábrica de etanol complementadas con engorde de bovinos y/o tambo.

5) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

Fuerte impacto porque al solucionar sus restricciones como zona lejana a puerto.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Se percibe un alto grado de desarrollo productivo al igual que en la zona núcleo. La infraestructura que existe actualmente los medios de transporte, la planta de camiones por vía terrestre está totalmente desbordada, utilizada en su capacidad máxima, es decir que si hay un crecimiento de la producción, incluso a plazos muy cortos, acentuará la limitante.

Las obstrucciones en la ruta 7 (laguna la Picaza), intensifica el tráfico de la ruta 8, aumentando la congestión.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Hasta el momento la gente no ve la salida al Pacífico en concreto. Siempre ha sido una utopía. Me parece que si uno se planta en la zona marginal de la región pampeana no está esa conciencia.

La Universidad Nacional de Río Cuarto trabaja actualmente junto al INTA, las cooperativas agropecuarias y la sociedad rural de Río Cuarto, además de pares de la Universidad de Villa Mercedes y San Luis para ver como la región puede crecer armónicamente.

VINOS

12/ BODEGAS BORBORE

1) Día y Lugar de entrevista

20 de septiembre de 2006, Colón S/N San Martín, San Juan, Argentina.
Teléfono (54 0264-4971- 482). info@bodegasborbore.com

2) Identificación del entrevistado

Aída Pulenta de Berzenkovich, Gail Berzenkovich, Sebastián Fojo,	Propietaria de Bodegas Borbore Area de Relaciones Públicas Area Comercio Exterior
--	---

Antecedentes

Aída Pulenta, integrante de una de las primeras familias ligadas a la elaboración de vinos en San Juan, en conjunto con sus hijos, se hicieron cargo de Bodegas Borbore pocos años atrás. Con su experiencia y capacidad de gestión incorporaron tecnología buscando mejorar la calidad de sus productos, desde la etapa inicial en los viñedos, pasando por la cuidadosa elaboración y fraccionamiento, hasta llegar a la etapa de comercialización. Esto coincide con la puesta general de la región de Cuyo a trabajar una vitivinicultura de vanguardia. Esto obligó a fuertes inversiones en los últimos años, pero también contempla nuevos planes de inversión y desarrollo para los próximos años.

Se encuentra ubicada en el Departamento San Martín, a 21 km al este de San Juan.

El establecimiento está organizado en dos naves independientes. Una para molienda y elaboración de vino y otra para su fraccionamiento y maduración en botellas.

La elaboración de vino se realiza bajo estrictas normas de control de temperatura de fermentación, en ambientes de CO2 bajo estrictas normas de control en todos sus procesos.

La bodega posee una capacidad de 12.500.000 litros

Actualmente se ha realizado un amplio proyecto de inversión incorporando tecnología de última generación de origen italiano. El sector de embotellado cuenta con una línea de fraccionamiento de vinos automática, cuya capacidad es de 6.000 botellas por hora.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

No conocía el tema con lo cual se acompañó material para presentarlo.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

Bodegas Borbore apostando al potencial de la región de Cuyo para la producción de uva, y pensando en las perspectivas del mercado mundial, ha dado valor agregado a sus producciones, porque casi todo el vino que producen es de calidad (varietales).

Al igual que ellos, la mayoría de las bodegas de cuyo, han hecho un esfuerzo similar. Esto señala que la zona ha crecido y tiene proyecto de seguir haciéndolo en la medida en que lo permita el mercado mundial.

Esto genera mayor demanda de insumos, de servicios, de profesionales, de obras civiles y por supuesto, tener certidumbre en que la región acompañará con la infraestructura necesaria en energía, caminos y comunicación.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Los proyectos contemplados del Grupo 3 darán mayor competitividad y estabilidad al negocio actual de la zona por mejorar las variantes y los costos de transporte y de logística.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

La zona de San Juan opina también que sería una inversión necesaria el Paso de Aguas Negras y Paso Pehuenche.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

- La poca eficiencia actual del ferrocarril
- El estado de la ruta 7 que alarga el recorrido a Buenos Aires con su correspondiente impacto en el costo
- Previsibilidad en la oferta de energía
- Mejoras en la aduana

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

De hecho, el conjunto de bodegas de Cuyo han mejorado mucho su integración con las bodegas chilenas y su vinculación con importadores de distintos del mundo, a los cuáles proveen.

13/ BODEGAS ARGENTINAS AC

1) Día y Lugar de entrevista

21 de septiembre de 2006, Rivadavia 592, Mendoza, Argentina.

