

REPÚBLICA ARGENTINA

**MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN DE LA NACIÓN
SECRETARÍA DE POLÍTICA ECONÓMICA**

**UNIDAD DE PREINVERSIÓN (UNPRE)
PROGRAMA MULTISECTORIAL DE PREINVERSIÓN II
PRÉSTAMO BID 925 OC-AR
ESTUDIO 1.EE.298**

Subestudio B.

**“Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto
Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y
Constitución de la Red del Turismo del Vino”**

INFORME FINAL DE ACTIVIDADES

Consultor 8

Lic. Lorena Emilia Catalani

Mendoza, 2008

ESTUDIO 1.EE.298

Consultoría del Estudio

“Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino”

Subestudio B.

Informe Final de actividades del Consultor 8 Red del Turismo del Vino. Asistente Técnico

Consultor 8: Lic. Lorena Emilia Catalani

Actividades a realizar:

Asistente Técnico de los Consultores en las siguientes actividades:

Componente 1. Ciclo de Información y Consulta (ICC)

1. Realizar un Ciclo de Información y Consulta (IC) a los actores locales vinculados, a partir de Documentos de Informes producidos por los consultores de los Estudio 1 E.E.150 y E.E. 183: objetivos, alcances y productos de ambos.
2. Realizar un Ciclo Información y Consulta (IC) a los actores locales vinculados, de los alcances y productos esperados del presente Estudio y de alcances y productos esperados en el Estudio de factibilidad etapa II TDV
3. Realizar un Ciclo Información y Consulta (IC) a los actores locales vinculados, sobre posibles nodos de la Red, en el territorio de la micro región y extra regionales.
4. Realizar un informe de las recomendaciones de los actores consultados para su utilización en el marco del presente Estudio.
5. Realizar un informe de las recomendaciones de los actores consultados, para su utilización en el marco del Estudio de factibilidad etapa II TDV
6. Ajustar el Proyecto del IMTV, definido a nivel de perfil en el Estudio 1.EE.150 según las recomendaciones de los actores consultados.

Componente 2. Elaboración de bases para la conformación de la Red de Turismo del Vino

7. Apoyar a la coordinación del Estudio Marco en la realización del diseño de la Red Micro Regional del Turismo del Vino
8. Participar en la propuesta del plan de acción para llevar adelante el proceso de puesta en marcha de la Red de Turismo del Vino
9. Elaborar documentos de base para la determinación de la figura jurídica de la RED
10. Elaborar documentos de base para la determinación de los alcances y ámbito de acción de la RED

11. Elaborar documentos de base para la determinación y conformación de los nodos, sistema de governance y modalidades de rotación
12. Realizar una propuesta de funciones de la Red, elección de los miembros y duración en sus funciones
13. Identificar las necesidades económicas para el funcionamiento de la RED, individualizando recursos existentes y recursos adicionales necesarios
14. Realizar el diseño del componente de gestión y administración de la RED
15. Elaborar el documento general de la propuesta de conformación de la RED.
16. Generar las bases para diseñar un sistema de información turística micro regional que facilite la gestión del turismo del vino para su promoción en agencias turísticas nacionales e internacionales
17. Diseñar las bases para generar material para difusión oral y escrita para transmitir a los turistas-visitantes el conocimiento existente sobre los sitios enoturísticos y complementarios propuestos
18. Definir requerimientos de capacitación para los participantes significativos del Sistema del turismo del vino
19. Definir contenidos mínimos de charlas informativas y educativas a los pobladores de las áreas circundantes a las destinadas a la actividad enoturística para lograr el compromiso y participación de la gente.
20. Definir los instrumentos jurídicos necesarios para la implementación de la RED.

Componente 3. Diseño de la Oferta del Sistema Turístico Tren del Vino (TDV) como primera experiencia de gestión de la RED, en articulación con el sub estudio TDV II

21. Llevar a cabo una conceptualización de la micro región como destino turístico, a partir de los Documentos producidos por los Estudios 1.EE.150 y 1-EE.189, y del Ciclo de ICC realizado.
22. Realizar el diseño y proceso de elaboración de la firma o identidad que identificará y distinguirá al TDV de los demás trenes turísticos tanto nacionales como internacionales, partiendo de la recopilación e investigaciones realizadas
23. Recopilar información gráfica en distintos medios, entes y/o empresas de ferrocarriles que prestan servicios similares
24. Recopilar información gráfica de trenes turísticos de Argentina y de otros países.
25. Diseñar la papelería básica e institucional y de señalética
26. Realizar una evaluación de las primeras propuestas de la marca.
27. Realizar la adaptación de la marca para distintos soportes
28. Determinar los principales ámbitos de acción que permitan el análisis integral del sistema TDV
29. Definir Nodos de la Oferta del TDV en cada municipio.
30. Determinar los espacios geográficos de referencia.
31. Determinar los principales ámbitos de acción que permitan el análisis integral del sistema TDV
32. Actualizar, completar y adecuar el Inventario de atractivos realizado en el 1.EE.150 y determinación de su potencialidad turística.
33. Caracterizar los sitios identificados para su puesta en valor en el Sistema del TDV
34. Diseñar los circuitos turísticos dentro de cada una de las áreas seleccionadas.
35. Llevar a cabo relevamientos de distintas trazas alternativas para acceso a cada uno de los sitios enoturísticos incluyendo sitios históricos y culturales complementarios
36. Identificar los requerimientos de señalización de la circulación interna de cada uno de los sitios para el desarrollo de visitas guiadas

37. Llevar a cabo la identificación y localización, dentro de cada área enoturística, del equipamiento necesario para la puesta en valor, considerando: (a) lugares de acceso al sitio, (b) lugares de descanso, (c) mercado artesanal, (d) centro de interpretación, (e) necesidades de equipamiento.
38. Identificar acciones y acuerdos básicos para el desarrollo de la oferta del TDV, puntualizando los espacios rural y urbano, rescatando los valores culturales inherentes a cada área y la gestión del sistema tren del vino con los actores locales
39. Analizar y definir las condiciones de comercialización del destino turístico
40. Generar la documentación de base para el diseño del plan de comunicación y comercialización del TDV

Componente 4. Identificación y definición de las Prioridades Estratégicas para la Red, con enfoque particular en el Sistema TDV en articulación con el sub estudio TDV II.

41. Realizar talleres internos de articulación entre los dos sub estudios y para ajustes al cronograma
42. Elaborar informes acerca del resultado de los talleres
43. Actualizar, completar y adecuar la identificación de los proyectos privados relevados en el EE.150
44. Recopilar y analizar información sobre actividades y emprendimientos de interés para el enoturista, en la micro región que no fueron incluidas en los estudios anteriores y que, a partir del estudio de la demanda del EE189 podrían activarse en el Corredor de Impacto del Tren.
45. Identificar planes, programas y proyectos públicos existentes (a nivel de perfil, diseñados y/o en curso) en los municipios que componen la EB y cuyo impulso contribuiría al desarrollo local sustentable en el corredor del TDV.
46. Identificar los planes, programas y proyectos públicos nacionales o provinciales de promoción social y económica, operados a nivel micro regional, que podrían asociarse en una oferta complementaria al TDV
47. Identificar programas de fomento específicos para las Pymes y para la Micro empresas, que puedan ser operados en la micro región
48. Identificar las obras de refuncionalización necesarias en los sitios enoturísticos: (a) accesos peatonales a los sitios y dentro de la instalación, y (c) equipamiento para las áreas destinadas a ser abiertas a la actividad turística
49. Identificar las obras de refuncionalización necesarias en los sitios complementarios del Sistema (museos, centros culturales y/o artesanales, etc.) a saber: (a) accesos peatonales a los sitios y dentro de la instalación, y (c) equipamiento para las áreas destinadas a ser abiertas a la actividad turística
50. Realizar la definición de público destinado para el consumo del servicio del TDV, determinando: perfil demográfico (sexo, edad, lugar de residencia, etc.), perfil psicografico (estilo de vida, actividades sociales, ocupación del tiempo libre, etc.) a fin de delimitar la mejor estrategia y posicionamiento de la marca, sobre la base de la información existente
51. Establecer un orden de prioridades estratégicas de los proyectos identificados
52. Realizar un Informe de Resultados del relevamiento de proyectos

Componente 5. Diseño del plan de negocios de la RED

53. Conceptualizar la RED como integradora y motorizadora de:
 - a) Sistema del TDV
 - b) Gestión de la Marca que identifique el TDV
 - c) Estrategias comerciales y comunicacionales
 - d) Estrategias para la integración de las MIPYMES a la Red

- e) Propuesta de capacitación para los actores de la Red del Turismo del Vino.
- 54. Realizar la revisión y ajuste del Modelo Problemático Micro regional (producto del Estudio 1. E.E.150).
- 55. Realizar la revisión y ajuste de la Estrategia Institucional (producto del Estudio 1. E.E.150).
- 56. Desarrollar estándares para la evaluación de la implementación de las estrategias
- 57. Estudiar las alternativas desde el punto de vista económico.
- 58. Definir, a nivel de perfil de Proyecto, los costos de inversión y de mantenimiento de:
 - a) La marca que identifique el TDV
 - b) Estrategia comercial y comunicacional
 - c) Estrategias para la integración de las MIPYMES a la Red
 - d) Propuesta de capacitación para los actores del Sistema del Turismo del Vino.
- 59. Identificar posibles fuentes de financiamientos para:
 - a) Lanzamiento de Marca que identifique el TDV
 - b) Estrategia comercial y comunicacional
 - c) Estrategias para la integración de las MIPYMES a la Red
 - d) Propuesta de capacitación para los actores del Sistema del Turismo del Vino.
- 60. Preparar un Documento final, que contenga los resultados de los estudios, e incluir como anexos los documentos utilizados para la redacción del mismo. El Informe incluirá un resumen ejecutivo.
- 61. Conformar un Plan de Acción que contemple una hoja de ruta con los pasos a seguir para la consecución de la Red y su articulación con el Proyecto TDV.

Actividades comprometidas en el Informe Final de Actividades

Componente 1. Ciclo de Información y Consulta (ICC)

- 1. Realizar un Ciclo de Información y Consulta (IC) a los actores locales vinculados, a partir de Documentos de Informes producidos por los consultores de los Estudio 1 E.E.150 y E.E. 183: objetivos, alcances y productos de ambos.
- 2. Realizar un Ciclo Información y Consulta (IC) a los actores locales vinculados, de los alcances y productos esperados del presente Estudio y de alcances y productos esperados en el Estudio de factibilidad etapa II TDV
- 3. Realizar un Ciclo Información y Consulta (IC) a los actores locales vinculados, sobre posibles nodos de la Red, en el territorio de la micro región y extra regionales.
- 4. Realizar un informe de las recomendaciones de los actores consultados para su utilización en el marco del presente Estudio.
- 5. Realizar un informe de las recomendaciones de los actores consultados, para su utilización en el marco del Estudio de factibilidad etapa II TDV
- 6. Ajustar el Proyecto del IMTV, definido a nivel de perfil en el Estudio 1.EE.150 según las recomendaciones de los actores consultados.

Componente 2. Elaboración de bases para la conformación de la Red de Turismo del Vino

- 7. Apoyar a la coordinación del Estudio Marco en la realización del diseño de la Red Micro Regional del Turismo del Vino
- 8. Participar en la propuesta del plan de acción para llevar adelante el proceso de puesta en marcha de la Red de Turismo del Vino

9. Elaborar documentos de base para la determinación de la figura jurídica de la RED
10. Elaborar documentos de base para la determinación de los alcances y ámbito de acción de la RED
11. Elaborar documentos de base para la determinación y conformación de los nodos, sistema de governance y modalidades de rotación
12. Realizar una propuesta de funciones de la Red, elección de los miembros y duración en sus funciones
13. Identificar las necesidades económicas para el funcionamiento de la RED, individualizando recursos existentes y recursos adicionales necesarios
14. Realizar el diseño del componente de gestión y administración de la RED
15. Elaborar el documento general de la propuesta de conformación de la RED.
16. Generar las bases para diseñar un sistema de información turística micro regional que facilite la gestión del turismo del vino para su promoción en agencias turísticas nacionales e internacionales
17. Diseñar las bases para generar material para difusión oral y escrita para transmitir a los turistas-visitantes el conocimiento existente sobre los sitios enoturísticos y complementarios propuestos
18. Definir requerimientos de capacitación para los participantes significativos del Sistema del turismo del vino
19. Definir contenidos mínimos de charlas informativas y educativas a los pobladores de las áreas circundantes a las destinadas a la actividad enoturística para lograr el compromiso y participación de la gente.
20. Definir los instrumentos jurídicos necesarios para la implementación de la RED.

Componente 3. Diseño de la Oferta del Sistema Turístico Tren del Vino (TDV) como primera experiencia de gestión de la RED, en articulación con el sub estudio TDV II

21. Llevar a cabo una conceptualización de la micro región como destino turístico, a partir de los Documentos producidos por los Estudios 1.EE.150 y 1-EE.189, y del Ciclo de ICC realizado.
22. Realizar el diseño y proceso de elaboración de la firma o identidad que identificará y distinguirá al TDV de los demás trenes turísticos tanto nacionales como internacionales, partiendo de la recopilación e investigaciones realizadas
23. Recopilar información gráfica en distintos medios, entes y/o empresas de ferrocarriles que prestan servicios similares
24. Recopilar información gráfica de trenes turísticos de Argentina y de otros países.
25. Diseñar la papelería básica e institucional y de señalética
26. Realizar una evaluación de las primeras propuestas de la marca.
27. Realizar la adaptación de la marca para distintos soportes
28. Determinar los principales ámbitos de acción que permitan el análisis integral del sistema TDV
29. Definir Nodos de la Oferta del TDV en cada municipio.
30. Determinar los espacios geográficos de referencia.
31. Determinar los principales ámbitos de acción que permitan el análisis integral del sistema TDV
32. Actualizar, completar y adecuar el Inventario de atractivos realizado en el 1.EE.150 y determinación de su potencialidad turística.
33. Caracterizar los sitios identificados para su puesta en valor en el Sistema del TDV
34. Diseñar los circuitos turísticos dentro de cada una de las áreas seleccionadas.
35. Llevar a cabo relevamientos de distintas trazas alternativas para acceso a cada uno de los sitios enoturísticos incluyendo sitios históricos y culturales complementarios

36. Identificar los requerimientos de señalización de la circulación interna de cada uno de los sitios para el desarrollo de visitas guiadas
37. Llevar a cabo la identificación y localización, dentro de cada área enoturística, del equipamiento necesario para la puesta en valor, considerando: (a) lugares de acceso al sitio, (b) lugares de descanso, (c) mercado artesanal, (d) centro de interpretación, (e) necesidades de equipamiento.
38. Identificar acciones y acuerdos básicos para el desarrollo de la oferta del TDV, puntualizando los espacios rural y urbano, rescatando los valores culturales inherentes a cada área y la gestión del sistema tren del vino con los actores locales
39. Analizar y definir las condiciones de comercialización del destino turístico
40. Generar la documentación de base para el diseño del plan de comunicación y comercialización del TDV

Componente 4. Identificación y definición de las Prioridades Estratégicas para la Red, con enfoque particular en el Sistema TDV en articulación con el sub estudio TDV II.

