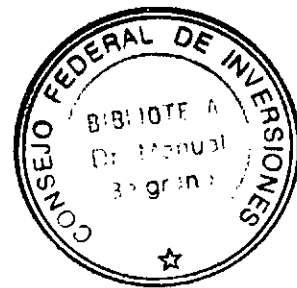


CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROVINCIA DE SAN LUIS

ESTACION DE TRANSFERENCIA INTERMODAL DE CARGAS

INFORME FINAL



Expediente 4128
Experto: Horacio Escofet

PROVINCIA DE SAN LUIS

ESTACION DE TRANSFERENCIA INTERMODAL DE CARGAS

INFORME FINAL

CONTENIDO

Síntesis del Proyecto.	Página I a XIV
1. Análisis de la documentación existente	Página 1
2. Identificación y descripción de las actividades económicas	Página 2
3. Ejecución de los estudios de campo	Página 10
4. Análisis de la infraestructura de transporte	Página 13
5. Situación actual del transporte de cargas	Página 20
6. Situación y normas jurídicas e institucionales	Página 24
7. Características básicas de una estación de transferencia intermodal	Página 29
8. Análisis de localización de la ETIM	Página 37
9. Proyección de la demanda	Página 38
10. Asignación de la demanda por medio de transporte (sin ETIM)	Página 39
11. Reasignación de la demanda por medio de transporte considerando la ETIM en operaciones.	Página 40
12. Estrategia para el desarrollo del proyecto	Página 42
13. Organización.	Página 44
14. Financiamiento.	Página 46
15. Beneficios públicos del proyecto.	Página 47
16. Viabilidad económica privada de la ETIM.	Página 48
17. Conclusiones y propuestas.	Página 48
18. Plan de acción inmediato.	Página 49
Notas	Página 50
Anexo I	- Información socioeconómica.
Anexo II	- Infraestructura vial y ferroviaria.
Anexo III	- Cuadros.
Anexo IV	- Gráfico N° 1 Esquema de organización, funcionamiento y Financiamiento. - Lay out básico
Anexo V	- Modelos de la encuesta. - Tarifas.
Anexo VI	- Diskettes

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROVINCIA DE SAN LUIS

**ESTACION DE TRANSFERENCIA INTERMODAL DE
CARGAS**

Síntesis del Proyecto

**Experto: Horacio Escofet
Julio de 2000**

ESTACION DE TRANSFERENCIA INTERMODAL DE CARGAS

SINTESIS DEL PROYECTO

INDICE

- 1. Propósitos**
- 2. Fundamentos**
- 3. Situación actual**
- 4. Estrategia para el desarrollo del proyecto**
- 5. Organización**
- 6. Financiamiento**
- 7. Beneficios sociales**
- 8. Viabilidad económica**
- 9. Conclusiones y propuestas**
- 10. Plan de acción inmediato**

Gráficos y cuadros

- Organización, funcionamiento y financiamiento**
- Análisis económico del sistema intermodal de cargas para San Luis**
- Beneficios sociales del proyecto**
- Lay - out**

1. Propósitos

El crecimiento y generalización de los mercados mundiales en las últimas dos décadas, tuvo al desarrollo del sistema de transporte multimodal como uno de sus pilares; implicó, además, un profundo cambio conceptual en las reglas básicas del comercio mundial. Se pasó de comerciar "pier to pier" a "house to house". Este fenómeno es identificado con **el contenedor, sinónimo de multimodalismo**. Pero en realidad, este es el símbolo o instrumento preponderante de una profunda revolución tecnológica en los sistemas de transporte.

Los buques pasaron de transportar mercaderías "sueltas" a "unitizadas". Así, más que se duplicó la capacidad específica del modo marítimo. Los puertos experimentaron cambios tecnológicos equivalentes. La incorporación de "port-containers" implicó ampliar en forma sustancial su productividad. Actualmente, en un puerto especializado se transborda en una hora lo que antes demandaba un día y medio.

Este proceso también alcanzó a los medios terrestres. Por ejemplo, los trenes "full containers" en circulación, tienen una capacidad de hasta 3.000 ton en cargas generales.