2) Identificación del entrevistado

Walter Pavón, de Bodegas de Argentinas AC
wpavón@bodegasargentinaac.com

Contacto: Juan Carlos Pina, Gerente de Bodegas Argentina.

Antecedentes

Durante los años 1970-1980 se originaron, en Argentina, ciclos abundantes en la producción vitivinícola que derivaron en fuertes excedentes, contrarrestados con la aplicación de políticas de erradicación de viñedos.

Desde comienzos de los '90, la industria vitivinícola ha demostrado crecimiento sostenido, sobre todo a escala cualitativa más que cuantitativa. En esta actividad, sólo Mendoza representa entre el 75 y el 80% de la industria nacional. El 98% del vino producido integraba el segmento de "Producto Básico" que es el que se exporta a granel y proviene de uvas no varietales. En general tiene como destino Rusia, Europa del Este, e inclusive Sudáfrica cuando existen buenos precios. También hay vinos de valor intermedio, vinos de valor medio-alto y la línea de vinos de alto valor.

La segmentación de mercado de los '70 y '80 se fue modificando en los '90 por la apertura de nuevos negocios. Comienza así la elaboración de productos de mayor calidad y mayor precio. Surgen los varietales, los vinos de media y alta gama, fruto de la incorporación de tecnología. Se destaca que en esa década las bodegas se equipan y proyectan al mercado internacional, aún con un tipo de cambio desfavorable; e incluso continúa la expansión tecnológica en la crisis de fines de los noventa.

Eso permitió que hoy exista un alto grado de tecnificación y recursos humanos altamente calificados en todas las áreas, desde la producción hasta la comercialización.

Hoy la industria elabora tanto vino de calidad como vino básico.

En Argentina la industria vitivinícola manifestó por tercer año consecutivo un crecimiento del 30% en las exportaciones, y si bien se espera igual crecimiento para este año, se pronostica que se estabilice en ciclos posteriores. Además, los envíos al exterior han llegado al 20% del volumen de vino producido, siendo que anteriormente no superaba el 8%. Además, hoy son productos de mayor valor agregado, lo que implica un precio diferencial.

Mostos. En los '90 se produjo una transformación en la industria por un acuerdo entre Mendoza y San Juan, donde se especificaba la obligación de la elaboración de mostos. Este acuerdo se percibe hoy como muy complicado y poco flexible, sobre todo porque se encuentra fuera del contexto actual.

En el momento de aplicación del acuerdo fue útil, porque dio sustento a una industria que llevó a que hoy Argentina sea el principal exportador de mosto. Su mayor competidor es Estados Unidos, que a su vez es el principal socio comercial.

El vino básico es considerado un commodity y el mosto, un producto con un grado de procesamiento.

En la provincia se trabaja con organismos de promoción de las exportaciones como el Wine Sofá Argentina y Pro Mendoza. Se percibe la presencia de capitales Chilenos, y no existe trabajo institucional coordinado.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

No conocía el tema con lo cual se acompañó material para presentarlo.

El 100% del transporte del vino se realiza en camión, en contenedores denominados flexitank, al tiempo que el mosto se exporta en tanques de 200 litros.

No se usa el tren porque hay poco desarrollo. El servicio es irregular, no hay capacidad ni confianza, y el servicio se caracteriza por la baja operatividad.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

La proyección de la actividad vitivinícola al mercado internacional genera demandas en lo que respecta a infraestructura, especialmente en mejores y más alternativas en transportes y red vial, servicios, infraestructura portuaria y desarrollo de telecomunicaciones.

Antes las bodegas tenían su departamento de comercio exterior en Capital Federal donde se encontraba el puerto, sin embargo actualmente migraron hacia las plantas elaboradoras y las bodegas, permaneciendo sólo los departamentos de marketing y comercio exterior en los grandes centros de consumo.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Si bien Argentina es un viejo productor de vinos es un actor nuevo en el mercado internacional y posee un fuerte mercado interno. El consumo per cápita se sitúa entre los 28 y los 29 litros, que antes eran 70 u 80 de vino básico. El cambio se debió a la sustitución de bebidas, a las crisis económicas y a los cambios en los hábitos de consumo.

Actualmente existe una mayor relación con los proveedores del resto del mundo en la provisión de insumos y tecnologías para elaborar productos que satisfagan la demanda internacional.

Las industrias nacionales compiten con los viejos productores (España, Francia, Italia, Portugal, Alemania), además de los nuevos jugadores del mercado internacional como Estados Unidos, Sudáfrica, Nueva Zelanda y Australia. En

este contexto Argentina tiene buen horizonte de crecimiento. Hay demanda internacional de vino de calidad y este país cuenta con él.

6) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

En Argentina la internacionalización del sector fue muy importante para los desarrollos posteriores; sin embargo Chile posee una ventaja de 25 años de diferencia en desarrollo de marketing y la exploración del mercado.

El 100% del transporte del vino se realiza en camión, en contenedores denominados flexitank, al tiempo que el mosto se exporta en tanques de 200 litros.

No se usa el tren porque hay poco desarrollo. El servicio es irregular, no hay capacidad ni confianza, y el servicio se caracteriza por la baja operatividad.

7) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

La infraestructura, los servicios y la flexibilidad en la burocracia para exportar son factores que suman al crecimiento del sector. Un mayor uso del puerto de Valparaíso es visto como positivo, ya que desde ahí se puede abastecer a muchos destinos de Latinoamérica, que son crecientes demandantes de los vinos argentinos.

14/ PRO – MENDOZA

1) Día y Lugar de entrevista

21 de septiembre de 2006 Paseo Sarmiento 212 Piso 1, Mendoza

2) Identificación del entrevistado

Leandro Roldán.

atencion1@promendoza.com

Antecedentes

Es similar al organismo Pro-Chile, y fue creado para promocionar las exportaciones de la Provincia.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

El tren trasandino puede tener un impacto positivo en la economía. Chile es el 3º comprador en importancia de Mendoza. En términos de país, Argentina presenta una balanza comercial superavitaria con Chile de 4.000 millones de dólares.

Mendoza es paso de productos provenientes de San pablo, Buenos Aires y de Rosario que llegan por la ruta nacional N° 7, para salir por Chile hacia los puertos del pacífico.

El FFCC tiene la ventaja de estar pocos días cerrado, beneficia a la carga a granel, abarata los costos y confluye en una mejora de la competitividad.

DIAGNOSTICO RED VIAL

El estado de las rutas no es muy bueno, se producen cortes por las nevadas (a pesar de los cobertizos y los trabajos de mejoramiento. Aproximadamente el paso suele estar cerrado unos 30 días al año.

El FFCC no juega en contra del camión que presenta costos operativos más altos, y permitiría canalizar la operatoria comercial de productos con menos valor agregado como la betonita, los vinos, los mostos a granel, y/o los gases (praxair) que son potenciales productos para transportar por tren.

La limitante que presenta el tren es la infraestructura en el cambio de trocha. En el tramo Mendoza – Buenos Aires hay trocha ancha, y de Lujan de Del que a Los Andes en Chile la trocha será angosta. Lo que se solucionaría – sencillamente - con una estación de transferencia de carga multimodal.

El FFCC a Buenos Aires es deficiente en cuestión de velocidad en el transporte ante la ausencia de inversión privada (mayor cantidad de vagones, de locomotoras, etc.

Se piensa que el tren trasandino podría ayudar a toda la red férrea a desarrollarse para competir.

Finalmente, para apuntar al mercado asiático, la salida por el puerto de Mendoza, al igual que toda otra opción de cruce eficiente de la cordillera es crucial. El ferrocarril trasandino daría impulso cierto a la región que redundaría en mejores relaciones comerciales, disminución de costos para los exportadores locales y mejores oportunidades de negocios para los importadores.

15/ FORESTAL Y AGROPECUARIA CANDELARIA SOCIEDAD ANÓNIMA (AFSA)

1) Día y Lugar de la entrevista

9 de Setiembre de 2006, Hotel Lavalle – Villa Mercedes – San Luis

2) Identificación del entrevistado

Roberto Runge. Presidente de la empresa. Operador de cargas y exportador.

Antecedentes

Se trata de una empresa que exporta alimentos balanceados, maderas, granos, carbón y vino.

Están cargando mercadería desde Bolivia, Paraguay y Argentina para ir a Chile.

Prefieren salir por Valparaíso y no por Buenos Aires. Los costos de la aduana Chilena son mucho menores que los costos de la Aduana de Buenos Aires. Los tiempos y la eficiencia, también son menores.

En Villa Mercedes se consolidan todos los productos que se traen de las provincias y se sale por los puertos chilenos.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

No conocía el tema con lo cual se acompañó material para presentarlo.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

El Proyecto de Centro de Carga de Villa Mercedes se encuentra en marcha y es considerado una buena idea frente a los inconvenientes en el invierno por el clima. Hay impacto por atrasos y no se consiguen camiones para viajes internacionales porque las firmas no quieren complicarse.