41. Realizar talleres internos de articulación entre los dos sub estudios y para ajustes al cronograma
42. Elaborar informes acerca del resultado de los talleres
43. Actualizar, completar y adecuar la identificación de los proyectos privados relevados en el EE.150
44. Recopilar y analizar información sobre actividades y emprendimientos de interés para el enoturista, en la micro región que no fueron incluidas en los estudios anteriores y que, a partir del estudio de la demanda del EE189 podrían activarse en el Corredor de Impacto del Tren.
45. Identificar planes, programas y proyectos públicos existentes (a nivel de perfil, diseñados y/o en curso) en los municipios que componen la EB y cuyo impulso contribuiría al desarrollo local sustentable en el corredor del TDV.
46. Identificar los planes, programas y proyectos públicos nacionales o provinciales de promoción social y económica, operados a nivel micro regional, que podrían asociarse en una oferta complementaria al TDV
47. Identificar programas de fomento específicos para las Pymes y para la Micro empresas, que puedan ser operados en la micro región
48. Identificar las obras de refuncionalización necesarias en los sitios enoturísticos: (a) accesos peatonales a los sitios y dentro de la instalación, y (c) equipamiento para las áreas destinadas a ser abiertas a la actividad turística
49. Identificar las obras de refuncionalización necesarias en los sitios complementarios del Sistema (museos, centros culturales y/o artesanales, etc.) a saber: (a) accesos peatonales a los sitios y dentro de la instalación, y (c) equipamiento para las áreas destinadas a ser abiertas a la actividad turística
50. Realizar la definición de público destinado para el consumo del servicio del TDV, determinando: perfil demográfico (sexo, edad, lugar de residencia, etc.), perfil psicografico (estilo de vida, actividades sociales, ocupación del tiempo libre, etc.) a fin de delimitar la mejor estrategia y posicionamiento de la marca, sobre la base de la información existente
51. Establecer un orden de prioridades estratégicas de los proyectos identificados
52. Realizar un Informe de Resultados del relevamiento de proyectos

Componente 5. Diseño del plan de negocios de la RED

53. Conceptualizar la RED como integradora y motorizadora de:
 - f) Sistema del TDV
 - g) Gestión de la Marca que identifique el TDV
 - h) Estrategias comerciales y comunicacionales

- i) Estrategias para la integración de las MIPYMES a la Red
 - j) Propuesta de capacitación para los actores de la Red del Turismo del Vino.
54. Realizar la revisión y ajuste del Modelo Problemático Micro regional (producto del Estudio 1. E.E.150).
55. Realizar la revisión y ajuste de la Estrategia Institucional (producto del Estudio 1. E.E.150).
56. Desarrollar estándares para la evaluación de la implementación de las estrategias
57. Estudiar las alternativas desde el punto de vista económico.
58. Definir, a nivel de perfil de Proyecto, los costos de inversión y de mantenimiento de:
- e) La marca que identifique el TDV
 - f) Estrategia comercial y comunicacional
 - g) Estrategias para la integración de las MIPYMES a la Red
 - h) Propuesta de capacitación para los actores del Sistema del Turismo del Vino.
59. Identificar posibles fuentes de financiamientos para:
- e) Lanzamiento de Marca que identifique el TDV
 - f) Estrategia comercial y comunicacional
 - g) Estrategias para la integración de las MIPYMES a la Red
 - h) Propuesta de capacitación para los actores del Sistema del Turismo del Vino.
60. Preparar un Documento final, que contenga los resultados de los estudios, e incluir como anexos los documentos utilizados para la redacción del mismo. El Informe incluirá un resumen ejecutivo.
61. Conformar un Plan de Acción que contemple una hoja de ruta con los pasos a seguir para la consecución de la Red y su articulación con el Proyecto TDV.

Actividades Realizadas:

Esta consultoría debe brindar asistencia técnica a los consultores en todas las actividades comprometidas para este proyecto.

A continuación se describen las tareas realizadas hasta la etapa final de ejecución del mismo.

Componente 1. Ciclo de Información y Consulta (ICC).

1. Exploración de contactos posibles a ser entrevistados.
2. Elaboración del mapa de actores.
3. Visitas a los Municipios por difusión de material informativo a los delegados.
4. Elaboración de Agenda de contactos para la realización de las entrevistas.
5. Convocatoria general a los talleres realizados en los tres municipios.
6. Organización operativa de los talleres realizados en los tres municipios.
7. Convocatoria de las entrevistas personales realizadas.
8. Asistencia técnica durante las entrevistas realizadas.
9. Registro y sistematización de información recavada.
10. Búsqueda y recopilación de información disparada por las entrevistas.
11. Confección de documentos informativos para los consultores.
12. Registro complementario durante las entrevistas.

Asistencia al equipo de consultores del proyecto.

1. Ajuste de formato en los curriculum vitae de consultores.
2. Tramitación de expedientes en los Municipios.
3. Registro y sistematización de Talleres Internos y Talleres Conjuntos.
4. Elaboración de Agenda Taller con los Municipios, del 12 y 13 de marzo; y del 30 de junio.
5. Elaboración de material de trabajo para Taller Conjunto 12 y 13 de marzo; y del 1 de julio.
6. Asistencia, soporte informativo y técnico en reuniones internas de consultores.
7. Búsqueda de informaciones varias.
8. Recopilación de datos sobre actores involucrados en la oferta del Tren.

Lic. Lorena Emilia Catalani

Anexos

MEMORIA TALLER

Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

– FUNDACIÓN LIBERTADOR – Participantes: EQUIPO SUB-ESTUDIO A y EQUIPO SUB-ESTUDIO B

En un aspecto general, el equipo del Subestudio B aparece “atrasado” en cuanto a tareas y actividades que le son insumo al equipo del Subestudio A. En ese sentido, existe un compromiso de abocarnos hasta enero a resolver las siguientes PRIORIDADES establecidas por y para los equipos:

- ✚ Trabajar sobre la puesta en valor de la RED, sin perder de vista que su producto es el TREN, y no al revés.
- ✚ La INSTITUCIONALIZACIÓN del proyecto en el marco de los municipios: difusión, actualización, visibilidad, involucramiento de otros actores de la microregión, y su articulación.
- ✚ Necesidad de generar PIEZAS ADMINISTRATIVAS: en el marco del gobierno provincial, en los municipios y en la secretaría de transporte, a la manera de la ya generada con el gobierno nacional. Asimismo, urge definir mecanismos de generación de acuerdos con los privados.
- ✚ En el contexto del actual recambio ministerial, las definiciones políticas en torno a la formación y figura del CONSORCIO resultan definibles sólo a partir del 10 de diciembre. Los asuntos a resolver a partir de esa fecha, son:
 - Definiciones en cuanto a si el gobierno nacional formaría parte, además de los 3 municipios y el gobierno provincial. Para la nación sería más fácil transferir cuestiones ferroviarias a la provincia, y con esa formación ya aparece en los informes.
 - Definiciones en cuanto a si la Secretaría de Transporte formará o no parte del consorcio.
 - Especificaciones técnicas generales del consorcio como nodo de la RED.¹
 - En lo puramente jurídico (equipo legal),
 - Se puso como meta que antes de fin de año se elabore el “Acta Constitutiva” del consorcio, integrado, hasta el momento, del gobierno provincial y los tres municipios.
 - Propuesta de crear la figura de un “gerente” del consorcio.

¹ Como podrá observarse más adelante, en Talleres posteriores se tomó la decisión de que en una primera etapa, la RED tomará la figura jurídica de Consorcio. Esto permitirá simplificar en el corto plazo la puesta en marcha simultánea de la RED y del Tren del Vino como su primera experiencia de gestión.

-Definiciones en cuanto a quién sería el proponente para el llamado a licitación del proyecto, insumo fundamental a la hora de realizar la Audiencia Pública (se propuso informalmente a Raquel Muñoz)

-La necesidad de involucrar a la HCD en el tema y el proyecto, como manera de ejercer tracción.

-Terminar de definir el contrato.

-Terminar de definir el reglamento (equipo B) y otros consorcios.

■ En cuanto al aspecto ambiental (Irma Paván),

-Compromiso de hacer ingresar material sobre el impacto ambiental del proyecto, antes de fin de año.

-Concluir con la descripción del proyecto, teniendo en cuenta los 3 o 4 meses que llevará el asunto, en base a los tiempos administrativos de los municipios y las universidades.

-Realizar un análisis de la Oferta, sobre el impacto sinérgico del turismo (evidencia del atraso del equipo del Subestudio B): esto, a su vez, genera la necesidad de definir el modelo de explotación a implementar, caracterizando la demanda, para definir finalmente la oferta. Es en este punto clave donde surgen los elementos diferenciadores, en cuanto a un proyecto de desarrollo local como este, y uno de turismo comercial.

-Definiciones en torno a quién es el proponente:

-Decidir si se esperará hasta fines de diciembre, cuando esté resuelta la composición del consorcio.

-Definir un representante técnico del Proyecto del TDV. Se define que será Raquel Muñoz.

-Alternativa mínima: pedido del impacto ambiental de las zonas de las estaciones.

■ En cuanto a la Estación Gutierrez,

-Se decidió abordarlo con el gobierno provincial, tanto a partir de una reunión como de un escrito, formales.

-Se planteó una reunión en la Secretaría de Transporte, entre el equipo Subestudio A y F.T.V. (Pablo), generando también el involucramiento de ALL en el asunto: presentación oficial del proyecto a partir del Memo informativo (Cristina Brachetta/Néstor Luzuriaga)

■ Necesidad de definir si el servicio turístico del tren podría intercalarse con el servicio público de pasajeros. Tema a tratar conjuntamente con la Secretaría de Transporte y América Latina Logística. (Observación de Francisco Losada: “A pesar de que ALL puede poner condiciones en cuanto a este asunto, legalmente no podría oponerse”).

■ En cuanto a los pliegos de la Licitación (Losada),

-Decisión de presentarlos por separado: 1) arreglo de vías, 2) infraestructura, 3) señalización. La CNRT sería el ente encargado de aprobarlos, y ALL sería quien “filtraría” los pliegos.

■ En cuanto al equipo del Subestudio B,

-Se planteó la necesidad que tiene la Red de que se ajusten las propuestas de los productos (públicos y privados).

-Necesidad de una identificación de los programas y proyectos públicos y privados presentes en la microregión.

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

Sector	Institución	Contacto	Teléfono	Mail	Consultor que aporta contacto
Estado Nacional, Provincial y Municipal	Dirección de Patrimonio Provincial				
	Dirección de Patrimonio Municipalidad de Luján				
	Dirección de Patrimonio Municipalidad de Maipú				
	Dirección de Patrimonio Municipalidad de San Martín				
	Secretaría de Turismo				
	Secretaría de Transporte (Secretaría de Obras Públicas, Ferro Tranvía Urbano)				
	DOADU (Secretaría de Ambiente)	Arq..Miryam Cumaodo	4232841	mcumaodo@yahoo.com.ar	
	Dirección Provincial de Vialidad				
	Instituto Provincial de Vialidad Provincial				
	Instituto Provincial de Vialidad Municipalidad de Luján				
	Instituto Provincial de Vialidad Municipalidad de Maipú				
	Instituto Provincial de Vialidad Municipalidad de San Martín				
	ONAVE	Raúl Morcos			Raúl Olagaray (Tren)
Empresarial	ALL Palmira	Hugo Serna	4296076-155035042	jserna@all-logistica.com.ar	Dante Riveros - (Hugo Serna es apoderado Zona Cuyo- Archivos de planos del F.C.)
	FEM				
	UCIM				
	Cámara de Comercio Provincial				

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

	Cámara de Comercio San Martín				
	Cámara de Comercio Maipú				
	Cámara de Comercio Luján				
	Asociación de Bodegueros del Este				Cristina Brachetta
	Repsol YPF				
	Juan Minetti				
Académico	Sociedad de Ingenieros				
	Consejo de Ingenieros				
	Colegio de Arquitectos				
	Colegio de Agrimensura	Agrim. David Darvich (Presidente) Agrim. Hugo García (Consejero)	4236041	profehugogarcia@yahoo.com.ar	Dante Riveros (Hugo García, ex-ferroviario llevaba el tema inmuebles del F.C.)
	Colegio de Arquitectos				
	Facultad de Ingeniería (Transporte) UNC				
	Facultad de Ingeniería (Transporte) UTN				
	Facultad de Filosofía y Letras (CIFOT) UNC	Dra Marilyn Gudiño de Muñoz	4135004 int:1213-2211		
	Facultad de Arquitectura U de Mendoza	Arq. Emma Frisson	155111657		
	Universidad de Congreso (IGA, Turismo, Arquitectura)	Lic. Elina Giunta	4230193	giuntaei@profesores.ucongreso.edu.ar	Irma
	Universidad Champagnat (Turismo)				
	Universidad del Aconcagua (Turismo)				
Social	OIKOS Red Ambiental	Lic.Eduardo SOSA	4257050	Oikos red ambiental <esosa@oikosredambiental.org.ar>	
	Desarrollo Social (La Ciudad)				

