

SINERGIA Y AHORRO

# Plataformas logísticas, claves para el desarrollo



El Parque de Servicios e Industrias Palmira (Pasip) es un emprendimiento con inversiones públicas y privadas

Continuación de la Pág. 1, Col. 3

ques industriales existentes pueden representar una oportunidad interesante de asociación de sinergia entre el sector público y privado.

Para Marcelo Lascano, de AC&A, empresa de servicios profesionales especializada en planificación integral de sistema de transporte, "las plataformas logísticas son fundamentales para el mercado de carga en el territorio argentino, al contrarrestar la gravitación de la distancia y la dispersión de los orígenes y destinos: facilita que los envíos cubran los fletes largos en forma concentrada bajando costos e incrementando la eficiencia. Al hablar de reducir la gravitación de las grandes distancias, en el contexto de la Argentina es fundamental la relación de las plataformas logísticas con el transporte ferroviario. La red ferroviaria interurbana constituye un valioso capital heredado. Si bien ya han comenzado, el país debe acelerar las inversiones de larga amortización para activar al 100% esta gran reserva de capacidad de transporte. Puede afirmarse que el desempeño del transporte ferroviario es el condicionante actual más importante para el desarrollo de plataformas logísticas, y lo seguirá siendo hasta que se consolide el nuevo ciclo de vida de su infraestructura", señaló.

El INTI, que tradicionalmente tuvo el 90% de sus capacidades concentradas en Buenos Aires, en los últimos

años inició una política de mayor presencia territorial y creó una división regional para impulsar dicha estrategia, desde Tierra del Fuego a la Quiaca. La del NOA particularmente comprende las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, de Catamarca, La Rioja y el noroeste de Córdoba.

Juan Serra, coordinador de la Unidad Operativa NOA, destacó los objetivos: "Primero tener un asentamiento territorial con recursos humanos locales, para hacer un buen diagnóstico de cuáles son las actividades productivas de esta zona y, fundamentalmente, desarrollar su tejido productivo, fortalecer a las industrias que ya están y donde no la hay impulsar una política proactiva para el desarrollo industrial hacia el interior de esas regiones. La creación de un parque logístico es la idea de la intendencia de Palpalá, ubicada a 15 kilómetros de San Salvador de Jujuy, una zona geográfica interesante por sus cruces de vías que van al norte y hacia la región cordillerana de Chile".

La propuesta es recuperar la tradición metalúrgica de Palpalá, y poder ofrecer allí algo similar a lo que se hace en Tierra del Fuego, es decir un territorio con capacidad y recursos humanos locales. En el Norte hay pequeños y medianos productores de la actividad citrícola y azucarera que están en condiciones de dar un salto a la cadena de valor y transformar sus producciones en agroindustriales, so-

bre todo en aquellas poblaciones donde prácticamente el 80% de los insumos básicos provienen de otras provincias.

"Si uno pudiera hacer una proyección a 50 años lo más probable es que esos pueblos terminen desapareciendo, ya que ni siquiera producen lo que consumen. Se trata de cambiar esa lógica ayudando a que la gente produzca sus insumos básicos, incluida la energía que necesite y en eso el INTI actúa como soporte de la autonomía tecnológica. No es conveniente transportar energía de 10.000 kilómetros cuando en el lugar se tienen saltos de agua o residuos con los cuales se pueden generar otro tipo de energía, como la gasificación o la biodigestión, con un criterio sustentable", explicó Juan Serra.

## Acuerdos regionales

El paso Cristo Redentor es la histórica vinculación de un gigantesco espacio económico, el Corredor Bioceánico Central. Allí se vienen desarrollando nuevos acuerdos regionales en el estratégico tramo del "Corredor Corto Andino", que le da significación a una política de recuperación ferroviaria integral Buenos Aires-Mendoza. El proyecto de Túnel de Baja Altura recientemente presentado vincula Buenos Aires y Valparaíso con un solo ancho de trocha, y el de Vialidad Nacional de la variante RN N° 7 Palmira-Agrelo.

Palmira en este contexto ratifica su rol de gran plataforma logística

del Oeste argentino. La microrregión Este de Mendoza muestra la realidad y potencialidad de sus recursos físicos, materiales y humanos vinculados al complejo agroindustrial vitivinícola.