En el área de grano de maíz trabajan en la habilitación de una planta de elaboración de premezclas para llevar a los feedlots chilenos; al tiempo que en maderas están haciendo exportaciones desde Valparaíso, para lo cual acondicionan en Argentina productos elaborados de grado 3 (pisos, tablas) y salen desde Chile. El trayecto desde Argentina va por camión playo en palets, aunque también está la posibilidad de procesar en Chile.

Los costos del tren eran buenos, pero existían problemas en la organización de la disponibilidad de contenedores, en la coordinación de los envíos y dificultades financieras para usuarios pequeños y medianos.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

El nuevo servicio debe ser confiable, ágil y debe asegurar la llegada a destino. Estos requerimientos obligan a agilizar las aduanas. San Luis no está muy desarrollado en esos términos.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

Sería necesario unificar tipo de los vagones, containers y otras clases de envases, para simplificar la logística, los trasbordos y para realizar un solo trámite de aduana.

Hay que unificar medidas para cualquier tipo de transporte. Logística hay y es suficiente. De hacerse el FF.CC. trasandino, operativamente eficiente las inversiones van a crecer mucho en todo lo referido a la carga, depósitos, desvíos, etc.

El traspaso de la carga a la trocha angosta tendría que estar contemplado por la aduana, porque o va el camión precintado hasta Valparaíso o la unidad de carga es el contenedor.

Suponiendo que el maíz esté muy demandado en la zona, mejorando la conexión con Chile crecería el nivel de demanda desde ese destino.

También existen muchos otros productos, no solamente de la Argentina son de los otros países del cono sur que harían crecer significativamente el intercambio comercial con el consiguiente tráfico de mercaderías.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Impedimentos durante todo el año:

El problema se presenta en el invierno exclusivamente con el tema de las nevadas. A veces quedan los camiones 15 días y esto afecta muchísimo a la empresa. No hay programación válida para lo que es manera.

Desde el punto de vista de cereal, los camiones que van a Chile permiten sólo 28 mil kilogramos de barandas bajas. Esto obliga a mandar todo embolsado porque no se puede caer en los envíos a granel. Productos como el carbón, de una baja relación volumen /peso y de peso /precio, la baranda baja no deja mandar una gran cantidad de kilos. No se llega a cargar más de 20.000 mil kilos en ningún caso. No hay camiones cerealeros en gran cantidad.

Todos estos productos tendrían al ferrocarril como el transporte más adecuado.

16/ SUL MINEIRA SA

1) Día y Lugar de entrevista

22 de Septiembre de 2006, Serú 251 esq. Yapeyú. Barrio Bombal. Mendoza

2) Identificación del entrevistado

Mario Bartolucci, Director Comercio exterior.

jbartolucci@sulmineira.com.ar

Antecedentes

Cuando una bodega realiza el transporte de mercadería por mar la naviera define si sale por ferrocarril o camión, según la disponibilidad de transporte; y coordina el traslado con la bodega, quien realiza los trámites de exportación con el importador.

Un envío tipo desde Mendoza y saliendo por Bs. As, requiere que inicialmente se pauten las condiciones de entrega, las cantidades, los precios, los fletes respectivos, y se firman los correspondientes contratos. También se pacta la forma de pago. Paralelamente la bodega remite las muestras para los análisis correspondientes que realizará el Instituto Nacional de Vitivinicultura (INV), cuyos resultados demoran 10 días. Una vez que estos llegan se pauta la fecha de carga para unas 48 horas posteriores y se realiza la carga a granel, en contenedores de 20 pies que interiormente cuentan con un flexitank (bolsa de acero) con capacidad para almacenar unos 24.000 litros. Este tanque se conecta con un medidor o caudalímetro directamente a la pileta. Se llena, luego se cierra y se precinta.

La aduana se hace en el BAP, ferrocarril que se encuentra en Palmira, y/o en Cacsá que también es por el lado del río. La tercera alternativa es salir con camión por Puerto Seco.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

Pese a que hoy la región cuenta con dos redes ferroviarias (BAP y ALL), presentan menor disponibilidad para fletes que el camión, lo que empuja más el uso de este último. Se concluye que de existir mayor disponibilidad de vagones aumentarían los envíos por ferrocarril.

4 y 5) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado e impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Esta empresa que es especialmente de logística, considera que toda mejora en el sistema ferroviario en la mejora de paso y en la ruta 7 traerá mayores inversiones vinculadas a mayor producción, cimiento del intercambio entre Mendoza y Chile, y Mendoza y Buenos Aires por lograr variantes más baratas eficientes y previsibles.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

La opinión crítica principal es la duda de la concreción de la obra y sus tiempos del ferrocarril trasandino.