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

AGENDA ENTREVISTAS

Agenda Entrevistas CICC Red del Turismo del Vino

LUNES 25/02				
HORA CITA	LUGAR CITA	CONTACTO	TELEFONO	SECTOR
15:30	Rivadavia 592- Ciudad	Walter Pavón	153028224	Bodegas de Argentina
18:00	9 de julio 980 2° A - Ciudad	Pedro Vera	155981086/155170949	ONG - OIKOS
MARTES 26/02				
HORA CITA	LUGAR CITA	CONTACTO	TELEFONO	SECTOR
08:30	Pescara y Sarmiento - Maipú	Arturo Lucero	4972448 (Juan)	HCD Maipú
12:00	Ituzaingó 1422- 2° piso (frente acuario)	Pablo Márquez	155789858	Empredimiento El Torreón Maipú
15:00	Bolsa de Comercio - 4° piso - of 449	Carmen Pérez	155368861	Fondo Vitivinícola Argentino
16:00	<i>COVIAR - Reunión de Equipo</i>			
19:00	Municipalidad de San Martín	González		Secretario de Gobierno San Martín
19:00	Municipalidad de San Martín	Bartolomé Robles	02623 15411238	HCD San Martín
19:00	Municipalidad de San Martín	Sergio Tusedo		HCD San Martín
19:00	Municipalidad de San Martín	Walter Carini		Sec. De Hacienda San Martín
19:00	Municipalidad de San Martín	Luis	154541401	Huenqui Hue (Turismo Rural)
19:00	Municipalidad de San Martín	Fernando Oltra	02623 422348/15510651	Cooperativa Alto Verde
19:00	Municipalidad de San Martín	Miguel	154189301	Molino La Tebaida (Turismo rural)
19:00	Municipalidad de San Martín	Agustina/Diego	155718638	Bga. Santa María
19:00	Municipalidad de San Martín	Alejandra Rodriguez	02623 424733	Livigno Viajes
MIÉRCOLES 27/02				
HORA CITA	LUGAR CITA	CONTACTO	TELEFONO	SECTOR
09:00	Municipalidad Luján de Cuyo	Eleonora Guiñazú	155252457	Ordenamiento Territorial Luján
09:00	Municipalidad Luján de Cuyo	Néstor Américo	4989935/8/77	Desarrollo Local Muni Luján
09:00	Municipalidad Luján de Cuyo		4980037	Champañera Pokrajac
09:00	Municipalidad Luján de Cuyo		4392094	Pequeña Bodega
09:00	Municipalidad Luján de Cuyo		4360677	Finca La Amalia

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

09:00	Municipalidad Luján de Cuyo		4980011	Bga Carmine Granata
09:00	Municipalidad Luján de Cuyo	Florencia Burgoa	4963782	Santa Angela
Entrevistas realizadas en Febrero de 2008 – Cuadro Síntesis de Registros				
09:00	Municipalidad Luján de Cuyo		4960825	Cavas de Weinert
09:00	Museo Americanista Luján de Cuyo	Axel Cattáneo	4981912 (Rosita)	Director Turismo Luján
12:30	Ozamis 914 - Museo Nnal del Vino- Maipú	Cristian García	154152308/ 4977437	Cámara Turismo Maipú
12:30	Ozamis 914 - Museo Nnal del Vino- Maipú	Mariela	4921683	Bodegas Viñas Maipú
12:30	Ozamis 914 - Museo Nnal del Vino- Maipú	Alejandro	4964929	Bga. Artesanal Viñas del Cerno
12:30	Ozamis 914 - Museo Nnal del Vino- Maipú	Paz	4963433	Hotel Club Tapiz
12:30	Ozamis 914 - Museo Nnal del Vino- Maipú	Jesus Fantelli	02623 422827	Bgas. Fantelli

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

ACTOR	SECTOR	En qué área de influencia	Datos para establecer contacto	Perspectivas conjuntas y aportes más significativos	Grado de adhesión al proyecto
Bruno Benedetti	PRIVADO	Area del Vino	9 de Julio 1485 4° piso. Ciudad de Mendoza Tel. 0261 4234852 / 4258 / 9654 bbenedetti@areadelvino.com www.areadelvino.com	*Provisión de contactos *Disponibilidad del diario electrónico “Día a Día” *Aportes para seleccionar bodegas a incluir en el producto turístico	NEUTRO
Arq. Pablo Márquez	PRIVADO-MAIPÚ	El Torreón, proyecto inmobiliario de gran escala	Ituzaingó 1422, 2° piso-Ciudad de Mendoza Tel 0261 155789858	*Localizado a 700mts de la Estación Gutierrez, y a nivel de la estación Luzuriaga del FTU. Dentro del emprendimiento existirán varios posibles puntos de interés para el Tren del Vino: -Centro Comercial -Hotel -Museo del vino (cavas del año 1907) -Bodega Boutique -Centro de conferencias Restaurante temático *El emprendimiento procura la apertura de vías y accesos a la zona y la mejora de los espacios públicos aledaños a Estación Guitierrez. En estos temas se asocia con la Municipalidad de Maipú	MUY ALTO
Walter Pavón	PRIVADO_NACIONAL	Bodegas de Argentina	Rivadavia 592- Ciudad de Mendoza T 0261 153028224	*Provisión de contactos. *Desarrollan Observatorio Enoturístico *Diseñan Plan Estratégico Enoturístico a nivel nacional.	MUY ALTO NEUTRO
Arturo Lucero	PÚBLICO ESTATAL-MAIPÚ	Honorable Consejo Deliberante- Pte.	Pablo Pescara Y Sarmiento (HCD) – Maipú. T 155087200	*Administrador de Bodegas Tosso (Pascual Tosso Vinos y Viñas de Barranca - Viñedos con espacio	MUY ALTO

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

		Bloque Frente Para la Victoria.	b_justicialista@maipu.gov.ar	gastronómico) * Contacto con * Posible alianza para la RTV * Disposición para reunir empresarios locales que podrían integrar la oferta una vez pasada la fiesta de la vendimia	
Carmen Pérez	PUBLICO NO ESTATAL-PROVINCIA	Fondo Vitivinícola Argentino	Bolsa de Comercio - 4° piso - of 449 – Ciudad de Mendoza T 0261 155368861-	*Visión crítica hacia la falta de espacios de articulación existentes, en cuanto a todos los sectores implicados en el Enoturismo. *Interesados en desarrollar canales de expresión de las identidades propias de los pobladores de la Microregión Centro. *Apuestan a alianza público – privada. *Recomiendan las siguientes alianzas: -INTA -IDR Organizaciones productivas -Red de Inspectores de Cauce (Programa de Transferencia) -Centro de Bodegueros y Viñateros del Este *Posible aliado: Cabrini *Fundamental es determinar el derrame social del proyecto. *En desacuerdo con que se busque captar a un público gourmet.	MUY ALTO (y para construcción conjunta de aspectos de la RTV)
Pedro Vera	PÚBLICO NO ESTATAL-NACIONAL	OIKOS-FAVIM	9 de Julio 980 2° A- Ciudad de Mendoza T 0261 155 981 086 / 155 170 949	*Provisión de contactos. *Exploración de contenidos. Podrían abordar acciones de sensibilización, información y	Neutro a favorable

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

				fortalecimiento entre las poblaciones involucradas por el proyecto	
--	--	--	--	--	--

ENTIDAD BENEFICIARIA Municipio de San Martín				Sede: Edificio Municipal	
ENTREVISTA GRUPAL				Fecha: 26/02/08	
Miguel Argerich	PRIVADO-SAN MARTÍN	Turismo Rural. Molino La Tebaida. Productor de aceite de oliva	T 02623 422952 (Isabel o Miguel) miguel.argerich@molinolatebaida.com	Registro Grupal * <u>Preguntas/ Dudas:</u> -¿Relación y estado de negociación con ALL.? -¿Costos del servicio y opciones ofrecidas? -¿Cómo nuclearíamos al sector privado, en pos de la RED? -¿Origen del financiamiento de los Proyectos de RTV y TDV.? -¿Trazos y modalidades de las distancias a recorrer (mapa).? * <u>Sugerencias:</u> <i>Necesidad de identificación de Criterios y Reglas comunes, entre privados y públicos, primero; para que la RED tenga identidad, empezando por los acuerdos sobre el Tren del Vino (Diego Antonini)</i> -Creación de un Calendario Turístico de festejos y eventos para el TDV. -El consorcio debe ser entre actores públicos (Bartolomé Robles)	ALTO
Agustina Antonini	PRIVADO-SAN MARTÍN	Viña Santa María - Propietaria	Carril Chimbas km 29 EL Central, San Martín. T 0261 4258409 info@vinasantamariawines.com.ar www.vinasantamariawines.com.ar		ALTO
Diego Antonini	PRIVADO-SAN MARTÍN	Viña Santa María - Propietario	Carril Chimbas km 29 EL Central, San Martín. T 0261 4258409 info@vinasantamariawines.com.ar www.vinasantamariawines.com.ar		ALTO

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

Facundo Aguilera	PÚBLICO ESTATAL-SAN MARTÍN	Secretario de Turismo Municipalidad de San Martín	facundoaguilera@argentina.com.ar faguilera@mendoza.gov.ar T 0261 155941012	-Que el atractivo se abra hacia otras aristas, además de las Bodegas. -Garantizar la operación del tren desde consorcio que a formarse. - Lograr seguridad jurídica. -El consorcio debería controlar a quien opere el Tren, y los distintos productos, no operarlo él mismo.	ALTO
Daniel Hernández	PÚBLICO ESTATAL-SAN MARTÍN	Municipalidad de San Martín		- Sería interesante hacer un relevamiento de todo lo que hay, para identificar los distintos posibles negocios y poder desarrollar el producto turístico. -Licitación primero el Tren del Vino, para ir adelantando los tiempos más largos, y luego cerrar los otros temas. -Mantener los niveles de calidad en la prestación de servicios turísticos.	ALTO
Diego Cortéz	PÚBLICO ESTATAL-SAN MARTÍN	Encargado de Turismo Municipalidad de San Martín	diegocort@hotmail.com T 02623 15505164	-Establecimiento de estándares de calidad mínimos en la prestación de los servicios turísticos. -Que los atractivos turísticos roten, de acuerdo a la oferta de los distintos emprendimientos (oferta ajustada a los emprendimientos locales) -Que los boletos sean vendidos directamente por Internet, directamente para el tren, por fuera de los operadores turísticos.	ALTO
Bartolomé Robles	PÚBLICO ESTATAL-SAN MARTÍN	HCD San Martín	T 02623 15411238	-Evaluar como atractivos la Cosecha de la Mujer en marzo y la Carrera en las viñas (maratón entre viñedos) (Bgas. Santa María) <u>*Observaciones:</u>	ALTO
Walter Carini	PÚBLICO ESTATAL-SAN MARTÍN	Secretario de Hacienda Municipalidad de San Martín	waltercarini@yahoo.com.ar T 02623 428987 (int. 112)	- En San Martín el proyecto tracciona una asociación entre privados que aún no existe, o que está en un estado muy incipiente todavía. -Retraso respecto a la explotación turística de San Martín, respecto a Luján o Maipú. -Falta solidez en la articulación entre privados (en San	ALTO

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

				Martín). -Se diluyó a iniciativa de los privados en armar una Cámara de Turismo, por la falta de un proyecto común. -Existe una fuga de privados hacia la Cámara de Turismo de Junín. -Sería importante que desde la Municipalidad se traccione a la conformación de una Cámara de Turismo local. La llegada del Tren aumentaría el de flujo turístico, traccionando la inversión privada turística hacia el interior de los emprendimientos. -Tenemos dificultades de articulación de los distintos emprendimientos existentes, falta un relevamiento de los mismos.	
--	--	--	--	---	--

ENTIDAD BENEFICIARIA Municipio de Luján de Cuyo				Sede: Edificio Municipal Fecha: 27/02/08	
Néstor Américo	PÚBLICO ESTATAL- LUJÁN DE CUYO	Director de Desarrollo Local Municipalidad de Luján de Cuyo	Av. San Martín 250-Luján de Cuyo T 0261 4989977 T 0261 154719000 desarrollolocal@lujandecuyo.gov.ar timoteoamerico@yahoo.com.ar	*Relevos recientes de mandatos: Convendría generar una nueva reunión Informativa con Cristina Brachetta. Pretende de Lujan de Cuyo que se posicione como modelo de Desarrollo Local. Considera que el municipio debe primero cambiar hacia adentro para articular con otros actores despues. * Propone la creación de un calendario de eventos y festividades común para la microregión. *Muy entusiasmado con el tren a “vapor”.	DESFAVORABLE a NEUTRO (predispuesto al diálogo y la alianza)

Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

				*Necesidad de conocer el impacto general del proyecto en Agrelo: -Impacto sobre las fuentes de trabajo y las capacitaciones laborales correspondientes. -En la demografía del lugar. -Impacto económico. *Plantea la necesidad de un estudio demográfico. *Considera que en las primeras paradas, el gasto de los turistas será mayor. *Recuerda que hay una familia viviendo actualmente en la estación Agrelo.	
Aldo Guerrero	PÚBLICO ESTATAL- LUJÁN DE CUYO	Desarrollo Local Municipalidad de Luján de Cuyo		*Desinformado.	NEUTRO
Eleonora Guiñazú	PÚBLICO ESTATAL- LUJÁN DE CUYO	Ordenamiento Territorial- Municipalidad de Luján de Cuyo	T 0261 155252457	*Nuestra portera en la Municipalidad, dispuesta a generar las reuniones necesarias con otros equipos de las otras áreas municipales, también asociadas al proyecto.	ALTO

ENTIDAD BENEFICIARIA Municipio de Luján de Cuyo				Sede: Edificio de Turismo del Municipio Fecha: 27/02/08	
Cristian García	PÚBLICO ESTATAL- SAN MARTÍN	Director de Turismo Municipalidad de Maipú	T 0261 154 152 308 / 4977437	*Contactarnos con el Arq. Silvio Cosso, encargado de proyectos especiales (T 0261 4977437) *Contactarnos con Segio Quintana de LAUR *Contactarnos con Osvaldo Ortiz, de Bga. Di Tomasso. *Vinculación del proyecto con el desarrollo social (derrame de desarrollo económico, mano de obra para los locales, derrame social) *Escasas plazas de alojamiento en Maipú (220 en total, de baja calidad algunas) *Éxito de entes mixtos en turismo *El proyecto de El Tren de las Bodegas: por ramal B52-	MUY ALTO

Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

				*Ferrotur+Municipalidad *Aconseja distintas comisiones dentro de un ente mixto: manejo interno, reservas, promoción, comercialización, desarrollo. *¿Quién va a administrar el tren del vino? *Contemplar las actividades recreativas hacia adentro, para evitar la visibilidad de los problemas sociales de la microregion. *Aconseja la conformación de la Red primero, y luego la puesta en marcha del Tren. *Importancia de ver con qué privados nos asociamos. *Buena perspectiva a partir de la voluntad política fuerte que existe hoy en pos del desarrollo local, en la microregion. *contemplar la participación + la identidad para el derrame social. *Posibilidad de incorporación al proyecto de algunos productos de artesanos que participan en capacitaciones dentro de la municipalidad.	
--	--	--	--	---	--

Posibles Entrevistas A Realizar					
Cabrini	PRIVADO-LUJÁN DE CUYO	Jimena (de 9 a 13hs)	Ruta Pcial 15, km 22 –Luján de Cuyo. T 4880218 ivgcabrini@infovia.com.ar		
Raúl Granata	PRIVADO-LUJÁN DE CUYO	Bodega Carmine Granata	Alberdi 570- Luján T 154213470		
Club Tapiz	PRIVADO-MAIPÚ	Guadalupe (Gerente Hotel) Carolina Fuller (Gerente Comercial)	Pedro Molina s/n- Russell T 0261 4966333 clubtapiz@tapiz.com.ar		

