

33051

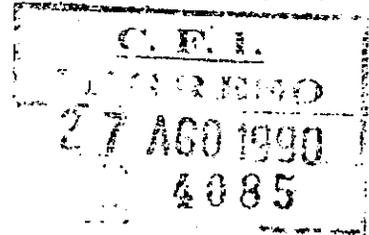
ROBERTO CHARRA

VI

Buenos Aires, 27 de agosto de 1990.

Nota N°25/1491

Señor Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing Juan J CIACERA
S. / D



Ref: Exp N°1491/89
Ferrocarril Trasandino del Sur
Conexión Bioceánica

De mi consideración:

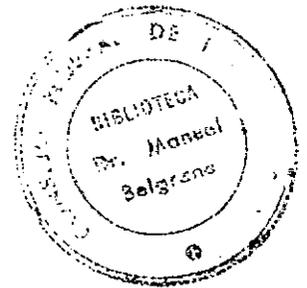
Me dirijo al Señor Secretario General a fin de elevar a su consideración el Documento de Trabajo "Conclusiones Preliminares" del estudio Ferrocarril Trasandino del Sur - Conexión Bioceánica.

Corresponde destacar que la versión final de las mismas se deben incorporar al estudio de referencia, tarea que será objetivo básico de la reunión prevista para el día 30 de agosto en dependencias del Consejo Federal de Inversiones.

Sin otro particular. saludo a Usted muy atte.


ROBERTO CHARRA
LIC. ECONOMIA POLITICA
F. II - F. 19 - C.P.C.E.C.F.

DOCUMENTO DE TRABAJO
Agosto 27, 1990.



CONCLUSIONES PRELIMINARES (*)

Las conclusiones que se presentan en este capítulo, se refieren al proyecto de conexión ferroviaria bioceánica entre la República de Chile y la República Argentina, a través de la construcción del tramo faltante entre Lonquimay (Región IX - Chile) y Zapala (Prov. del Neuquén - Argentina) y también del tramo Choele Choel - San Antonio Este (Prov. de Río Negro - Argentina), el cual debe inscribirse en el proceso de integración regional y complementación económica entre las provincias argentinas de Río Negro y Neuquén, y las Regiones VIII, IX y X de Chile. Su objetivo básico ha consistido en la determinación de la factibilidad económica, financiera e institucional de materializar esta conexión ferroviaria, identificando los cursos de acción necesarios en cada uno de esos niveles que posibiliten a los responsables de la fijación de políticas, implementar un plan de corto y mediano plazo referido particularmente al Ferrocarril Trasandino del Sur.

Por lo anterior, se han planteado las conclusiones en tres subconjuntos, donde cada uno de ellos debe dar respuesta a los interrogantes básicos planteados en los documentos previos a la ejecución del estudio.

El primero de ellos se refiere a la posibilidad económica-financiera del proyecto y el análisis tradicional de indicadores que cubren un aspecto esencial para los subconjuntos posteriores.

En ese marco, se incluyen las siguientes conclusiones:

(*) La formulación de las conclusiones de este estudio, son el resultado de una tarea conjunta realizada por los representantes del Consejo Federal de Inversiones, Ferrocarriles Argentinos, las provincias de Río Negro y del Neuquén y el experto, sobre la base de los Informes presentados durante la ejecución del estudio que constituyen los Capítulos anteriores de esta versión. La metodología propuesta se basaba en esta tarea conjunta, por lo cual corresponde aclarar que la misma se desarrolló en agosto de 1990 sobre los documentos previos aprobados por los representantes provinciales, de Ferrocarriles Argentinos y del Consejo Federal de Inversiones, referidos a noviembre de 1989,

- * De acuerdo al modelo de evaluación propuesto, el proyecto fue analizado desde el punto de vista de una unidad funcional que comprendía la explotación ferroviaria del corredor argentino-chileno, defidiéndose dos alternativas básicas diferenciales por la inclusión del tramo Choele Choel - San Antonio Este, que posibilita el acceso directo al puerto de San Antonio Este.

Se ha excluido el análisis individual del tramo localizado en la provincia de Río Negro, por considerar que se alteraría el concepto de integración regional definido como base del proyecto.

- * El segundo principio seguido en la formulación de estas conclusiones es que pueden dividirse en dos líneas básicas. La primera de ellas se refiere a la evaluación social, y en este caso puede afirmarse que el proyecto ofrece indicadores de rentabilidad positivos que surgen de la cuantificación de los beneficios directos del proyecto.

En segunda instancia, si bien los valores obtenidos resultan ser límites inferiores de exclusión de otros proyectos sectoriales, en este caso la fuerte incidencia de las externalidades del proyecto y los beneficios no cuantificados en orden a la prefactibilidad del estudio, permiten concluir que este proyecto resulta socialmente rentable en ambas alternativas de inversión, considerando su característica de proyecto ferroviario de integración binacional.

- * La evaluación financiera del proyecto ha sido realizada bajo el supuesto de que existe una unidad económica de explotación que actúa como empresario responsable del mismo, y que sólo debe asumir los costos emergentes de la inversión adicional de cada alternativa, el mantenimiento global de la infraestructura y el material rodante asignado al proyecto en análisis.

En este caso los indicadores de rentabilidad de ambas alternativas ofrecen un mayor margen de seguridad que en el caso anterior, pudiéndose afirmar que los valores hallados indican que la explotación integral de la red ferroviaria evaluada en cada caso, es rentable desde el punto de vista financiero.