Les resulta válida la delimitación del área de la zona de proyectos, su descripción y georreferenciación de las empresas referidas a los productos elegidos para el estudio, además el detalle cuantitativo y cualitativo de sus impactos sobre las cadenas productivas.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

En la zona hoy se evalúa como principales limitantes logísticas los imprevisibles factores climáticos y la disponibilidad de transporte.

Últimamente condiciona a la región la escasa – y por momentos nula -, disponibilidad de camiones, además de los problemas con el paso con Chile.

En una primera aproximación surgen como limitante a todo el proceso de envío al exterior, los problemas climáticos que afectan el paso. Esto lleva a que la salida sea por Buenos Aires si el paso se encuentra bloqueado aunque aumenten drásticamente los costos (gastos extras consignados como “costos portuarios” que no sólo los absorbe la bodega sino que se pagan según lo pactado de antemano en los contratos. Además, generan mucha incertidumbre entre las partes, porque de lo contrario no se puede cumplir con las remesas en tiempo y forma.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

En Mendoza y San Juan, donde la empresa opera, hay condiciones de crecimiento en los servicios y logística tanto como crezca la producción y la infraestructura se adecúe.

17/ América Latina Logística ALL

1) Día y Lugar de entrevista

5 de diciembre de 2006, Buenos Aires, Argentina.

Identificación del entrevistado

Francisco Alvarez Barreiro, Agente de Distribución y Logística de Danone.
Camino ínter fábricas, Av. General Savio 4550, Córdoba, Argentina

Antecedentes

Durante 3 años se desarrolló como Gerente Comercial en ALL para el Desarrollo de Negocios en la ciudad de Mendoza en 1999. con anterioridad trabajó durante 7 años como Gerente de negocios de Ryder (Operador Logístico Americano). El 25 de julio de 2000 se desvinculó de ALL y continuó como Docente de Logística y Transporte en el Instituto Tecnológico Universitario y Profesor de Evaluación y Formulación de Proyectos Logísticos en la Universidad de Mendoza.

3) Introducción. Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

La primera inversión debería estar enfocada en darle prioridad al Ferrocarril Trasandino, al Paso Peuenche y a otras opciones de paso que permitan superar la barrera geográfica que fija la Cordillera. Las contempladas en este proyectos y otros. La mayor cantidad de canales facilitan superar situaciones de contingencia por problemas de nieve y/o otras causas.

Del lado chileno: hay que reconstruir toda una zona que va desde el túnel hasta la primera parte de un ramal que baja de una mina de cobre que llega a los Andes. En los Andes hay que hacer una estación de transferencia para el cambio de trocha ya sea para el transporte en graneles o en contenedores. Respecto de los contenedores sus medidas deben corresponderse con túneles de altura y ancho adecuada.

Los túneles son una traba insalvable para los contenedores.

De ambos lados generar puntos de cruce para tener una capacidad neta de transporte a lo largo de día. 5 o 6 formaciones pudiendo cruzarse en distintos

puntos del recorrido de los ramales, lo que obliga a tener 5 o 6 puntos de cruce de vías que deberían ser tan largas como las formaciones que se cruzan.

Inversiones privadas. La principal sería en vagones, un medio que no necesariamente tiene que ser sí o sí propiedad de la línea. Determinando el tipo de flujo que se cruce, para que sea eficiente hay que revertir la situación para lograr llevar y traerlos cargados, que no es el caso particularmente de graneles. Y en contenedores es completamente desbalanceado lo que se manda desde Argentina que lo que llega desde Chile.

Puede haber transporte de contenedores de fríos en los que se instalan generadores o captan la misma electricidad del tren, en el caso que la formación sea eléctrica.

La eficiencia volumétrica en ferrocarriles es mala, con lo cual estamos hablando de formaciones de no más de 25 vagones, porque cuando más largos son más infraestructura de cruce se va a necesitar.

Pasos de menor altura, en lo posible otros pasos. En lo que hace relativo al perfil de flota de camiones que necesitas para hacer esos pasos y siempre pensando que hay que ir paralelos de mayor cantidad de canales que habilitan para salvar situaciones de contingencia por cierres por nieve y hasta te diría otras causas. Así que la primera inversión debiera venir para abrir pasos alternativos.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre le desenvolvimiento de la región.

Lo primero que hay que hacer es eliminar el transporte de sustancias peligrosas y reducir todo tipo de siniestros inmanejables a los pasos internacionales.

Especialmente lo que hay que hacer transitar por túneles.