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

Cavas de Chacras	PRIVADO- LUJÁN DE CUYO	Fernando Festa (Gerente Bodega)	Los Peralitos 1022- Chacras de Coria T 0261 4986516 Comercial: 0261 4237053		
Cavas Selas	PRIVADO- LUJÁN DE CUYO				
	PUBLICO- NACIONAL	INTA: Laboratorio de Aromas	funcuyo@mendoza.inta.gov.ar,		
	PUBLICO- ACADÉMICO NACIONAL	Facultad de Cs Agrarias. Ofertas académicas asociadas al proyecto			
		Programa Instituto del Turismo del Vino			
Alejandra Rodriguez	PRIVADO- SAN MARTÍN	Livigno Viajes			
	PRIVADO- SAN MARTÍN	Hotel de la Cava			
Sergio Quintana	PRIVADO= MAIPU	LAUR (Director de Turismo)	Videla Aranda 2850- Cruz de Piedra- Maipú. T 0261 4990052 turismo@laursa.com.ar		
Silvio Cosso	PUBLICO ESTATAL= MAIPU	Proyectos Especiales Municipalidad de Maipú			
Osvaldo Ortiz	PRIVADO= MAIPU	Bga Di Tomasso			
Eduardo Sosa	PUBLICO NO ESTATAL- NACIONAL	OIKOS- ONG ambientalista	T 0261 4257050		
José Fantelli	PRIVADO- LUJAN DE	Bodegas Fantelli	info@bodegafantelli.com comercioexterior@bodegafantelli.com		

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

	CUYO		li.com (Natalia Palermo) T 02623 497089 www.bodegafantelli.com		
--	------	--	--	--	--



Provincia de Mendoza



LUJÁN



MAIPÚ



SAN MARTÍN

AGENDA

TALLER CONJUNTO

ESTUDIO MARCO Y SUB ESTUDIOS A Y B

**TREN DEL VINO Y RED DEL TURISMO DEL VINO EN LA MICRO REGION
CENTRO DE MENDOZA**

12 y 13 de marzo de 2008

Participantes: Equipo Consultores Tren del Vino (TDV) y Red del Turismo del Vino en la Micro region y Equipo Institucional de Delegados Municipales

PRIMER DÍA: MIÉRCOLES 12 DE MARZO DE 2008

Lugar: Museo Nacional del Vino- (CASA GIOL) - Ozamis 914- Maipú.

9 Hrs.

Recepción

INICIO DEL TALLER

**Equipo Experto en
Planificación:**

Consultores Red Turismo del Vino: 1 y 8 (Patricia Lanasa , Lorena Catalani)

Actividad:

9.30hs a 9.50hs:

Presentación de los avances del Ciclo de Informe, Consulta y Consenso.

**Equipo Experto en
Turismo:**

Consultores Red Turismo del Vino: Subcoordinador y Consultor 5 (Raúl Sánchez, Laura Pederiva)

Actividad:

9.50 a 10.10hs:

Presentación de los avances sobre el diseño de la Oferta turística del Tren del Vino.

**Experto en Asuntos
Legales e Institucionales:**

Consultor Red del Turismo del Vino: Consultor 2 y Consultor Tren del Vino: Consultor 6 (Mario Adaro, Francisco Losada)

Actividad:

10.10hs a 10.30hs:

Presentación de avances sobre definiciones legales. Constitución del Consorcio TDV y de la RED

**Experto en Desarrollo
Local:**

Consultor Red Turismo del Vino: Consultor 3 (Daniel Rada)

Actividad:

10:30 a 10.50hs:

Presentación de avances sobre conceptualización de la RED y Diseño del componente de Gestión y administración de la RED.

Equipo Experto en

<u>Arquitectura:</u>	Consultor Red Turismo del Vino: Consultor 6 (Estela Rodríguez)
Actividad:	
10:50 a 11.10hs:	Presentación de avances sobre relevamiento de atractivos turísticos, trazas urbanas y refuncionalizaciones necesarias de la Microregión.
<u>11.10 A 11.30 hs:</u>	CAFE
<u>Equipo Experto en Diseño Gráfico:</u>	Consultor Red Turismo del Vino: Consultor 4 (Gustavo Gaitán)
Actividad:	
11.30hs a 11:50hs:	Presentación de avances sobre el diseño de marca del Tren del Vino y sus distintas utilizaciones para la difusión y promoción turística.
<u>Equipo Experto en Aspectos Ambientales:</u>	Consultor Tren del Vino: Consultor 7 (Irma Paván)
Actividad:	
11:50hs a 12.10hs:	Presentación de avances sobre la Manifestación General de Impacto Ambiental del Tren del Vino.
<u>Equipo Experto en Arquitectura:</u>	Consultor Tren del Vino: Consultor 8 (Raúl Olagaray)
Actividad:	
12.10hs a 12:30hs:	Presentación de avances sobre el requerimiento arquitectónico de las estaciones del Tren del Vino.
<u>Equipo Experto en FF CC, Vías y Material Rodante:</u>	Consultores Tren del Vino: Consultores 1, 2, 3 y 4 (Néstor Luzuriaga, Miguel Eleicegui, Hugo Martínez, Edo Pinat)
Actividad:	

12:30hs a 12:50hs: Presentación de avances sobre requerimientos y especificidades del área operativa de material rodante. Presentación de avances generales sobre formulación de pliegos para licitar proyectos ejecutivos y para la concreción de obras requeridas por el Tren del Vino.

12:50hs a 13:10hs: Cierre y espacio de reflexión conjunta con Delegados Municipales de Luján de Cuyo, San Martín y Maipú

13:10hs a 14hs: ALMUERZO

14:00hs a 17:00hs. Taller Conjunto: Delegados Municipales de Luján de Cuyo, San Martín y Maipú; Consultores Tren del Vino y Consultores Red del Turismo del Vino

SEGUNDO DÍA: JUEVES 13 DE MARZO DE 2008

Lugar: Fundación Libertador- Patricias Mendocinas 253de Godoy Cruz

9:00hs a 13hs: Puesta en común y Cierre (Equipo de Consultores)

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

Entrevistas a Realizar - Junio 2008					
Nombre	Sector	Área de Influencia	Contacto	Observaciones	Fecha entrevista
Gabriel Fidel	PÚBLICO-NACIONAL	Comisión Nacional de Turismo de Bodegas de Argentina Coordinador Plan“Consolidación del enoturismo en la Argentina”	156651878		Lunes 23/06 a las 11hs.
Mauro Sosa	PRIVADO-SAN MARTÍN	Centro de Viñateros y Bodegueros del Este	(2623) 42-2037 (Cecilia) <u>Alvear General Carlos Maria De 280 – San Martín</u> centroeste@speedy.com.ar	Llamar jueves de 16 a 19hs para confirmar a quién entrevistar	Lunes 23/06 a las 18:30hs
Raúl Granata	PRIVADO-LUJÁN DE CUYO	Bodega Carmine Granata	Alberdi 570- Luján T 154213470		Martes 24/06 a las 15hs.
Guadalupe	PRIVADO-MAIPÚ	Club Tapiz (Gerente Hotel) Carolina Fuller (Gerente Comercial)	Pedro Molina s/n- Russell T 0261 4966333 clubtapiz@tapiz.com.ar		NO
Fernando Festa	PRIVADO-LUJÁN DE CUYO	Cavas de Chacras (Gerente Bodega)	Los Peralitos 1022- Chacras de Coria T 0261 4986516 Comercial: 0261 4237053		Martes 24/06 a las 12hs
Sergio Quintana	PRIVADO-MAIPU	LAUR (Director de Turismo) Vitivinícola y Olivícola	Videla Aranda 2850- Cruz de Piedra-Maipú. T 0261 4990052 turismo@laursa.com.ar		NO
Néstor Américo	PÚBLICO ESTATAL-LUJÁN DE CUYO	Director de Desarrollo Local Municipalidad de Luján de Cuyo	Av. San Martín 250-Luján de Cuyo T 0261 4989977 T 0261 154719000 desarrollolocal@lujandecuyo.gov.ar timoteoamerico@yahoo.com.ar	Oficina del fondo a la derecha entrando por Calle San Martín	Martes 24/06 a las 9hs
Axel Cattáneo	PÚBLICO ESTATAL-LUJÁN DE CUYO	Director Turismo Municipalidad de Luján de Cuyo	4981912 (Rosita) Museo Americanista Luján de Cuyo	De viaje hasta el miércoles (Expo Turismo Invernl)	NO
Cristian García	PÚBLICO ESTATAL-MAIPÚ	Director de Turismo Municipalidad de Maipú	T 0261 154 152 308 / 4977437	De viaje en Bs As (Expo Turismo Invernal)	NO

Informe Final de Actividades
Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino

Walter Carini	PÚBLICO ESTATAL- SAN MARTÍN	Secretario de Hacienda Municipalidad de San Martín	waltercarini@yahoo.com.ar T 02623 428987 (int. 112)		Lunes 23/06 a las 16hs
Daniel Hernandez	PÚBLICO ESTATAL- SAN MARTÍN	Municipalidad de San Martín	02623-424413 / 02623 – 155 14891 arqdanielhernandez@yahoo.com.ar	Llamar el lunes 23/06 por la mañana para confirmar para la tarde	Lunes 23/06 a las 16hs
Luis Bhöm	PÚBLICO- PROVINCI AL	Secretario de Turismo Mendoza			Martes 24/06 a las 9:30hs.
Mariano Alguacil	ACADÉMI CO- PROVINCI AL	Carrera de Turismo de la Universidad de Congreso / Bodegas de Argentina	Rivadavia 592 – Ciudad de Mendoza T 0261 4238663/ 8905 T 0261 155 250 729	Con Pablo Alonso	Lunes 23/06 por la mañana (desde las 9hs)
Mariano Pombo	PÚBLICO- PROVINCI AL	Subsecretario de Obras Públicas del Gobierno de Mendoza	T 4492635 (Norma Gimenez)	Llamar Viernes para confirmar para el lunes 23/06	NO



Provincia de Mendoza



LUJÁN



MAIPÚ



SAN MARTÍN

Registro durante entrevistas de Junio del 2008

“Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino”

Subestudio B

23/06/08. MARIANO ALGUACIL - GABRIEL FIDEL (BODEGAS DE ARGENTINA)

-El Centro de Bodegueros de Mendoza se fusionó con la Asociación Vitivinícola Argentina, conformando lo que es Bodegas de Argentina, que cuenta actualmente con 24 socios.

-El programa de “Consolidación del Ecoturismo en la Argentina” reúne a 7 provincias, con sus gobiernos y secretarías de turismo.

-El programa consta de 4 componentes:

-Componente 1: Planificación de la Oferta y el nivel de la demanda nacional. Es el único componente que ya hemos finalizado.

-Componente 2: Desarrollo de Productos y perfil de las rutas. Sobre este componente estamos trabajando actualmente, y Mariano Alguacil es responsable en este componente solamente.

-Componente 3: Sobre la Calidad.

-Componente 4: Difusión, Promoción y Comercialización.

-Como consultores del BID, se mostraron muy interesados en que se concrete el TDV, ya que lo conciben como eje de desarrollo y generador de atractivos.

-En cuanto al Proyecto TDV, consideran que hará falta muchísima voluntad política para que se concrete.

-Mariano Alguacil comenta que los ejes temáticos del estudio se basan, sobre todo, en un estudio fino del territorio, para obtener lo que genéricamente llaman “rutas”, pero que puede resultar un circuito, un área, un corredor, etc. También incluye un estudio sobre el alojamiento, la gastronomía, el traslado, la recreación, para la puesta en valor de productos, que en total serán de 9 componentes. Consideran que el sostenimiento se hará a través de la articulación con los privados. Se prevé una Red de

Centros de Interpretación, un Parque Temático, la creación del Centro del Ecoturismo en la ex Casa Giol, un Observatorio Enoturístico.

-Consideran fundamental la pata de comercialización para el éxito de este tipo de proyectos.

-Algunas herramientas con las que están trabajando en el estudio:

-www.ecoatlas, del IDR

-Catastro

-Sistemas de Información Georeferenciada

-ArcView

-En el caso del TDV consideran estratégico la unicidad de los proyectos en algunos puntos, como es el caso del Observatorio.

-Interrogante planteado: ¿Quién vende el TDV? Por que consideran fundamental la comercialización, y entienden que ni Internet ni los Operadores de turismo comprenden hoy al consumidor.

-Proponen un Museo del Inmigrante para alguna de las estaciones del TDV.

23/06/08. WALTER CARINI - DANIEL HERNÁNDEZ (MUNICIPALIDAD SAN MARTIN)

-Interesados en las definiciones sobre el Consorcio y sobre el Producto, a partir de la nueva Ley de FFCC. Sobre todo, Quién gerenciará el proyecto????

-Preguntan también cuál es el estado actual de las estaciones, las reformas del entorno y la parquización, por el impacto ambiental para ir haciendo lo de la audiencia pública

-Preguntan cómo ve Maipú este proyecto.

24/06/08. RICARDO ESCANDURA - MAURO SOSA (CENTRO DE BODEGUEROS Y VIÑATEROS DEL ESTE)

-Ante la interrogante de cómo se le da valor a lo regional, Mauro Sosa insiste en la importancia de buscar una marca regional, una marca paragua, ya que un grave problema que tiene la zona este es que existen distintas nominaciones sobre la región: Valle Central, Zona Este, Región Este, etc.

-Están también con un proyecto del BID, financiando con 10 millones a los conglomerados vitivinícolas, especialmente entre Argentina y Brasil.



Provincia de Mendoza



LUJÁN

MAIPÚ

SAN MARTÍN

AGENDA

TALLER CONJUNTO

ESTUDIO MARCO Y SUB ESTUDIOS A Y B

**TREN DEL VINO Y RED DEL TURISMO DEL VINO EN LA MICRO REGION
CENTRO DE MENDOZA**

30 de junio y 1 de julio de 2008

Participantes: Equipo Consultores Tren del Vino (TDV) y Red del Turismo del Vino en la Micro región y Equipo Institucional de Delegados Municipales

TALLER N° 4 estudio TDVII

ESTUDIO 1.EE.298

Estudio Marco - Sub-estudio RED – Sub estudio TDVII

**“Proyecto Ejecutivo y Pliego de Licitación para el Proyecto Tren del Vino en la
Micro región centro de Mendoza y Constitución de la Red del Turismo del Vino”**

Fecha: 30 de Junio de 2008

Lugar de Encuentro: Fundación Libertador, Patricias Mendocinas 253, Ciudad
Mendoza

Horario: 09:00 hs.