Esta revolución tecnológica amplió los itinerarios alternativos; se profundizó la competencia y, con ello, se alcanzó una importante reducción en los costos de transporte.

En la actualidad, no hay destino al que no se pueda acceder por algún itinerario multimodal. En otros términos, se ampliaron los mercados y el comercio mundial.

Es por ello que el Gobierno de la Provincia de San Luis se ha propuesto, en virtud del crecimiento cuali y cuantitativo que ha registrado su estructura productiva y de las ventajas de localización que ofrece su situación mediterránea, instalar una Estación de Transferencia Intermodal de Cargas, cuya construcción y operación se encontrará a cargo del sector privado, bajo las condiciones y los controles que el Estado establezca. Se piensa que su concreción se traducirá en una disminución de costos para las empresas instaladas, en un factor de localización y desarrollo de nuevas actividades y en el crecimiento de la economía regional.

2. Fundamentos

La Provincia de San Luis dispone de un conjunto de factores de localización de una Estación de Transferencia Intermodal de Cargas de extraordinaria envergadura:

- a) su desarrollo industrial, con una facturación anual superior a los 2.600 millones de dólares, de marcada concentración en el corredor Justo Daract – Villa Mercedes – San Luis
- b) el flujo de transporte generado por esta localización industrial, superior a los 3 millones de toneladas por año, con la inusual característica que se produce en ambos sentidos, lo que constituye un factor generador de economías logísticas
- c) su excelente conexidad: terrestre este – oeste, sustentada por el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y la ruta nacional 7, operados por el sector privado, y que colocan la región en el corazón del corredor del Mercosur y directamente vinculada con los sistemas portuarios del Atlántico y del Pacífico; y aérea, a través del Aeropuerto de Villa Reynolds
- d) su vecindad con la Zona Franca de Justo Daract

3. Situación actual

3.1. El sector industrial

El hinterland potencial de una Estación de Transferencia Intermodal de Cargas, está constituido fundamentalmente por las demandas que plantean:

- a) el complejo industrial provincial, como receptor de insumos y emisor de productos
- b) la región metropolitana, como región industrial y portuaria, emisora de insumos industriales y consumidora/reexpedidora de los bienes industriales producidos en San Luis
- c) los centros productores - consumidores regionales: Mendoza, San Juan, Río Cuarto, Córdoba
- d) el corredor bioceánico

El complejo industrial de la Provincia de San Luis, esencialmente un producto del sistema de promoción industrial, constituye la base central en la cual se asienta la viabilidad técnica y económica de la Estación de Transferencia Multimodal de Cargas (ETIM). **De las demandas de transporte de insumos y productos originadas en dicho complejo, dependerá la rentabilidad de la ETIM. De un modo conceptual, esta última se apoyará en las sinergias (actuales y potenciales) entre el corredor de transporte bioceánico (vial y ferroviario) y la concentración industrial provincial.**

La composición y facturación actual del complejo industrial provincial es la siguiente:

- la industria alimenticia factura el 19,8 % del total
- la metalúrgica el 21,2%
- la textil el 17,4%
- la plástica el 7,1%

- la química el 4,7%
- la de artículos de cosmética e higiene personal el 6,1 %
- la de electrodomésticos el 6%
- la papelería el 4,6%

En cuanto a la distribución geográfica, la situación es:

- el 43,3% de la facturación industrial corresponde a industrias concentradas en la ciudad de San Luis
- el 40,8% a industrias que se radican en Villa Mercedes
- el 7,4 % a aquellas que lo hacen en Justo Daract

Del cruce realizado por tipo de industria, localización y facturación, se observa que:

a) **El parque industrial en torno a la ciudad de San Luis** tiene la siguiente participación relativa con relación a los montos anuales de ventas:

- El 15% de la industria alimenticia
- El 30,6% de la industria metalúrgica
- El 64,3% de la industria química
- El 47,6% de la industria textil
- El 79,4% de la industria plástica

b) **El parque industrial de Villa Mercedes** a su vez concentra:

- El 81,6% de la industria alimenticia
- El 42,5% de la industria metalúrgica
- El 20,2% de la industria química
- El 42,2% de la industria textil
- El 10,7% de la industria plástica

c) **La concentración industrial de Justo Daract** agrupa:

- El 20,8% de la industria metalúrgica
- El 10,1% de la industria química
- El 8,5% de la industria textil

A despecho de las críticas que se han efectuado desde la óptica de un enfoque clásico de la política económica del Estado o desde los hipotéticos perjuicios del que fueron objeto las provincias limítrofes – la Provincia de Mendoza es quién hace mayor énfasis en esta cuestión –, **la Provincia de San Luis muestra el desarrollo de un parque industrial que constituye una nueva y exitosa caracterización de su geografía económica.** Solamente un ejemplo: diecisiete compañías radicadas en San Luis aparecen en el ranking general de empresas exportadoras que publica Mercado en su edición de julio de 1999.

De allí que las exportaciones de la Provincia de San Luis en 1998 hayan sido de 907 dólares per cápita, cuando similar indicador para las Provincias de San Juan y Mendoza, fue de u\$s 244 y u\$s 484, respectivamente.

Este enclave industrial está caracterizado por dos parámetros *distintivos, significativos y decisivos*:

- la multiplicidad de sectores industriales
- la fuerte presencia de empresas nacionales y multinacionales

Con relación a la **multiplicidad de sectores industriales**, la nómina es elocuente. El espectro incluye estas industrias:

- Alimenticia
- Metalúrgica
- Textil
- Papelera
- Química
- Plástica
- Abrasivos
- Cables
- Ciclomotores
- Construcción
- Cosmética
- Curtiembre
- Electrodomésticos
- Minería
- Telefonía
- Videos

Esta ***diversidad*** es propia de los grandes agrupamientos industriales y constituye uno de los factores estratégicos en los que apoyar el crecimiento futuro. La Provincia de San Luis no ha tenido un desarrollo sectorial sino que ha construido un enclave industrial multisectorial, propio de centros urbano - industriales de mayor complejidad relativa.

La ***envergadura*** de las empresas es otro parámetro clave de la estructura industrial de San Luis. Sin dejar de tener presente el papel que cumplen la pequeña y mediana empresa en la generación de empleo, la circunstancia que firmas de presencia nacional e internacional hayan participado y participen en el proceso de industrialización provincial, describe el sentido y la magnitud de las asociaciones logradas.

3.2. Los servicios de transporte

Los servicios de transporte que demanda este activo y desarrollado complejo industrial, están prestados casi exclusivamente por el camión (el ferrocarril no supera los 150 contenedores/año). Las tarifas del transporte automotor han marchado sostenidamente a la baja, con visibles consecuencias sobre la rentabilidad y el funcionamiento de las empresas transportistas, en función de que los precios distan de guardar correlación con los costos.

Los "Costos de operación de vehículos " que elabora la Dirección Nacional de Vialidad concluyen, con relación a un camión pesado, que su costo de operación es de 1,12 \$/km. Las tarifas usuales para San Luis, hoy, son de 0,7 a 0,8 \$/km, lo que muestra un evidente desajuste. Algunas fuentes indicaron que, en caso de que se asegure al transportista por camión una utilización igual o superior a los 300.000 km./año, las tarifas pueden ser aún menores. Estos precios solamente son posibles por la violación de los tonelajes máximos que establecen las normas vigentes para el transporte por camión y el no cumplimiento de las normas previsionales e impositivas. Por estas razones, el horizonte del proyecto ha sido planteado para un esquema de tarifas de camión un 20% superiores al valor adoptado de 0,8 \$/km.

El sistema actual es un circuito logístico "puerta a puerta", solamente que basado en el camión, casi exclusivamente. Sin embargo, y aún en las actuales condiciones de precios extraordinariamente bajos del autotransporte de cargas, la ETIM resultaría factible económicamente si, entre otros factores, la cobertura de la demanda se efectúa apuntando a la optimización del uso del ferrocarril, de modo que este compita en las distancias para las que es mas apto. De allí que la estrategia del proyecto ha sido definida para generar las condiciones que posibiliten la ocupación de un tren diario completo circular de 40 vagones (80 contenedores en total), de manera de posibilitar a través de la mínima tarifa ferroviaria, **un nuevo circuito logístico "puerta a puerta" de carácter multimodal.** Sucesivamente, la ETIM debería ampliarse en módulos equivalente, de forma tal que, luego de un tiempo impredecible pero no necesariamente prolongado, sea la multimodalidad la que sirva plenamente a la actividad industrial de San Luis.