La nieve puede acumularse en gran medida también en los pasos internacionales, la vía pavimentada y la ferroviaria tiene necesidad de cobertizos. Las tormentas de nieve provocan aludes y los aludes rompen la infraestructura.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

El entrevistado muestra preocupación sobre los tiempos que demandará poner en marcha finalmente al ferrocarril. Sobre todo por las enormes restricciones que enfrenta el proyecto.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Cuellos de botellas

La alternativa ferroviaria incluída en el Grupo 3 de Proyectos para sortear la Píscara es tema primordial para el funcionamiento del ferrocarril

El FFCC desde el año 60 en adelante ninguna industria – con excepción de AGD - se ha construido pensando en el FFCC Con lo cual no ha tenido desvío ferroviario y el tren es rentable cuando no necesita interfase de camión entre el

punto productivo y el punto de embarque. Cuando se usan camiones se tienen impactos en el costo de camiones para cargar en vagones.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Hay un flujo mayor de comunicación con el Pacífico. Al desaparecer el FFCC las empresas armaron su propia logística. Se encarece cuando se mezcla Ffcc. – vagón y cambio de trocha. A la carga es necesario enviarla en un vehículo liviano desde el campo hasta la planta y necesitas manipular esas mercaderías con contenedores o con pallets.

Con respecto a San Juan y al túnel de Aguas Negras: debiera haber una red de alternativas que de variantes. La inversión minera que hay en la zona acrecentó el tránsito para el abastecimiento de insumos lo que confluye en un mejor estado general de la red vial. Si se hiciera un túnel de menor altura funcionaría como un canal alternativo.

18 / COX & Compañía

1) Día y Lugar de entrevista

27 de Octubre de 2006, en Santiago de Chile

2) Identificación del entrevistado

Eduardo Benavento Z, Gerente de Operaciones y Logística de Cox & Compañía
Domicilio Camino del Sauce fundo San Pedro N° 3, Calera de Tango. CC 60.
Teléfono (562) 855-7430.

Antecedentes

La empresa es importadora de alimentos de Argentina, Colombia y Ecuador, y en menos medida Brasil. Trabajan 6.000 toneladas mensuales. Antes trabajaban con supermercados pero en los últimos años abastecen industrias importantes como Nestlé y Soprole. Traen soja en grano de Bolivia y aceites de Argentina. A veces, por preferencia la credibilidad en el actor comercial y la facilidad del flete pagan más caro el producto. Por ejemplo, el azúcar es más barata en Brasil, y tienen opción de traerlos por vía terrestre y marítima pero tiene riesgo permanente de precios y de abastecimiento. De Argentina van a Mendoza por camión, se trabaja sobre pallets con una malla que envuelve a las bolsas de productos (en este caso azúcar) que los sujeta y que permite sean susceptibles de manipular a través de una horquilla. Las nuevas opciones de logística van a permitir mucho más los mercados de bienes.

3) Introducción: Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

No conocían el proyecto con lo cual se lo presentó debidamente.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

Con FFCC trasandino el mercado chileno compraría más y comenzaría el intercambio.

Las materias primas que llegan de Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay van a encontrar gran especialización en los puertos de Chile y los trenes de contenedores podrían descargar en un día o medio día.

Los negocios complementarios son aumentar la capacidad de puerto, los depósitos de frío, las nuevas playas distribuidoras de carga, mejoras en las aduanas, en el paso fronterizo.

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

El crecimiento en la infraestructura de los puertos, caminos y servicio sitúa a Chile como especialista en comercio exterior, con banca para financiar exportaciones, para dar valor a materias primas aprovechando los convenios bilaterales con arancel 0 (Chile/ EE.UU..

Bodegas de almacenaje para alimentos refrigerados y la nueva terminal de los Andes.

El tren es importante por la baja de costos. Es una necesidad obligada para descongestionar la carretera, pero que esto va a necesitar tener muy en cuenta la sanidad de los contenedores y estar pendiente de ello,

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

El entrevistado asigna gran importancia al paso Pehuenche que comunicaría al Puerto de San Antonio. Lo considera anterior, en términos de factibilidad, al tren trasandino.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Los problemas de cierre, la no llegada a puerto, los problemas en recursos humanos al tenerlos inmovilizados sin fecha cierta para partir, el costo y la seguridad.

Desde Colombia, al no estar todavía solucionado el paso de la cordillera ellos llegan semanalmente a Chile por barco y tiene previsibilidad y costos ciertos, aun con productos más caros

El paso actual impide el paso de producción demandada en Chile de minerales, aceites, etcétera

La informalidad comercial está vinculada a los cumplimientos tanto en fechas como en volúmenes. Actualmente las empresas están buscando proveedores confiables en el Norte de Argentina y Bolivia para asegurar provisión y trabajar con costos menores y entrega segura.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Al crecer el comercio entre Chile y los países del pacífico con el cono Sur, propondrá Chile un nuevo desafío de crecimiento en puertos, en logística, en servicios y en caminos.