AGENDA

Primer Día: Lunes 30 de Junio de 2008

Lugar: Fundación Libertador

Actividades:

- 09.00 a 09.15 hs: Palabras iniciales - Objetivos generales del taller. Actualización de información referente a avances de los subestudios TDVII y RED a cargo del Coordinador Ing. Cristina Brachetta.
- 09.15 a 09.30 hs: Metodología del Taller – a cargo de los subcoordinadores Raúl Sánchez y Pablo Alonso
- 09:30 a 12:30 Hs Presentación de Informes de Avance TDVII, a Cargo de los Consultores Específicos.
- 09.30 a 09:45 hs Presentación Resultados Informe de Avance TDVII **Consultor 1 Componente 1** Anteproyectos y Especificaciones Técnicas de Pliegos para Proyecto y Ejecución de Obras de Mejoramiento de Vía y Obras de Arte.

Ing. Néstor Luzuriaga

- 09.00 a 09:45 hs Presentación Resultados Informe de Avance TDVII **Consultor 2 y 3 Componente 2.** Anteproyectos y Especificaciones Técnicas de Pliegos para Proyecto y Ejecución de Obras de Mejoramiento y/o Equipamiento de Sistemas Auxiliares.

Ing. Hugo Martínez

- 09:45 a 10:00 hs Presentación Resultados Informe de Avance TDVII **Consultor 4 Componente 3.** Determinación de Especificaciones Técnicas de Pliegos para adquisición o alquiler de material rodante y de equipamiento para mantenimiento del mismo. Condiciones para establecer convenios para reparaciones pesadas del material rodante.

Ing. Néstor Luzuriaga

10:00 a 10:15 hs Presentación Resultados Informe Final TDVI Consultor
Componente 4. Modelo de Explotación. Procedimientos y
reglas operativas.

Ing. Néstor Luzuriaga

10:00 a 10:45 hs Presentación Resultados Informe de Avance TDVII **Consultor 8**
Componente 7. Elaboración de Pliego de Condiciones Generales
y Especificaciones Técnicas para Proyecto y Ejecución de Obras
de Refuncionalización de Estaciones y construcciones
complementarias

Arq. Raúl Olagaray

10:45 a 11:00 hs Presentación Resultados Informe de Avance TDVII **Consultor 6**
Componente 5. . Identificación y Valoración de Aspectos e
Impactos ambientales

Arq. Irma Paván

11:00 a 11:15 hs Presentación Resultados Informe de Avance TDVII **Consultor 7**
Componente 6. . Anteproyectos y Especificaciones Legales de
los Pliegos para Proyecto y Ejecución de Obras, Determinación
de Especificaciones Técnicas para adquisición o alquiler y
mantenimiento de material rodante y desarrollo de reglas
operativas

Dr. Francisco Losada

11:30 a 11:45 hs Presentación Resultados Informe de Avance RTVII **Consultor 1**
Componente 1. Ciclo de Información y Consulta

Patricia La Nasa

11:45 a 12:00 hs Presentación Resultados Informe de Avance RTVII **Consultor 2**
y Consultor 3
Componente 2. Elaboración de Bases para la conformación de la
Red del Turismo del Vino.

Lic. Daniel Rada – Dr. Francisco Losada

12:00 a 12:15 hs	Presentación Resultados Informe de Avance RTVII Subcoordinador Subestudio B y Consultor 5 Componente 3. Diseño de la Oferta del Sistema Turístico Tren del Vino como primera experiencia de gestión de la Red, en articulación con el Sub Estudio TDV II. Lic. Raúl Sánchez – Lic. Laura Pederiva
12:15 a 12:30 hs	Presentación Resultados Informe de Avance RTVII Consultor 3 y Consultor 6 Componente 4. Identificación y definición de las Prioridades Estratégicas para la Red, con enfoque particular en el Sistema TDV en articulación con el Sub Estudio TDVII Lic. Daniel Rada – Arq. Estela Rodríguez
12:30 a 12:45 hs	Presentación Resultados Informe de Avance RTVII Subcoordinador Sub Estudio B y Consultor 4 Componente 5. Diseño del Plan de Negocios de la Red. Lic. Raúl Sánchez – Gustavo Gaitán
12:45 a 13:15 hs	Cierre y espacio de reflexión conjunta con Delegados Municipales de Luján de Cuyo, San Martín y Maipú
13:15 a 14:00hs	Almuerzo
14:00 a 17:00hs	Taller Conjunto: Delegados Municipales de Luján de Cuyo, San Martín y Maipú; Consultores Tren del Vino y Consultores Red del Turismo del Vino

Segundo Día: Martes 01 de Julio de 2008

Lugar: Fundación Libertador

Horario: 9.00 hs.

Actividades:

09.30 a 12:30 hs	Reunión para la interacción de los consultores de los dos subproyectos (RED y TDVII) sobre actividades específicas de cada uno y evaluación del día anterior-
12.30 a 13.00 hs:	Puesta en común y Cierre



Provincia de Mendoza

LUJÁN

MAIPÚ

SAN MARTÍN

30 de junio de 2008
Fundación Libertador

Memoria Taller Conjunto N° 4

ASISTIERON representantes de los tres municipios y de la provincia.

- Mariano Pombo- Subsecretario de Obras Públicas del Gobierno Provincial
- Pablo Ojeda- Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Transporte de la Provincia
- Dante Rivero- Consultor
- Facundo Aguilera- Secretaría de Turismo de la Provincia
- Omar Ajo
- Viviana Escudero- Asesora de Gabinete del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Transporte.
- Berta Fernández- Municipalidad de San Martín
- Verónica Viciano- Estudios Ambientales (Paván)
- Ciancio- Bodegas de Argentina
- Mariano Alguacil- Bodegas de Argentina
- Ignacio Marchesqui- Bodegas de Argentina
- Cristina Brachetta- Coordinadora RTDV - TDV
- Daniel Hernandez-. Ordenamiento Territorial Municipalidad de San Martín
- Eleonora Guiñazú- Ordenamiento Territorial Municipalidad de Luján de Cuyo
- Estela Rodríguez- Consultor RTDV
- Raul Sanchez- Subcoordinador RTDV
- Luis Saldaña- Director de Desarrollo Económico de la Municipalidad de Maipú
- Cecilia Castellanos- Consultor TDV
- Laura Pederiva- Consultor RTDV
- Patricia La Nasa- Consultor RTDV
- Gustavo Gaitán- Consultor RTDV
- Daniel Rada- Consultor RTDV
- Pablo Alonso- Subcoordinador TDV

REGISTRO

-Cristina: realiza una breve reseña hasta el estado actual del proyecto, y aclaraciones pertinentes con respecto a las entrevistas realizadas en la semana anterior. Recalca el hecho de que el proyecto nació como un proyecto de desarrollo local, no como un producto turístico.

- Raúl: La oferta se ha partido en idas y vueltas del tren. La idea es venderlo en las regiones al tren. Darle la posibilidad al turista de llevarlo y traerlo con agilidad.
- Tres horas por cada estación?
- Mariano Alguacil: Que queremos decir con que no se venda afuera?
- Raúl: la idea es que financieramente la renta se quede en el territorio, con la menor cantidad posible de intermediarios.
- Viviana: Y las frecuencia de un tren por día? Sólo de ida? Si necesariamente el tren es sólo ida, hay que definir cómo se licita el transfer?
- Raúl: El tren del vino se asemeja al del Valle de Nappa. Tenemos una estimación de que el 30% de los enoturistas lo visiten.
- Cristina: la idea es concesionar a los privados los que van a operar el tren.
- Ing. en FFCC: mi duda es por qué la vuelta no?
- Viviana: Es un tema de rentabilidad?
- Raúl: la idea es contar la historia vitivinícola mendocina con el tren. Además, otro producto es el tren como medio de transporte para la zona. Se privilegió con los municipios el rol turístico del tren en la región. La ida y vuelta ya implica otro producto.
- Mariano Alguacil: Desde el punto de vista de operación turística, si el tren va y vuelve, se da el “rebote”...la combi me va a buscar en San Martín y dejo a otros pasajeros desde la ciudad. Voy cargado a San Martín y los descargo, y me traigo a los que ya pasearon en el tren. Si uso el terrestre de combi debería ser un diseño integral del servicio, sin aislar los transfer del tren....Hay que coordinar el tren con su servicio de transporte.
- Facundo Aguilera: definir quiénes son los que se subirán al tren: tienen auto, andan en colectivo, etc.... Las prestaciones de servicios en los distintos departamentos será diferencial....la idea es no ofrecer negocios para unos pocos, sino varias unidades de negocio, para beneficiar a muchos...
- Raúl Sánchez: Por qué el tren es ida solamente? No estamos maximizando la eficiencia económica, pensando siempre en base al desarrollo local
- Mariano Alguacil: El tren del vino debería ofrecer un circuito integrado de turismo: de ida y vuelta, un circuito cerrado, donde Mendoza Capital sigue siendo el emisor de pasajeros del tren. A la manera de un combo, un circuito.
- Raúl: la idea es dar alternativas, para visitar Bodegas, Restaurantes, emprendimientos, etc., con un diseño de las tres horas de visita en cada departamento: así, uno puede elegir qué museo, que bodega visitar, etc. La idea es que los precios de los paquetes varíen de acuerdo a lo que el pasajero quiera, en base a distintas propuestas. La idea de que el tren sólo vaya y no vuelva es que el circuito no se cierre, para que nos aseguremos de que se le van a proveer al turista otras actividades complementarias, además de las actividades hacia adentro del tren: para entretener a los pasajeros en entornos desagradables a la vista, y para hacer que el tren sea un atractivo turístico en sí mismo.
- Mariano Alguacil: Hay que ajustar la oferta.
- Pancho: Se pensó en un primero momento que un Consorcio licite tanto las obras como la operación, tanto turística como ferroviaria.

-Cristina: Los dos grandes interrogantes son en torno al diseño de la oferta y en torno al diseño legal o jurídico. Según lo hablado con Jaque, la nueva empresa concesionaria de los trenes podría operar el TDV, mediante acuerdos con los municipios.

-Pancho: Esto viene de una ley que se está debatiendo desde hace unos 3 años, para reestatizar los FFCC, y que recién este año ha sido sancionada.

La ley de Administración de la Infraestructura ferroviaria indica que el Estado retoma todo lo que había sido concedido, y que el Estado no puede realizar obras sobre terrenos concesionados. El decreto del año 2004 complementa la ley porque sirve para el TDV y para el FTU.

-Cristina: El hecho de que este proyecto tenga anclaje en el desarrollo local, nos conduce hacia un diseño flexible, más acorde con un Consorcio. Las interrogantes sobre este tema son:

-¿Puede armarse en Mendoza un consorcio de estas características?

-¿Puede el Estado Nacional viabilizar sus decisiones a través de este consorcio?

-Viviana: Habría que instrumentar una herramienta jurídica que habilite a los municipios para realizar obras en las vías, para el manejo de los fondos y la repartición de las responsabilidades. Es imperioso definir quién va a licitar, en cuanto a los dos pliegos:

-Pliego de Licitación

-Pliego de Concesión.

-Pancho: yo intento mantener la unicidad de las legislaciones, no he dejado de informar este tipo de cuestiones como consultor. Lo convenios que se ejecutan en los ramales en los que se había concesionado el servicio. Hasta este momento no hay convenio firmado entre el Estado nacional, como propietario de las vías, y el Estado provincial o municipios.

-Viviana Escudero: Y las habilitaciones de ALL?

-Mariano Alguacil: Creo que nos estamos adelantando al desarrollo de un producto...y por otro lado, si esto va a ser concesionado a un privado, es él quien va a terminar de dar forma a este producto. Si a mí como privado me exigen cuántas corridas, o cuestiones que tengan que ver con mi capacidad operativa. EL privado lo va a ver por el lado del negocio, que hoy no estamos teniendo en cuenta, ya que lo contemplamos desde su beneficio social y no económico.

-Cristina: Tenemos que hacer una recomendación a los municipios y a la nación sobre qué es lo pertinente hacer. Existen actas de intención, pero no hay acuerdos formales. Nosotros como consultores, aconsejamos consorcio, para construir una opción viable (esa es nuestra responsabilidad, los que deciden son la entidades beneficiarias). Estamos hablando de concesionar un producto cuya viabilidad ya ha sido estudiada en estudios anteriores.

Este es un proyecto público, que no busca la rentabilidad económica si no el desarrollo económico, como un proyecto de inversión social. El tema es no hacer el análisis de la rentabilidad ferroviaria, esa es otra discusión.

-Viviana Escudero: El tema de la rentabilidad es fundamental!!!

-Pancho: cuando el Estado decide hacer obras de infraestructura, trabaja con otros cánones distintos al del sector privado. Lo que si debemos otorgar al sector privado son ciertas seguridades para sus inversiones. No está definido a nivel pliego el tema de la privatización, ya que la idea es que el Estado lo opere.

Hay una vuelta a los años 50 en cuanto a los servicios, un retorno a la explotación del servicio ferroviario por parte del Estado Nacional...la idea es que en unos 8 años las concesiones a privados caduquen.

La ley del consorcio provincial es más particular hacia deshechos, es mejor operar con la ley nacional. En el pliego, dentro del área normativa, hay que...

-Viviana Escudero: Cómo van las charlas con ALL de las frecuencias horarias de las vías? Quién tiene que arreglar los tantos con ALL con respecto a estas cosas? La Nación??

-Pancho: La secretaria de transporte con la comisión nacional de regulación.

-Luzuriaga: Hay que charlar con ALL, y la comisión operará como mediador, haciendo un convenio con ALL.

-Pancho: hay que pasar una propuesta de horarios para que la comisión nacional de regulación de transporte. Es un silencio positivo.

-Viviana Escudero: cual es la figura jurídica entre la nación y consorcio?

-Cristina: la figura es el consorcio, el Estado Nacional forma parte de él.

-Pancho: podemos pensar en una sociedad del estado, puede ser un consorcio o una sociedad de mixta. Yo aconsejo que sea la ley 20705, es decir, una sociedad del estado.

-Cristina: quien va a ser la licitación es el consorcio.

- Viviana: que operatividad tiene el decreto del año 2004? Qué figura jurídica debe integrar la nación? El decreto permite la concesión.

-Luzuriaga: Ha salido una reglamentación nueva, hace una semana.

-Cristina: en primer lugar, la etapa obras, se aconseja la formación de un consorcio Nación-provincia-municipios.

-Viviana: La nación debe licitar sola, antes de hacer el consorcio, ya que se extenderán mucho los tiempos si no es así.

-Cristina: las tres opciones son que licite la nación, que licite la provincia, que licite ALL.