"¿Qué característica diferencial tiene la ZAL de Palmira de otras? Primero apunta a resolver las condiciones de operación de una pyme, aportándole calidad y costos en circulaciones, energía, agua potable, industrial y de riego, gas, comunicaciones e información, tratamiento de efluentes y sólidos industriales y drenajes, en un complejo con un completo plan de gestión ambiental y contingencias. Tiene la concepción, diseño y gestión de un Parque Tecnológico, que les propondrá a todas las pymes que se instalen participar de su paquete accionario con la emisión de acciones especiales. Promoverá la integración y desarrollo de consorcios productivos y el desarrollo de redes industriales, comerciales y de servicios. Contará con programas de articulación con todo el sistema educativo, con un Instituto Tecnológico Universitario y condiciones de infraestructura y servicios para el desarrollo de una incubadora de empresas", explicó Mario Lingua, presidente de la empresa inversora.

El Parque de Servicios e Industrias Palmira (Pasip) es un emprendimiento con inversión pública y privada, integrado por 46 pymes y ocupará 400 hectáreas. Las condiciones de compra están establecidas en la ley Pasip, con

un financiamiento parcial de los terrenos a 8 años de plazo, con 2 de gracia y un interés del 55% de la tasa del BNA. El Pasip aportará en su etapa de construcción alrededor de 250 puestos de trabajo y dada la capacidad multiplicadora de la construcción, indirectamente generará otros 150 puestos. Se estima en un desarrollo de 5 años, debe requerir en el orden de los 1200 puestos de trabajo directamente ocupados en las empresas localizadas, es decir, unos \$ 43 millones anuales en salarios, asentada en una inversión privada del orden de los 250 millones de pesos en producción y servicios.

## Movimiento inmobiliario

Según explica Santiago Diz, director de Industrias de Colliers International, "la demanda [de depósitos para logística] se encuentra impulsada sobretudo por las industrias automotrices, autopartistas y logísticas relacionadas a las plantas ensambladoras de vehículos localizadas en Córdoba. La cantidad de naves logísticas premium en la provincia es de escasa a muy escasa. La mayoría de las naves de última generación son utilizadas por sus propios dueños como centros de distribución propios y no ingresan al mercado para su alquiler a terceros. Hace pocos años que ha comenzado el desarrollo por parte de inversores de naves logísticas de última generación ya sea construidas a riesgo o llave en mano", destacó Diz.

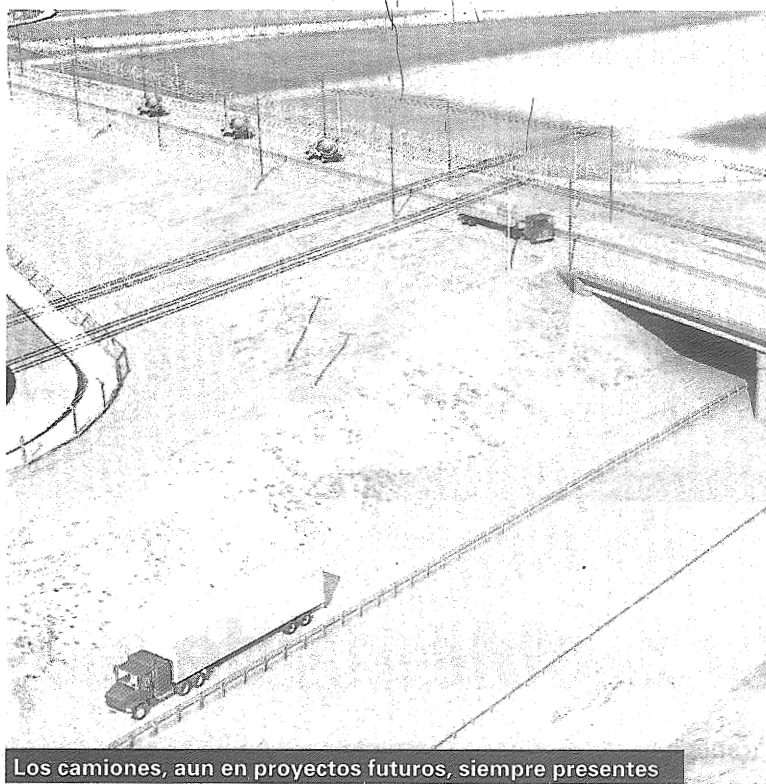
En cuanto a las ventajas y desven-



**HORMETAL**  
EMPRESA CONSTRUCTORA

**OBRAS LLAVE EN MANO**  
ESTRUCTURAS METALICAS . PISOS INDUSTRIALES  
CENTROS LOGISTICOS . OBRAS INDUSTRIALES  
HIPERMERCADOS . CELDAS DE ACOPIO

Aut. Panamericana 2250 Km 40.5 (B1619J5X) Garin Bs. Av. Argentina Tel: (+54 11) 5918-6800 Email: hormetal@hormetal.com www.hormetal.com



Los camiones, aun en proyectos futuros, siempre presentes

IMAGENES GENTILEZA PASIP

hasta un 60% de la inversión realizada en un plazo de varios años a través de retornos fiscales”.