19 / SIMMEX S.A

1) Día y Lugar de entrevista

27 de Octubre de 2006, La entrevista fue realizada en las oficinas de SIMMEX S.A.

jpdelamaza@simmex.cl

2) Identificación del entrevistado

Juan Pablo de la Maza, titular de Simmex S.A. empresa de logística y fue Gerente Comercial de Sopraval, una importante empresa Avícola Chilena
Teléfono

3) Introducción. Consideraciones generales del entrevistado sobre el proyecto y grado de conocimiento acerca de las inversiones previstas por el IIRSA. En caso de no conocerlo presentación del tema al entrevistado.

Juan Pablo de la Maza opina que la industria porcina y avícola es una transformadora de proteína vegetal en proteína animal. La eficiencia alcanzada en la actividad logró posicionar a Chile como un importante exportador.

La empresa más grande de cerdos, buscando escala y condiciones climáticas indispensables para la sanidad y los procesos de producción y faena trasladaron sus plantas al norte. Importa maíz, exporta carne de cerdo.

Este modelo utilizado por esta la empresa que tomó escala y se fue al norte, es muy exitoso. Con respecto a su escenario futuro si los precios relativos (insumo / producto) siguen siendo convenientes, ambos precios se ajustarán hacia arriba.

Si ese ajuste no se da simultáneamente se complicarían las posibilidades de producción o tendrían que tener ventajas comparativa muy fuerte para “subsidiar” o para compensar la suba del maíz. Seguramente tendrían que trabajar a menor renta hasta que ambas carnes en el mundo tengan un nuevo piso de precios.

Este ejemplo se toma para analizar los cambios que se están dando en los mercados internacionales del maíz con las nuevas demandas por biocombustibles.

La producción de cerdo y pollo en la región metropolitana y en la quinta región utilizan el maíz como insumo principal. Antes usaba mucho la harina de pescado pero los clientes prefieren carne con engorde a maíz.

La opción ferroviaria y/o la del paso Pehuenche dadas sus condiciones de excelente productividad para aves y cerdos, harían competir a la demanda chilena de maíz como un “consumo regional ampliado” en las regiones de Argentina lejos de puerto incluidas en este proyecto.

Su competitividad se sustenta en la productividad adquirida, en su genética, en el manejo de las instalaciones, como así también en la industria, la seguridad, el

cumplimiento en las normas de calidad y en el suministro de las entregas pactadas con el exterior. Finalmente, por la cercanía a puertos muy eficientes.

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado.

En la aparente situación de aumento de demanda de alimentos creo que Chile tiene algunas ventajas comparativas como estar equipado con tecnología de punta y tiene cualidades en materia de sanidad que, al estar libre de muchas pestes y enfermedades, lo coloca en un lugar preferencial. Por lo tanto podrá ser un gran exportador de aves en general, cerdos y pescados, sectores que están tan bien desarrollados.

El Cerdo es el producto que más exporta Chile.

Los puertos de Chile están muy avanzados en tecnología y logística, de hecho desde que se privatizaron son bastante eficientes. Hay un gran desarrollo del Puerto de San Antonio al cual le va incrementar mucho su capacidad instalada. Se está desarrollando mucho todo el sector y en el caso de la logística para usar a Chile como corredor de Argentina, de productos de Brasil, Uruguay, etc con destino a Asia creo que falta mucho. Chile puede ser mucho más que corredor una vez superado el tema de la cordillera. Tiene que hacerse viable el comercio y fluido,

Chile a partir de capacidad instalada, inversiones e infraestructura está en condiciones de crecer. Si bien falta infraestructura, si se estimaran inversiones necesaria no habría problema para Chile.

Chile tiene la gestión suficiente de gestión, de trayectoria y de credibilidad, además del conocimiento del sector externo, sobre todo los ubicados en el pacífico que muy pocos tiene. Para la producción de cerdos, al igual que las aves, lo que más se importa es maíz. Las harinas de pescado, por ejemplo, no es un producto que les agrade mucho.

También la soja es un producto necesario para la cría porcina

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Superar el obstáculo de la cordillera en uno o más pasos ampliaría el comercio entre los dos países y entre Chile y el resto de Sud América.