Resulta conveniente aclarar que al utilizarse los precios de mercado para esta evaluación, sus conclusiones son válidas como evaluación privada del proyecto o como expresión del posible interés del sector privado de encarar la explotación de este proyecto.

- * Por último, cabe agregar en orden al nivel de prefactibilidad de los estudios técnicos y económicos sobre los cuales se ha basado estos conceptos, se realizó un análisis de sensibilidad cubriendo los rubros básicos de la evaluación, demostrándose que para variaciones razonables de los costos de construcción o de los ingresos futuros del proyecto, seguirá siendo rentable para los

marcos antes citados.

El segundo subconjunto de conclusiones se refiere al marco institucional sobre los cuales podría materializarse el proyecto, y a las recomendaciones que pueden realizarse considerando la situación estructural del sector transporte en Argentina y a las políticas de gobierno en que se inserta la realización de proyectos de infraestructura.

Dentro de este enfoque se han formulado las siguientes conclusiones:

- * A partir de la idea de que este ferrocarril es rentable como unidad de explotación y considerando que para ello es imprescindible materializar la conexión argentino - chilena construyendo el tramo Lonquimay - Zapala, con un inversión directa en infraestructura que debe realizarse en el corto plazo, debe plantearse separando su operación de la estructura actual de la empresa Ferrocarriles Argentinos.
- * A la luz de este principio, la alternativa de explotación que institucionalmente se ha desarrollado en el último período en los sectores de gobierno, es la concesión integral de explotación, incorporando al sector privado a este proyecto. El eventual concesionario sería el responsable de materializar el proyecto, ejecutando las obras de infraestructura necesarias y tomando a su cargo la explotación directa del servicio ferroviario durante el período de concesión. Esta idea ya ha sido aplicada a otros sectores de la red ferroviaria, y en estudios posteriores debería precisarse su alcance y su relación con el sistema ferroviario chileno.
- * Este principio de participación del sector privado puede formalizarse en acciones conjuntas con los entes provinciales responsables del quehacer ferroviario, como Ferrocarriles Neuquinos S.E.P., o también formalizando una sociedad ad hoc con participación de Ferrocarriles Argentinos, las provincias directamente involucradas en el desarrollo del proyecto, los actuales empleados del ferrocarril y el sector privado (*).
- * Debe agregarse que la concesión integral a que se ha hecho referencia se vincula con el sistema comprendido entre Bahía Blanca y Zapala en la red actual ampliada hasta la frontera con

(*)Una alternativa de plena vigencia en Argentina y Chile es la propiedad social para la privatización. En Argentina se la denomina Propiedad Participativa, y ha sido prevista en la Ley N°23696.

Chile y conexión Choele Choel - San Antonio Este incluyendo el acceso al área portuaria.

Sin embargo, este marco institucional puede prever el desarrollo de sistemas complementarios tales como: servicios locales de pasajeros, trenes block con vagones privados, trenes con uso de la red y origen en Chile o Argentina, etc, todas alternativas viables que deben contemplarse al regular la concesión y las obligaciones del concesionario para con los usuarios potenciales.

El último subconjunto de conclusiones pretende identificar los cursos de acción necesarios a nivel institucional para implemetar en el corto y mediano plazo y posibilitar la forma de decisión final acerca de la materialización o no del Ferrocarril Trasandino del Sur.

Las conclusiones a que puede arribarse luego de haberse analizado los antecedentes básicos y tomado cuenta de las anteriores conclusiones, son los siguientes:

- * El presente estudio ha cubierto la falta de información e incertidumbre que existía para juzgar la propuesta de realizar el proyecto evaluado.
A nivel de prefactibilidad debe entenderse que la conclusión primordial es que el análisis del proyecto debe profundizarse tanto a nivel técnico como económico - financiero porque la inversión en los estudios de ingeniería de proyecto y de operación se halla plenamente justificada.
- * El marco institucional del Estado Nacional y Provincial, como así también el encuadre en las relaciones bilaterales argentino - chilenas, ha tenido en el período 1989/90 el momento más dinámico de la historia, por lo cual los responsables directos del proyecto deben realizar los máximos esfuerzos en consolidar un marco estable para el Ferrocarril Trasandino del Sur.
- * El fenómeno de participación del sector privado en los proyectos de infraestructura requiere un conocimiento público y una adecuada difusión tanto a nivel de los usuarios potenciales, como de los eventuales interesados en desarrollar la alternativa de inversión de capital nacional o extranjero. Por ello, debería implementarse un sistema de difusión del proyecto instalando la idea en el mercado de capitales y potenciando el interés de grupos internacionales a través de información detallada del emprendimiento.
- * En forma paralela, los entes provinciales de planificación deberán plantear el análisis del impacto socioeconómico y hasta cultural, de realizar un proyecto con fuertes externalidades tanto positivas como negativas que puedan alterar el sistema de

relaciones internacionales vigentes desde siempre.

- * También debe ser objeto de análisis bastante más detallado, el flujo de cargas del proyecto, incorporando un conjunto de productos básicos y desarrollando un modelo de política tarifaria, asumiendo la de explotación como una concesión integral de un servicio ferroviario de carácter público.
- * Por último cabe agregar un tema que merece particular atención y es el referido a la tecnología ferroviaria a la luz de convenios internacionales vigentes que prevén la Asistencia Técnica, y que pueden resultar de primordial interés como base para el desarrollo de la ingeniería de proyecto.