Recientemente, el Ente Intermunicipal para el Desarrollo Regional (Eninder) presentó detalles sobre las características de la Zona Intermodal Logística Córdoba (Zilco) que se licitará en breve en Villa María. Se trata de un proyecto de puerto seco que tiene dos etapas. La primera es de una plataforma logística para captar cargas de valor agregado en la región del NOA, NEA hasta la región de Villa María para exportarlas por Buenos Aires o Montevideo, o vía el Pacífico por el puerto de Valparaíso, Chile. Esta etapa es de movilización en camión y con un tiempo de desarrollo entre 8 y 10 años.

La segunda etapa es la constitución de un Centro Intermodal, donde se trabajará como un puerto seco, se tomarán todas las cargas de transbordo regionales y otras de comercio exterior y se utilizarán los puertos argentinos, chilenos y uruguayos. Además se tomarán camiones, ferrocarriles o barcazas en los puertos de Rosario y Zárate y desde allí a Montevideo o Buenos Aires para ser transbordados a buques de contenedores.

#### En San Luis

También la provincia de San Luis hizo punta con la concreción de su Zona de Actividades Logísticas, con plataforma intermodal para servicios de transporte carretero, ferroviario y aéreo; zona primaria aduanera con depósito fiscal en su interior; estación de transferencia de granos; área de

servicios generales de 10 hectáreas y plazoleta de contenedores.

En la provincia de San Luis ya hay una ley que autoriza de modo experimental a circular los bitrenes, una de las variedades de los rodotrenes. Estas son formaciones de un camión con varios remolques especialmente diseñados para no dañar los caminos ni las normas de seguridad, con menor consumo de combustible y mayor capacidad de carga, óptimas para grandes volúmenes o tonelajes. Combinados con el ferrocarril en un sistema intermodal como el de San Luis proveen una eficiencia incomparable.

Las plataformas logísticas son una oportunidad para la integración con el Cono Sur, y la exportación de servicios logísticos. Marcelo Lascano, de AC&A, asegura que “su implementación en nodos próximos a nuestras fronteras puede ser un eslabón clave para permitir que cargas de los países vecinos accedan a las mejoras registradas en la Argentina en los servicios portuarios en los últimos años. En este sentido, la normativa aduanera debe estar siempre al día, facilitando el tránsito, manipuleo y almacenamiento de carga en tránsito. Al mismo tiempo, los gobiernos provinciales deben jugar un papel clave en gestionar ante el gobierno federal las inversiones necesarias. En general las plataformas logísticas están asociadas a infraestructura de jurisdicción nacional ferroviaria o carretera y pueden considerarse, entonces, como una pieza del sistema logístico cuyo desarrollo puede acelerarse con el respaldo de las administraciones provinciales”, concluyó.

para inversores que busquen delimitar estos productos. Diz agregó: “la principal queja de los desarrolladores de servicios logísticos premium es que las locaciones urbanas no los benefician en absoluto. La razón fundamental es que, de acuerdo con la ley actual, un inquilino puede abandonar una propiedad a partir del séptimo

mes de vigencia del contrato abonando en concepto de indemnización al propietario por rescisión anticipada la suma de 1 1/2 mes en caso de ejercer dicha opción del mes 7 al 12, o de sólo 1 mes si ejerce la opción después del primer año de vigencia del contrato. Generalmente, el plazo para recuperar este tipo de inversiones se ubica entre los 5 y los 7 años pero,

según la ley actual, a partir del séptimo mes pueden perder al inquilino y quedarse con la nave desocupada. Los desarrolladores entienden que debería haber una ley especial para el caso de locaciones comerciales de la magnitud de las locaciones de este tipo, pero no conocen ventajas que se ofrezcan a los inversores, como si las observé en el Uruguay, que devuelve

HACER UN NEGOCIO EXITOSO PARA DESPUÉS TENER UNO.



ASISTENCIA ELECTRÓNICA AL FRENO DE EMERGENCIA (EBS) / DISTRIBUCIÓN ELECTRÓNICA DE PARQUEO (EPD) / PROGRAMAS ELECTRÓNICOS DE ESTABILIDAD (ESP) / CONTROL DE TRACCIÓN (ESC) / ASISTENTE DE PARTIDA EN PENDIENTE / MOTOR PARA LA PULVERIZACIÓN / TRANSMISIÓN MANUAL DE 5 VELOCIDADES



NUEVA TRANSIT  
NADA SE MUEVE SOLO



TRANSIT  
2.0i GLANCE

ford.com.ar/transit



Seguí moviéndote