La producción de cerdo y pollo en la región metropolitana utiliza el maíz como insumo, mucho más que otros productos. Antes usaba mucho la harina de pescado, pero los clientes lo prefieren con engorde a maíz.

Como exportador hacia Argentina y eventualmente hacia Brasil creo que tratar de unir una salida al Pacífico en lugar de la salida actual

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

El trabajo de cadena de maíz dejó muy clara la complementación que hay entre regiones de Chile y de Argentina, concretamente entre las regiones de ambos lados de la cordillera que integran el área geográfica del área del Proyecto.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

Coinciden con la descripción general de otros entrevistados y destacan la certidumbre en la fecha de entrega de los puertos dado el costo de espera de las navieras y remarcan el cumplimiento de los compromisos y el cuidado de la calidad.

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

Todos aquellos relacionados con el crecimiento de la economía de Chile y de las economías regionales.

IDAL S.A

1) Día y Lugar de entrevista

25 de septiembre de 2006, Oficinas de IDAL SA; Isadora Goyenechea 3162 Piso 9º Of 901 - LAS CONDES – Santiago de CHILE. Teléfono (56-2) 270-6400 / 6462; e-mail christian.cool@idal.cl

2) Identificación del entrevistado

Sr. Christian Cood Valdés - Gerente General. Participó de la entrevista el Ing. Roberto Mara

Antecedentes

IDAL S.A. es una sociedad anónima cerrada que en la actualidad maneja negocios que incluyen la comercialización de materias primas para la Industria Alimenticia e Industrial, Nutrición Animal y Papel. Cuenta además con proveedores en Chile y el extranjero de gran respaldo y seriedad que dan tranquilidad y garantías de cumplimiento a toda su cartera de clientes de excelencia.

3) Les fue presentado, tanto la presentación del IIRSA, como el proyecto que motivó la entrevista acerca de la Metodología de Cadenas Productivas

4) Inversiones y proyectos complementarios identificados por el entrevistado e Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

La variante del Proyecto Ancla – Ferrocarril Trasandino – mejoraría la posibilidad de ampliar el comercio. Para productos importados por Chile debería implementarse la logística adecuada para la distribución local. Cuidando el estado de la mercadería, su cadena de frío en casos específicos y el aumento de costos por transbordos de la misma.

El ferrocarril permitiría el paso de minerales distintos, producidos en la Argentina y en Chile, balanceando el nivel de cargas

El crecimiento dable de esperar originaría una gran cantidad de inversiones relativos al mismo (Puertos, Ferrovías, almacenamientos, servicios, etc)

5) Impacto estimado de las inversiones previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

Para el caso de Chile, el país ampliaría la optimización de sus ventajas comparativas. Puertos, servicios, logística. Para los otros países de la región en general, posibilitaría contar con varias opciones de cruce de la cordillera, mejorando la competitividad para la exportación de sus productos.

6) Validación de las hipótesis y conclusiones utilizadas en el estudio. Una vez indicadas al entrevistado, su opinión crítica sobre lo que no está contemplado en el trabajo.

Los proyectos del Ferrocarril y de la habilitación y funcionalidad del paso Pehuenche, son proyectos prioritarios para la región y su integración. El Paso del Cristo Redentor, como única opción actual obliga a grandes recorridos de la mercadería aumentando sustancialmente los costos en destino.

7) Cuáles son los principales "cuellos de botella", restricciones que existen actualmente y qué necesitan para su erradicación de la inversión pública y/o privada.

La imposibilidad del intercambio, en cantidades significativas, de mercaderías voluminosas.

No se puede seguir creciendo, la capacidad de la ruta, lo impide. Cargar un barco de 30.000 toneladas requeriría de 100 camiones con mercadería (por ejemplo, grano)

Su empresa comenzó la operatoria, tanto en granos como aceites, importados desde la Argentina. Cuando se comenzó a crecer en volúmenes, inmediatamente se limitó el crecimiento y hubo que sustituir por embarques desde el Puerto de Rosario.

El estado actual de la ruta. La falta de seguridad de llegada con fecha cierta

8) Potencial de integración productiva y nuevos negocios identificados.

El intercambio de Chile, tanto con la Argentina como con otros países de Sur América del Sur, como así también la opción de puertos en el Pacífico para la región, inducen a la integración y todo el crecimiento en el comercio y en los negocios vinculados.

Proyectan que, dada la ventajas comparativas que tiene Chile, en cuanto a los puertos y a la gestión de los mismos, probablemente se de una integración regional "a medida" de la eficiencia. (Azúcar, vino, minerales,...) saldrían desde sus zonas de producción por los pasos más cercanos y puertos correspondientes.