3.3. Cuantificación de la demanda actual

La viabilidad económica del proyecto se analizó con base en el movimiento de insumos y productos de Justo Daract, Villa Mercedes y San Luis. La síntesis de los resultados es la siguiente:

1. Tonelaje transportado de productos: 1.357.820 toneladas
2. Número de viajes con productos: 78.528 viajes/año
3. Toneladas promedio del viaje con productos: 17,3 ton./viaje

4. Fletes abonados para el transporte de productos: 57.561.132 \$/año
5. Precio promedio del viaje con productos, "puerta a puerta": 733 \$/viaje
6. Tonelaje transportado de insumos: 1.444.489 toneladas
7. Número de viajes con insumos: 76.988 viajes/año
8. Toneladas promedio del viaje con insumos: 18,8 ton./viaje
9. Fletes abonados para el transporte de insumos: 48.370.699 \$/año
10. Precio del viaje con insumos, "puerta a puerta": 628 \$/viaje
11. Precio del viaje " promedio producto - insumo, puerta a puerta": 680 \$/viaje

Dado que la estrategia adoptada es generar las condiciones para que circule un tren " redondo ", y bajo la hipótesis plausible de asimilar un viaje de camión a un contenedor, la demanda máxima actual teórica de transporte por contenedor sería del doble de los viajes con insumos, esto es, un total de 153.976 contenedores/año (o su equivalente de 1925 trenes circulares de 40 vagones por año, esto es, mas de 5 por día).

En síntesis: la demanda actual de transporte es largamente suficiente como para optimizar el uso del ferrocarril en un circuito logístico "puerta a puerta". La condición es que las tarifas de este nuevo circuito sean inferiores a los 680 \$/contenedor.

4. Estrategia para el desarrollo del proyecto

El proyecto de establecer una Estación de Transferencia Intermodal de Cargas en la Provincia de San Luis es viable, toda vez que la Fase I que movilizará 28.000 contenedores/año con una frecuencia de 350 trenes/año, satisfará solamente el 18% de la demanda existente. La cuestión central estriba en establecer las condiciones jurídicas e institucionales que permitirán implementar el proyecto y que este compita ventajosamente con relación a la oferta actual.

Se ha optado por **diseñar la estrategia para la concreción del proyecto basado en la simultaneidad** de la puesta en marcha de las distintas acciones requeridas. Para ello, se han establecido las siguientes **condiciones básicas**:

- a) **Establecer el marco jurídico e institucional adecuado a las prestaciones de la ETIM**, de modo tal que sea posible garantizar el cometido eficiente y eficaz de las estructuras empresarias a través de la aplicación de un apropiado nivel tecnológico y de organización, **en un marco reglado de sus actividades**. En este sentido, **la figura de servicio público** es la que se propone utilizar, entendiéndolo en forma acorde a la definición ya citada de Manuel María Diez como: "la prestación que efectúa la Administración **en forma directa o indirecta**, para satisfacer una necesidad de interés general".