-Viviana: Hoy no se puede licitar si no se aclara quién se hará cargo. No podemos dar tres opciones, ya que tenemos que presentar definiciones.

-Viviana: Se puede confirmar si ALL puede licitar? SI por contrato ALL lo tiene que hacer, que lo hagan ellos.

Luzuriaga: no debe hacerlo por contrato, sino que ALL puede hacerlo.

-Cristina: La etapa explotación comercial inclusive? Quien lo hará?

-Luzuriaga: Que corra el tren, el mantenimiento del tren, el material rodante, y un mínimo de personal para la organización, y los peajes del tren. Allí habría un ente que lo explote, pero cómo se forma ese ente? Ese ente es mixto? Ese ente puede decidir quien lo explote? Hay que definir cuáles serán las obligaciones de cada parte. Cuántos trenes, etc., las bases del pliego para diseñar el modelo de explotación del tren.

-Pancho: respecto de la concesión yo siempre he pensado que el dueño de la pelota es el que se reserva las decisiones. La nación ahora tiene otras herramientas jurídicas nuevas, de hace unos meses, antes el estado se reservaba el derecho de quitar la concesión. Ahora, el estado contempla la instancia de incorporar otros socios: el derecho de privatizar el servicio y retirarse y dejarte solo.

- Viviana: necesitamos poder agilizar las decisiones, para no tener que depender de la nación.
- Cristina: dos actores no podrían explotar: la nación por falta de escala, y los municipios por fuga de energía. A nivel público nos queda el estado provincial, cuya fortaleza institucional y escala son más apropiadas. Pero no creo que la provincia deba operar el tren directamente. Habría que incorporar al actor privado.
- Viviana: concesión al Estado nacional, con subconcesión a privados,
- Raúl: Hay que buscar la herramienta legal más adecuada al proyecto, y no amoldar el proyecto a las herramientas jurídicas. La Red tiene que operar el desarrollo del producto y del territorio: alguien tiene que tener agilidad para decidir cuestiones más operativas, para que el desarrollo de los territorios sea ágil.
- Mariano Alguacil: tampoco le podemos pedir ese rol ágil al estado, ni a los privados tampoco. A un privado es muy difícil que lo encuadren en la oferta que ya se ha diseñado, y además, los privados van a cerrar sus negocios con quien ellos consideren rentable. El operador privado tiene que tener el atractivo del tren, y ellos operarlo como desee.
- Viviana: el tercero del que hablo, habría que incluirlo en la licitación.
- Luzuriaga: hay que establecer derechos y obligaciones para los tercero, para que el espíritu del proyecto permanezca con fuerza, y no se caiga la concesión. Hoy hay mucho mecanismo de concesión, con ida y vuelta, con agencias de turismo que se informan, que opinan, que aportan al proyecto.
- Mariano Alguacil: hay que definir si vamos a pensar que vamos a desarrollar un producto o desarrollar un atractivo. Podemos decir que los operadores turísticos tienen las diez o doce combis que hacen falta para trasladar, los guías, la logística...Ver si estamos hablando de un circuito integrado de turismo. El disparador es definir si esto es del Estado, si es mixto, etc.
- Luzuriaga: yo tengo esta infraestructura, este consumo, este gasto; usted, tercero, debe darme este servicio...
- Raúl: Siempre dijimos que los que tienen que manejar el proyecto son los dueños del proyecto, es decir, los municipios. La provincia ingresa como socio de los municipios.
- Mariano A: Quien le pone nafta y lo pone a andar al Tren? Es el Estado? El Estado es el dueño de los trenes a nivel nacional, La gerencia no la realizarán los municipios, si no un privado. La consolidación del producto la va a definir el privado al que se le otorgue la explotación del producto, si no, no va a funcionar.
- Raúl: la idea del consorcio es que los municipios operen el tren, con un gerente, que puede ser un privado, subyace una entidad mixta.
- Luzuriaga: La forma del producto y las condiciones son las cosas que hay que discutir.
- Raúl: esas definiciones deben ser de lo público, si cae en manos de privado, se distorsiona el alma del proyecto, en torno al desarrollo local.
- Cristina: hay que decidir la autoridad de aplicación; nación, provincia, municipios. La parte explotación se va a entender que el Estado Nacional no puede desarrollarlo por sí, los municipios tampoco, y recomendamos que se concesione el gerenciamiento a un privado, que va tener objetivos públicos y no privados. Presentar cerrado el paquete que necesitamos que gerencie el privado. Con elasticidad, pero atada al beneficio de los municipios.

- Raúl: incorporar los privados debajo de los dueños del tren: los municipios, pero con margen de maniobra.
- Hugo: el FFCC es un negocio colateral. Metrovias tiene libertad comercial para hacer sus negocios, y el estado le exige que cumpla con los servicios pactados.
- Mariano Alguacil: Si es público, hay que pensar en el atractivo, que el estado se encargue de que el tren vaya y venga, el resto es todo privado: lo que pasa en las estaciones, en los restaurantes, etc. A ALL no se le puede pedir explotación, ya que la concesión a ellos es solo para trenes de carga.
- Patricia: debemos construir un nuevo actor mixto, que no es público + privado. Hay que armar una articulación, una red de actores, para identificar alternativas, para ajustar propuestas, etc. con ese otro actor que no es sólo público ni sólo privado.
- Mariano Alguacil: 4 patas del estudio de Fortalecimiento del Ecoturismo en la Argentina: 1- planificación de oferta y demanda a nivel nacional, 2- desarrollo de productos y perfil de rutas, 3- calidad, 4- difusión, promoción y comercialización. Nosotros desde el programa vamos a identificar qué se puede hacer pero no vamos a darle a los privados la especificidad del servicio que ellos quieran ofrecer. No podemos encorsetar a los operadores. Quiero que entiendan que para conceptualizar producto, si no está muy clara la figura legal, se hace muy difícil.
- Raúl: Nadie platea dárselo a un privado para que le dé la gana, nosotros debemos decirle al municipio cómo lo hace.
- Mariano Alguacil: si no subsidias al privado, no te va a ofrecer el servicio tal cual vos lo exigís.
- Daniel Rada: Se hacen dos evaluaciones, después de varias alternativas: se plantea el negocio del tren simplemente como nexo de donde llega el turista a donde quiere llegar, debe tener una remuneración adecuada. Se evalúa la forma de la red, qué actor debería tener qué responsabilidades, etc. Por otro lado, se hace la evaluación social; esto puede significar el desarrollo de actividades periféricas: en la demanda gastronómica, de alojamiento y los desarrollos comerciales en las estaciones. A eso habría que agregarle todo lo que las agencias puedan sumar. Cuando se evalúa el conjunto, da rentabilidad positiva, y por separado también. La propiedad siempre es del estado, directamente o a través de una concesión. El consorcio es flexible, permite ir modificando los integrantes de ese consorcio, que en una primera instancia estaría conformado por el sector público nacional, provincial y municipal...y en otra instancia se incorporaría el sector privado.
- Cristina: se estimaron los costos de las inversiones, del boleto del tren, etc. Se definió el diseño del producto, etc., evaluando el costo y el beneficio del producto tren. También se realizó un relevamiento de todo el entorno, la decisión de construir Cristo en la viña era para poder posicionar mejor a San Martín como un pequeño polo turístico en consonancia con el Parque Agnesi. Todo es a nivel de anteproyecto, quien licite, quien gane la licitación, terminará de definir algunas cuestiones. Nuestra previsión es que los números le va a dar positivos para ese privado que opere.
- Mariano Alguacil: la estimación es de boleto o incluye las otras opciones o servicios, como restaurantes, alojamientos, etc. Cuál sería la tarifa promedio?
- Raúl: no estamos apuntando al segmento AB1, sino al enoturista, que no siempre es rico.

- Daniel Rada: *está incluido en el costo de servicios adentro del tren, una tarifa de 80 pesos aprox. del boleto, incluido los servicios arriba del tren, los opcionales corren por cuenta de cada uno, por ej comida, alojamiento, etc. Abajo del tren son todos gastos opcionales.*
- Cristina: *La explotación debe ser concesionada a un gerente. Los municipios no pueden hacerse cargo de la operación del tren.*
- Viviana: *Cuál es la ecuación derechos-obligaciones? Si no es suficientemente atractivo económicamente, yo Estado, no tengo quien me lo explote. Hay que definir condiciones mínimas, pero si rentablemente no cierra, no se va a presentar nadie a la licitación.*
- Mariano Alguacil: *Me parece bien que no apuntemos al público ABC. La mayoría de los turistas son nacionales, y no extranjeros (son sólo el 30% y vienen a hostels, mayoritariamente). Esta excursión se transforma en una salida de unos 300 pesos promedio. El negocio no es el tren. Quién lo opera? Habría que bajar el costo de boleto para aumentar el gasto en las localidades beneficiarias. El tren es un medio, para que la gente desembarque en las localidades beneficiarias y hacer que gasten en esos lugares. Se apunta a un turismo masivo, entonces, estamos hablando de tres estrellas para abajo...pero hay que bajar la tarifa del boleto.*

(RECESO DE ALMUERZO)

- Cristina: *la idea es generar una unidad de gerenciamiento del Tren, con RRHH de los municipios, con la provincia y los privados. La otra alternativa es que se cree una entidad gerenciadora con financiamiento propio. La red sí puede generar un instituto de capacitación regional, aunque no decidir, por ejemplo en torno al observatorio.*
- Raúl: *El porqué del planteo de la oferta, es por un proceso de diferentes realidades de cada departamento. EL interés de los municipios no era traer más afluencia de turistas, si no que el interés de Luján está en el desarrollo de ciertas zonas en torno a las estaciones, por temas de seguridad, etc. San Martín está más interesado en la afluencia de turistas, y Maipú están interesados a atraer más turistas y en sumar atractivos y dar un diferencial a su oferta turísticas: el medio es el tren, el desafío es el desarrollo local.*

A nuestro entender, el sistema “cinta” no era viable dentro del proyecto, porque el problema de la costura física de la microregión y la problemática planteada diferencialmente por cada municipio, no era un problema de transporte. Por ello, la solución no versa sobre el tema del transporte, sino que sea un producto integrado para ofrecer a la micro región, y que tenga una pata en cada municipio, y que asegure que va a recorrer de un lugar al otro transitando las historias y particularidades culturales y de valores de cada territorio. El producto turístico busca solucionar así la costura de la micro región. Están planteadas actividades hacia adentro del tren, para mayor conocimiento de la realidad de la micro región, haciendo partícipe al turista de lo que implica vivir en el territorio. La salida desde Luján y la llegada a San Martín es también por las necesidades diferenciales planteadas de cada municipio. El diagnostico dice que hoy no hay e la micro región nada que atraiga al turista para recorrer la microregión, y en base a la respuesta de esa demanda está diseñada la oferta. Por ello, se asegura un

producto cerrado, con distintas alternativas, y que esas actividades van a ser atractivas, aunque se desaprovechen capacidades ferroviarias.

-Luzuriaga: El tren queda en segundo plano, son sólo 30 minutos de tren por 3 horas abajo, y encima no hay trenes pasando por la vía.

-Raúl: hemos estudiado todos los trenes del mundo, y no andan todo el día, sino que paran.

-Luzuriaga: No comparto que el tren es algo más que media hora de viaje. ¿cuál es el temor de arrancar con dos o tres corridas diarias de ida y vuelta? Una vez que vos ponés el tren en marcha, el tren se mueve solo.

-Mariano Alguacil: Se está haciendo mucho hincapié

-Laura: la idea de poner en marcha el servicio completo en dos años, para que un recorrido solo esté afectado al producto principal. Luzuriaga propone eliminar la primera etapa...

-Luzuriaga: El gerente del tren vende el boleto, y con eso tenés una degustación arriba del tren....y ustedes creen que no va a haber variantes desde los operadores turísticos???

-Viviana: Deberán presentar un estudio de costos para que el tren vaya y vuelva, más si habrá un futuro concesionario.

-Luzuriaga: ¿cómo llega el turista al tren?

-Raúl: similar a cómo se realizan las visitas a alta montaña.

-Cristina: Tengo la misma duda: el gerenciador dice que lo que el consorcio ofrece es: un vehículo (tren) de tales características. EL gerenciador lo puede vender por Internet, a un operador, etc. Ahora....las variantes que puedan existir, cómo se evalúan, cómo se contemplan.

- Raúl: El gerente negociará con cada proveedor en particular (restaurante, hotel, etc.)

-Mariano Alguacil: el gerente puede concesionar el servicio, porque maneja el negocio del concesionario. Se vende como cualquier producto turístico, restando los costos operativos, se genera la comisión en base al volumen. Yo compro 150 boletos como operador, y esa comisión será diferente a un boleto, también se puede comprar en bocas directas (por Ej. Internet)

EL objetivo es el desarrollo territorial, el tren en realidad me deja poco espacio para generar cualquier actividad que me genere identidad del turismo del vino. La degustación que hago arriba del tren, le está quitando valor a la degustación que se pueda hacer abajo del tren. El concesionario del tren va a querer que se consuma sobre todo sobre el tren, lo que le resta operatividad dentro de los territorios.

O desarrollamos territorio y el tren es la excusa, o el tren es el atractivo. Hay que tomar una decisión.

Yo tengo una bodega, que hago? Que el turismo venga y recorra dos o tres bodegas en un día, o que se quede todo el día en mi bodega? ¿? ¿? A mí me interesa que se quede todo el día en mi bodega.

Si yo desembarco 150 personas en San Martín, ya el territorio se desarrolla solo. Hay que definir qué es el producto: El tren? El territorio? Son incompatibles.

-Raúl: Hay un costado social, hace mucho que no vemos pasar un tren por Mendoza. Que los alumnos de la escuela sepan que van a poder ver pasar el tren....es un valor agregado.

-Mariano: que el tren pase una o 6 veces, eso lo va a decir la demanda una vez que el tren esté en marcha.

-Raúl: Nuestra recomendación debe asegurar que el tren va a funcionar al principio, aunque después se ajusten algunas cosas.

- Cristina: *debemos asegurar que el producto que ofrezcamos, el turista lo compre, más allá de los fines sociales del proyecto.*
- Mariano: *no podés obligar a un turista a quedarse en San Martín porque el tren no vuelve.*
- Nacho: *es claro que es un proyecto de desarrollo local, con herramienta del turismo y no como medio de transporte.*
- Cristina: *El desafío de esta mañana era si trabajábamos en plenario o mesas diferenciales.*
- Patricia: *Por un lado está lo que dice Néstor, es verdad que hay toda una demanda suelta que si el tren le atrae lo hará, si no, no. En la contrapartida, decimos que hacemos recorrer el tren en un territorio que no está suficientemente desarrollada. Se pueden empezar a trabajar algunas cuestiones de capacitación básica que hay que empezar a trabajarlas ya. Hay que poder romper el esquema inicial y ver las dos alternativas, la de mínima y la planificada para dentro de dos años. Tenemos que dejar planteadas las hipótesis para quien opere pueda adaptarse, a través de la flexibilidad de la propuesta.*
- Ciancio: *¿Cuál es el costo de que el tren se mueva? Los costos variables del tren?*
- Mariano Alguacil: *¿qué tenemos para mostrar en las localidades donde el tren para?*
- Hugo Martínez: *Dame el tren, yo lo pongo en marcha, no hay que perder la oportunidad de la cesión de trenes.*
- Laura Pederiva: *Se plantea inicialmente el recorrido descrito, para después irlo incrementando a favor de la demanda. Hay que asegurar que se vaya acompañando la evolución de la oferta, de acuerdo a la evolución de la demanda, para ir incrementando y mejorando el servicio. Es una propuesta inicial.*
- Raúl: *Es una propuesta de mínima. De ahí en más...*
- Cristina: *Lo que se va a licitar para que algún operador concesionario acepte es un producto de mínima. Si además, en la propuesta, el operador decide agregar servicios, etc., bienvenido! Lo que proponemos es lo que podemos asegurar.*
- Daniel: *16 salidas en alta, 10 en media, 6 en baja. Tarifa diferencial que se va incrementado de año a año. Tasa de retorno: 20% con gestión pública y 14% con inversión privada.*
- Cristina: *va a haber interés privado a un costo bajo para operar el tren?*
- Mariano Alguacil: *Sí va haber interés privado, pero el operador no va a usufructuar el tren, sino que su negocio van a ser las estaciones, los transfer, los restaurantes, etc. El tema es que por el 20% es difícil, porque el negocio del turismo genera números más altos que ese 20% del tren.*
- Patricia: *si conseguimos que lo operen capitales provinciales, ya es un éxito.*
- Mariano Alguacil: *Es importante ver qué insumos tienen los municipios en su zona para que la gente se quede paseando 3 horas por su territorio.*
- Estela Rodríguez: *Sólo se habla del turismo del vino, y se ha hecho un relevamiento de actividades y festejos que tienen que ver con el desarrollo de la microregión, para ofrecer dentro del paquete al turista. Hay toda una serie de emprendimientos pequeños en cada territorio que están interesados. Tenemos que compatibilizar el atractivo tren y el desarrollo territorial...*
- Patricia: *En las entrevistas, hay estaciones que no hemos mirado y que plantean nuevas alternativas, en consonancia con las iniciativas de privados.*
- Raúl comenta algunas experiencias de trenes turísticos del mundo.

RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS

-OFERTA:

- Ajo: ¿cuál es el beneficio garantizado para las municipalidades?
- Mariano Pombo: Alguien puede tener varios de estos proyectos, y no creo que sea la única iniciativa provincial, por lo que creo que se le dará prioridad al que presente mayores seguridades. Deberíamos tener una segunda alternativa.
- Facundo Aguilera: El tren tiene que correr o correr. Habría que evaluar el rebote del tren, para que vaya y vuelva. Y tratar de cerrar el regreso, aunque sea en transfer, para que sea incluido en el precio del boleto, para ofrecerlo como alternativa. Podemos evaluar potenciales pasajeros locales relacionado más con el atractivo cultural del tren.
- Daniel Hernández: coincido con Facundo, ya que podemos generar un turismo interno.
- Viviana: desde el punto de vista contractual es azaroso, porque incluye a un contratista, donde hay una licitación y responsabilidades que cumplir...Por eso, ANTES hay que decidir quien lo va a operar.
- Nacho Ciancio: Es preciso saber turísticamente cómo va a ser ese desarrollo local? Como operador turístico, cómo se aseguran que respete el diseño que se ha planteado en la consultoría? Caso de San Martín.
- Dante Rivero: Raúl pensó el tren partiendo de Luján por su enfoque e interés en cuanto al proyecto. Qué garantía tiene el operador turístico de que lleguen a San Martín y los reciban con pompas, y que en Luján nadie lo espere? Para que eso quede garantizado por el municipio!
- Raúl: sobre eso se basa la necesidad de que sea una sola la entidad que gerencie el tren, y no cada municipio por separado. La intención es que el tratamiento sea homogéneo, como producto se toma la microregión, y que cada parada sea diferencial y complementaria, pero de manera conjunta. Los municipios no pueden desentenderse, deben estar atentos y atrás del proceso, para regular el asunto con los operadores de turismo.
- Mariano Alguacil: trabajar TDV y desarrollo turístico y territorial como un todo.
- Luzuriaga: Esmerarnos para que las decisiones y alternativas de los intendentes sean claras. Desarrollar más la idea de quién será el dueño del tren, quien lo opera, quien lo desarrolla?
- Hugo Martinez: Profundizar el enganche de este proyecto con el FTU (estación Gutierrez y Luján) y el tren de alta prestación a toda la ciudad, que tendría una estación en Libertador General San Martín (La Colonia) y otra en Ciudad de Mendoza.
- Cristina: Dos cuestiones importantes: lo de la poca claridad en torno a la definición de propietarios y etapas de obra y concesión es correcto...es en lo que tenemos más dificultades para definir. Las complejidades políticas que ha tenido el proyecto, las definiciones no avanzan por temas políticos. Sugerimos que la licitación la realice el Estado Nacional y que se gerencia en una estructura como la red y que se concesione a algún privado. Este tipo de toma de decisiones empiezan a definirse cuando políticamente se tomen decisiones que nos exceden como equipo consultor. Creo que habría que repensar en un circuito cerrado.
- Estela: evaluar Junín en el plan B de circuitos.

-Laura: sugiero que puede ser una opción ver lo que plantea Cristina de ver Gutierrez, y si la gente de San Martín desean ser los primeros y Luján los últimos, habría que rever la traza...Consideremos revertir el circuito...se puede flexibilizar de acuerdo a la época del año...y también veo que del tema de las tres corridas diarias, que se hagan antes...lo va a definir la demanda....Y que el tren vaya y vuelva no soluciona un tema de pasajeros...Si un pasajero llega a San Martín, no le gustaría volver a Luján para ir hasta la Ciudad, si no volver a la Ciudad directamente....

-Eleonora: cómo les digo yo a los bodegueros que el tren sale de Luján y que no aseguramos las visitas correspondientes???

-Pablo Alonso: desde el Subestudio A, no hemos tenido mayor desarrollo en este taller, pero sí me pareció bueno que se conectaran los Ing, en FFCC y la gente de los municipios.

Lo más importante es que el tren empiece a rodar, para no perder la oportunidad. Apostar a la tracción del tren en pos del desarrollo local.

-Eleonora Guiñazú: Cómo se asegura que desde donde sale el tren también consuma el turista.

-Mariano Alguacil: Producto integral: TREN + Territorio: y el precio debe ser integral también.

-Viviana: El estudio de costos es viejo, deben actualizarlo para que se evalúe el proyecto con criterios certeros.

-Berta: Decir que a los municipios nos queda mucho trabajo para trabajar sobre la oferta turística de cada lugar, para elaborar una propuesta fuerte.

-Kela: en 30 días hay que presentar pliegos técnicos. Son los municipios los que van a tener que transformarse en empresarios para operar el tren y evitar distorsiones de la operación de un tercero privado. Es fundamental que el TDV sea gerenciado por los municipios.

-Cristina: nuestra sugerencia es que se delegue en la provincia o en ALL.

-Raúl: No agrega nada más.

-Cristina: Hay que elevar un expediente a nivel nacional, entre municipios y provincia, para pedir las triplas.



Provincia de Mendoza



LUJÁN



MAIPÚ



SAN MARTÍN

1 de Julio de 2008

Fundación Libertador

Taller Interno

Consultores Subestudio A y Subestudio B

Consultores Asistentes:

- Laura Pederiva
- Estela Rodríguez
- Daniel Rada
- Patricia La Nasa
- Néstor Luzuriaga
- Cecilia Castellanos
- Gustavo Gaitán
- Lorena Catalani
- Pablo Alonso
- Hugo Martínez
- Irma Paván

Se realizó una breve evaluación del Taller Conjunto del día anterior, repasando uno a uno los temas, comentarios y sugerencias surgidas por la entidad beneficiaria.

Cómo se estimó la VAN?

-Daniel: Se consideraron las inversiones a realizar, los costos fijos y variables, los de operación del tren, y los ingresos estimados a percibir.

-Néstor: Los ING en FFCC están en la etapa de elaboración de pliegos de licitación.

En Material Rodante están un poco más atrasados, hay que entablar contacto con el Ing. Pinat. No pliego de concesión pero sí algunas pautas para elaborarlo más adelante. En general, estamos en un 60 o 70% de las actividades.

-Patricia: Hay que obtener la tripla y ponerla en marcha, teniendo en cuenta los intereses de todos los actores involucrados en el proyecto, esta acción es fundamental.

-Néstor: La idea es generar una reglamentación, hasta elaborar el pliego definitivo. Es un tema que explicitarlo en los informes, a modo de recomendación.

-Daniel: No hablemos de concesión, sino de convenios.

- Néstor: Lo más apropiado sería establecer algunas de mínima. En números, para las Vías del Ferrocarril,, hará falta unos 18 millones de pesos para ponerla en buen estado.
- Patricia: tenemos que ver la oferta, defender que esta tiene base, fundamento. Tenemos el problema de que los números que tenemos son del año 2006, y las estadísticas turísticas tampoco están actualizadas.
- Laura: queremos sostener el diseño turístico, y ver el tema de las corridas. Habría que hacer una nota al pie para explicar que se mantiene el diseño turístico y que además, se aumentarán y especificarán las corridas.
- Néstor: Nos tenemos que sentar con ALL, para coordinar horarios de las corridas. Llamémosle “rutas”, para definir cómo se arrancan las pasadas de los trenes.
- Pablo: Hay que ver el tema de que las estaciones sean reformadas por quien decidan que opere el tren.
- Néstor: Los agentes turísticos usan combis, etc. para llevar a la gente a las bodegas, etc., esas agencias no pueden decidir operar por encima del tren, visitando los atractivos sin recorrer el tren.
- Laura: el tema de mayor discusión son los plazos, entonces pensamos que es mejor quitar esas modificaciones a través del tiempo.
- Patricia: A diferencia de los modelos de explotación, en el caso de la oferta, uno debería decir qué necesita de mínima para garantizar la puesta en marcha, el piso. Las otras especificidades, quedarán en manos de quien opere el tren.
- Néstor: En Lima, las condiciones nos las dan a través de un modelo de contrato de concesión. Acá podemos hacer algo así, presentando un modelo de convenio, estableciendo pautas, directrices para el contrato. Mi idea es que no sea un modelo cerrado.
- Laura: el circuito es medio raro...
- Estela: Cuando uno contrata “Los Caminos del Vino”, te pueden llevar hasta San Rafael, es decir, hay varias alternativas en el atractivo.
- Néstor: La idea es que las propuestas sean variadas, y que se use lo más posible el tren como atractivo, a partir de un diseño de base.
- Laura: a medida de que vaya formándose la demanda, el operador va a ir ajustando algunas cosas.
- Néstor: Además, los costos operativos mínimos son constantes, hay que optimizarlos...
- Patricia: Hay que tratar de evitar el pago de algunos peajes...Pablo, y qué pasó con las Estaciones...?
- Pablo: Raúl no está, pero las gestiones que estamos llevando adelante es unas reuniones con el IPV, porque tienen que hacer una cesión de terreno, donde se va a construir Cristo en la Viña...y eso debe ir con un compromiso de la Municipalidad de que no va a utilizar el terreno para otro motivo que la estación...Es un trámite rapidísimo...pero la construcción de la Estación va a durar aproximadamente un año y medio...
- Hugo: yo pienso que hay que empezar a remodelar Ing. Giagnoni...para ir ganando tiempo...
- Pablo: Se habló del condicionamiento mínimo de las Estaciones, y se terminaban algunas especificaciones del pliego...
- Patricia: recordemos que Drummond es una Estación donde los privados estarían dispuestos a invertir y traccionar políticamente.
- Hugo: el tren debería pararse 3 horas en un lugar que ALL o la CNRT no estarían dispuestos a aprobar...entonces, conviene hacer un apiadero, que es como una estación, pero técnicamente se llama

apiadero. Si arrancamos con Ing. Giagnoni, damos vuelta el tren en Alto Verde, que allí opera ALL...En Gutiérrez habría que reparar la vía...Sería mejor arrancar por Ing Giagnoni que con Cristo en la Viña...

-Patricia: habría que hablar con Junín para que tributen a favor de la Estación Alto Verde...

-Pablo: poner como recomendación que hasta que esté construida Cristo en la Viña, vamos a poner en marcha Ing. Giagnoni, anticipándose...

-Irma: Qué pasa con Gutiérrez?

-Hugo: Gutiérrez no tiene circulación de trenes, después va a pasar el FTU, pero ahora no hay nada...

-Irma: entonces, el primer diseño que se hizo sirve...

-Hugo: sí, después habrá que arreglar con la provincia por donde pasa el FTU...

-Pablo: Irma necesita unos datos....cuánta es la cantidad de gente que circularía y las frecuencias del tren?

-Laura: 135 pasajeros, 3 veces al día, es la máxima circulación que tendrá el tren en temporada alta. La estimación es 184 días, 3 veces al día, en un año...

-Irma: qué tipo de coche será?

-Néstor: El coche es una Automotora Nova, similar al que está funcionando en Chascomús...

-Patricia: me parece apropiado que en las preguntas frecuentes agreguemos las características técnicas de la máquina vial.

-Patricia: Si existiera algún párrafo de otro consultor que nos sirva para argumentar, habría que realizar un anexo, una aclaración, para que cada informe resulte una unidad de lectura.

Habría que ajustar el modelo problemático y la estrategia institucional. Recomendamos que ante la conformación del actor público, se incorporaría con una conformación mixta. Daniel ha planificado en base a un ente público-público.

Hay nuevos matices, nuevos ingredientes??? O sólo la complejización de los actores?

-Daniel: Habría que tener en cuenta los abordajes conjuntos con la Red, tomando en cuenta la disyuntiva de cooperar/competir entre los municipios. Cuando el Tren esté operando hay que definir qué va a aportar cada municipio...el tema es que ellos esten convencidos de las temáticas...

-Irma: La estación de ciudad de Luján quedó cerrada?

-Laura: sí...

-Daniel: hay que ver lo difícil que resulta conciliar los diferentes intereses de los tres municipios, en cuanto a las recomendaciones que se han establecido desde los consultores.

-Estela: los temas de seguridad son específicamente: Pedriel, Bajo Luján y Palmira. Pasan por dos cuestiones: agresiones desde afuera, y existe también la posibilidad de bloqueo de la vía, que se podría manejar con la velocidad del tren...si va a unos 60km /hora ya se dificulta que alguien se cuelgue del tren, por ejemplo. También hay que evaluar el riesgo de accidentes en los pasos a nivel.

-Patricia: todos vamos a tener que poder acceder a los informes de los otros.

-Laura: el tema de la problemática territorial, sobre todo la falta de capacitación es una cuestión a tener en cuenta. Por Ej., San Martín no es un departamento turístico, falta cultura turística.

-Patricia: Tendría que sugerir los Nodos y sistemas de rotación. Proponemos un sistema rotativo anual entre los 3 intendentes.

-Daniel: pongamos que se resolvió que fuera un órgano de rotación.

- Patricia: también hay que explicitar la cuestiones que nos exceden como consultoría externa, y que deberá resolver la entidad beneficiaria.
- Estela: yo me adelanté a mi informe, debo pasar todo al Arqview y poner los otros ítems de turismo cultural, religioso, enológico, etc., volcado en un cuadro en excell; haciendo un resumen que pueda servir de grilla de cuestiones localizadas, y voy a agregar las cuestiones críticas de la traza, sobre todo en cuanto a la seguridad de la traza urbana.
- Irma: cómo se resuelve el tema de las familias que viven sobre las vías, además de la gente que vive en las estaciones. Eso está relevado, pero no resuelto...
- Patricia: necesitamos un listado de los actores que han entrevistado los consultores, caso de Estela y Laura, sobre todo.
- Estela: le paso a Patricia la nómina de entrevistados.
- Patricia: Habría que completar con la entrevista de Cavas de Chacras...
- Lorena: Yo envío la transcripción del taller conjunto a todos los asistentes de la entidad beneficiaria...
- Patricia: el día 8 de julio ponemos como fecha tope para recibir comentarios.
Y entre el 15 y 21 de julio intercambiamos información, para comenzar a armar los borradores de los informes finales. Para a fin de Julio les podemos entregar a Raúl y Cristina ese material, así van leyendo.



Provincia de Mendoza

LUJÁN

MAIPÚ

SAN MARTÍN

29 de junio de 2000

Transcripción Reunión en la Sala de Acuerdos del Ministerio de Obras y Servicios Públicos del Gobierno de Mendoza.

Asistentes:

- Omar Venturini, Gobierno de Mendoza
- Pablo Ojeda, Gobierno de Mendoza
- Darío Álvarez, Municipalidad de San Martín
- Walter Carini, Municipalidad de San Martín
- Alejandro Orlando, Gerente General FCU Pacífico
- Gustavo Ortiz, Municipalidad de Lavalle
- Ana Castillo, Municipalidad de Lavalle
- Oscar González, Municipalidad de San Martín
- Néstor Américo, Desarrollo Económico Municipalidad de Luján de Cuyo
- Mariano Pombo, Subsecretario de Obras Públicas
- Raúl Sánchez, Director Planificación Turística de la Secretaría de Turismo. Subcoordinador TDV, Subestudio B
- Cristina Brachetta, Coordinadora Estudio Tren del Vino y Red Turismo del Vino
- Pablo Alonso, Subcoordinador TDV, Subestudio A
- Luis Böhm, Secretario de Turismo Gobierno de Mendoza
- Jorge Jiménez, Intendente de San Martín
- Silvio Cosso, Municipalidad de Luján, Proyectos Especiales
- Raúl Olagaray, Consultor TDV
- José Luis Saldaña, Director Desarrollo Económico Municipalidad de Maipú
- Facundo Aguilera, Dirección de Planificación Secretaría de Turismo Gobierno de Mendoza
- Mariano Alguacil, Bodegas de Argentina
- María Soledad Barros, Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno de Mendoza
- Eleonora Guiñazú, Ordenamiento Territorial del Municipio de Luján de Cuyo
- Irma Paván, Consultora TDV
- María Cecilia Castellanos, Consultora TDV
- Estela Rodríguez, Consultora TDV
- Lorena Catalani, Consultora RED TDV
- Patricia La Nasa, Consultora RED TDV
- Francisco Losada, Consultor TDV
- Daniel Rada, Consultor RED TDV
- Francisco Pérez, Ministro de Infraestructura del Gobierno de Mendoza

Transcripción:

Rocatagliatta: Todos estos temas entran dentro de una resolución del Ministro Devido, que ha creado la unidad de gestión para facilitar el acceso de las unidades ferroviarias a la provincia. Esta unidad de gestión existe desde hace 2 años, y en el marco de ella se han tomado algunas decisiones, como el Transandino, la estación central de Mendoza y el “Puerto Madero de Mendoza”, el FTU y el TDV, la posibilidad de usar Guaymallén (San José) y luego ver todos los predios que no serán usados

por los FFCC en un futuro, para ver qué utilidad le podemos dar. Se ha intentado reutilizar toda la infraestructura en un contexto de reordenamiento territorial de la zona metropolitana de Mendoza.

Esta Unidad de gestión está dentro de la secretaría de transporte, el coordinador ejecutivo soy yo, como director, y también lo integran dos funcionarios locales, la CNRT, el ONAVE, e incorporaremos a las dos empresas ferroviarias nuevas que son la ADIF y la Operadora ferroviaria, porque en un futuro, esta unidad de gestión estará más cerca de los directores de infraestructura que en la de transporte.

Traje documentos que son las recomendaciones que hemos hecho para el ordenamiento de Mendoza, que es una base sobre la que deberemos trabajar, tratarlos hoy en la reunión y elevar un acta en el día de hoy.

Intendente de San Martín: Estamos entusiasmados a partir de conversaciones que sabemos ha tenido el gobernador de Mendoza con la presidenta de la Nación.

Crisitna Brachetta: Haremos una puesta al día, un estado de situación. EL ministro y subsecretarios han tenido acceso a documentos del proyecto, que ahora presentaremos sintéticamente para dar lugar a las preguntas.

Este proyecto nació como iniciativa de los 3 municipios con el principio de generar desarrollo local, no como de transporte o de turismo. A partir de ahí, con financiamiento del BID, con al Secretaría de Política Económica de la Nación.

EL proyecto se conformó, así, como un proyecto de Desarrollo del Ecoturismo, y surge el proyecto del Tren del Vino, y luego planteado como un proyecto de transporte que acercara al turismo a los atractivos.

Luego de la presentación, se plantean algunos comentarios:

Acá hay una convivencia de varios sistemas de transporte, todo el tramo en verde es coincidente con tren de carga, y el FTU, hay un contacto en Gutiérrez. En la etapa de crecimiento del FTU, no se tocarían en Luján, pero sí en Maipú, son aprox. 3 km , donde convivirían el FTU, el TDV y el tren de carga. Un nudo problemático es Palmira, porque ahí operan los trenes, es un punto complicado porque atraviesa por el medio a la empresa privada. Agrelo o Pedriel no tienen tren de carga.

Otro tema es la gobernabilidad de esta unidad, que debe resolverse con un convenio con la empresa que opera los trenes de carga.

Rocatagliatta: No podrían convivir en la misma vía el TDV y el tren de carga, por cuestiones de operaciones de los trenes.

Pancho: en Palmira ALL no trabaja sobre la vía principal, el TDV no opera sobre las bases de operaciones de ALL. Se circula sobre la vía, que existe una doble vía...EN la segunda etapa del FTU habrá convivencia con el TDV, pero no con ALL.

Rocatagliatta: Algunos temas que hay que resolver, para que el TDV funcione, ya que es fundamental....Primero, tenemos que clasificar a este tren como un "tren turístico regional", lo que permitirá destrabar algo que estaba muy trabado. SI es un tren turístico, la Secretaría de Transporte no interviene, pero si esta andando en vías concesionadas de la red troncal, sí va a intervenir. Para que el tren tenga apoyo de la Secretaria De Transporte, tiene que tener algo más que un componente turístico.

Esto es lo que hicimos con el Tren de las Sierras en su momento. Por ejemplo, al tren de la costa no podemos subsidiarlo, o darle nada, porque es un tren turístico...

Hay que tener en cuenta el estado de infraestructura: vías, señalética, pasos a nivel....ALL se mueve a través de radios, y no por señales, por lo cual, para un recorrido en el que hay tren de carga, habría que aprovechar y utilizar el mismo sistema de radio...aquí es factible, es un tren que no marcha rápido....si esperamos la ley...nosotros nos ajustamos a la normativa de la vía concesionada...La vía en el estado actual podría comenzar a funcionar, con un trabajo de mantenimiento liviano, para que la vía esté en buenas condiciones: es una inversión que hay que hacer. Podríamos empezar con una mínima inversión...para que se ponga en marcha. Habría que establecer con qué base mínima ponemos en marcha el tren, y ver quién hace la inversión.

La otra opción es que la Secretaría De Transporte les entregue una tripla de las que vienen de España, y que el secretario las prometió, tiene aires acondicionados, son livianas y son bien bonitas, y ya con esa tripla podemos empezar a funcionar. Después ver si podemos recuperar, a través de un cambio, el tren que está recorriendo hoy en el sur, en Bariloche, en el Ferroclub, que es de San Martín.

La tercer parte es la explotación comercial y la explotación técnica del FFCC, del TDV. Puede haber un operador...Yo voy a dar unas alternativas, pero que sugiero que después lo decidan los intendentes y secretarios....Si hay un consorcio que se forma para el TDV, este va a ser el que va a estar abalado por los municipios y por la provincia. Después, para operar el tren tenemos algo que no teníamos antes: la operadora ferroviaria SA. Puede ocurrir que la operadora lo opere directamente, que lo opere asociada al consorcio, o que lo haga asociada a un tercero, como lo es ALL.

Como ya existen los operadores, ya figuran, es conveniente que se asocien a ellos, o que lo hagan con ALL. Esto debería verlo el Secretario, y él decidirá qué es lo que más conviene. Hablaré con el director de la operadora ferroviaria sociedad del estado, para ver cómo se asocian con algún operador.

Cristina: no puede haber explotación ferroviaria por un lado, y económica por otro?

Rocatagliatta: De acuerdo a la nueva ley que tenemos, se explota por separado

Cristina: La idea de que los municipios pudieran operar la parte ferroviaria no pareció adecuada, pero sí la explotación turística del tren. Siempre hemos trabajado con la idea de que no queremos vender un paquete cerrado del TDV, nosotros queríamos un producto mucho más abierto, que permita operarlo comercialmente alternadamente en el tiempo, con modificaciones y/o ajustes. Nos parecía importante que los municipios pudieran hacerlo, por cercanía con los objetivos de desarrollo económico que dieron origen al proyecto del Tren.

Rocatagliatta: Hay que analizarlo, porque habría que pagarle a quien mantiene la vía y a quien opera el tren. Hoy por hoy, el modelo del Tren de las Sierras es el más apropiado, que lo opera Ferro Central, que es una empresa que se conformó entre una empresa de carga y una de vías. Hay que ser lo más preciso posibles para que no se trabaje en jurídico o en legales del Ministerio....

Quién es ese tercero para asociarse, eso es lo que hay que pensar...

El operador del FTU puede operar el TDV...

Pancho: El tema es si se considera servicio público o no...no hace falta que pase todos los días para que se considere servicio público....Ahí me permite la incorporación de la Secretaría de Transporte....

La otra es que haya una asociación en la operación ferroviaria, ahí intervendría la Secretaría, y puede ceder material rodante. Yo los acompaño a ver las triplas que están operando, como por ejemplo Retiro - Rosario.

-Crear un consorcio, desde el punto de vista del Desarrollo Local, creo que este consorcio debe madurar...lo bueno creo que es arrancar, empezar...avanzar precariamente con un convenio inicial, mientras madura el proyecto del consorcio local.

-Rocatagliatta: Las leyes nuevas están, el tema es que hay que cumplir también todas las otras anteriores, que también siguen vigentes...

-Cristina: en 60 días los municipios van a tener los pliegos de licitación para poder operar, y ahora es con el gobierno provincial y el nacional...

-Rocatagliatta: material rodante si aporta la secretaria, pero subsidios no. Sólo se puede en la región metropolitana de Buenos Aires, según la privatización que hizo Menem.

Habría que hacer un acuerdo operativo para que ALL se encargue de las obras operativas de reacondicionamiento de las vías.

-Y el precio?

-Es un servicio diferente al transporte público de pasajeros.

Rocatagliatta: el Gobierno de Mendoza le tendría que llevar al Secretario la inquietud de la cesión de la tripla, \$15 millones de pesos para poner en marcha, y que lo pongan como dentro del plan de obras...y que, habiendo un consorcio, defina quién opera ahí: o la operadora ferroviaria nacional en forma directa, o asociada o a través de ALL, o como segunda alternativa, el operador de San Rafael, o alternativa 3, el futuro operador del FTU.

Cristina: Tema Consorcio: municipios provincia y nación o provincia y nación, o municipios, provincia, nación y una entidad privada....

Rocatagliatta: lo importante es la infraestructura en buen estado, y definir quién operará.

Si es una jurisdicción interjurisdiccional, como en el caso de Comodoro con Colonia Sarmiento, ahí se pudo licitar.

Rocatagliatta: Tren de alta prestación: Yo ya delimité lo que necesitamos operativamente en Luján de Cuyo: entrada, salida, la vía donde va a entrar el TDV, y donde llega el FTU en una próxima etapa...lo demás no es urgente para ser puesto en marcha...

En cuanto al tren de larga distancia, la semana pasada se ha aprobado el pliego de licitación técnica, y se pre-clasificó a los 4 interesados oferentes, todos de primer nivel.

El debate consistió en que si convenía, después de hacer todo el relevamiento de la vía, técnicamente se determinó que a la vía hay que hacerla de vuelta, para ir entre 120 a 160km/h, y tengamos unas 10 horas Mendoza - Buenos Aires. Se debatió si nosotros íbamos reconstruyendo la vía, qué hacemos con el tren de carga...no podemos repararla debido a la circulación del tren de carga, porque éste está en pésimas condiciones, y es muy agresivo para las vías....Por qué no hacer una vía nueva??? Una doble vía! Dejando una para carga, y otra nueva para transporte de pasajeros.

Además del tren de alta prestación Buenos Aires – Mendoza, también tendremos trenes regionales. El tren nocturno es altamente competitivo con respecto al micro y al avión, y todos los servicios de transporte en trenes son competitivos respecto al ómnibus. El tiempo para que esto sea una realidad, es de 3 a 4 años, o con obras a dos años, comenzar ya con algunos servicios, para arrancar.