- b) Satisfacer la demanda de las distintas localizaciones industriales de forma equitativa**, a fin de que el emplazamiento de la ETIM no introduzca distorsiones en los criterios privados de radicación industrial. La posibilidad de otorgar carácter de servicio público a las operaciones de recepción, acondicionamiento, transferencia y distribución de cargas, posibilitará establecer un cierto número de condicionantes a su operación, asegurando la equidad del servicio sin menoscabo de la eficiencia empresarial.
- c) Asegurar la prestación de totalidad de las operaciones logísticas involucradas en los circuitos "puerta a puerta"**, dado que tanto la ETIM como el ferrocarril, son eslabones de un circuito logístico que involucra insumos, productos, operaciones de importación, operaciones de exportación, consumo intermedio, consumo final, centros de carga, centros de concentración, centros de distribución, supermercados, almacenes, etc. Cada producto y cada empresa industrial, demandan una logística apropiada, sin cuya atención el nuevo sistema no alcanzará el éxito pretendido por las autoridades. En este sentido, **tan importante como la ETIM en si misma, es la organización de los distintos factores extra provinciales que configuran aquellos circuitos logísticos.**
- d) Optimizar el uso del transporte ferroviario**, de modo tal de asegurar mínimos costos para el nuevo circuito logístico "puerta a puerta". La unidad económica a considerar es **un tren completo circular de 40 vagones de 80 contenedores totales** que, en atención a las actuales condiciones operativas y organizativas del concesionario ALL, **podría circular con una frecuencia diaria.** Por lo tanto, la Fase I del proyecto se dimensionará en función de estas condiciones económicas y funcionales. La ocupación plena del tren correspondiente a la Fase I del proyecto (frecuencia diaria de un tren circular completo de 40 vagones) no se alcanzará desde el momento cero. Hay que suponer que este óptimo se logrará en un cierto lapso, para lo cual debe preverse un **esquema financiero que cubra la brecha monetaria que existirá entre el despacho del tren completo (mínimo flete ferroviario) y su efectiva colocación en el mercado usuario por parte de la ETIM.** En otras palabras: **asegurar la frecuencia diaria de un tren en ambas direcciones a efectos de obtener la menor tarifa, implica pagar ese despacho, se ocupe o no.**
- e) Dimensionar la ETIM para hacer óptimo el uso de los distintos factores del circuito logístico**, de forma tal de asegurar que los costos operativos totales serán los mínimos posibles. Por esta razón, la Fase I del proyecto se dimensionará, en cuanto a lo que la ETIM se refiere, en consonancia con las necesidades operativas que plantea la circulación de un

tren diario completo circular, evitando toda posibilidad de atomizar los servicios, lo que conspiraría con la escala del proyecto.

- f) Disponer del equipamiento operativo adecuado**, a fin de que el sistema pueda, desde el comienzo mismo del servicio, atender las distintas tipologías de las demandas que plantea el complejo industrial puntano. Este equipamiento incluye las instalaciones que conformarán la ETIM propiamente dicha así como vagones de características especiales para atender la especificidad de ciertas cargas (road railer; flat rack; superjumbos). Llegado el caso, no habría que descartar disponer de tracción propia, de modo tal de independizarse de la política que sobre el material tractor y rodante haya establecido o establezca el concesionario ferroviario. Naturalmente, en el caso que el circuito utilice unidades tractoras y/o rodantes propiedad del Estado Provincial, habría que pactar un tarifario ad hoc.
- g) Establecer un sistema de "compensación" tarifaria**, el que operará durante el lapso que demande la entrada en régimen de la Fase I del proyecto. Mediante esta compensación, se garantizará que el usuario del nuevo sistema multimodal "puerta a puerta" pague el tarifario correspondiente a plena ocupación del modo ferroviario, esto es, el mínimo desde el comienzo mismo de la iniciación de las operaciones; y que la diferencia de costos sea absorbida a través del mecanismo de compensación que se establezca. De esta forma se asegura captación de cargas desde el comienzo mismo de la implantación del nuevo sistema.

5. Organización

La estrategia de materialización del proyecto ha sido concebida a través del sistema cuya **organización, funcionamiento y financiamiento se muestra en el Gráfico 1**, y que está conformada de la siguientes manera:

a) Sociedad Concesionaria del Servicio Público de Operación Intermodal de Cargas

- Debería ser creada por Ley Provincial bajo las normas de la Ley 19.550
- Su capital accionario estará en poder del Estado Provincial
- La Sociedad Concesionaria operará, a través de un Operador Logístico, la Estación de Transferencia Intermodal de Cargas (ETIM) que se construirá con recursos provenientes de un crédito de largo plazo que tomará el Gobierno Provincial.

- Estará autorizada a celebrar todo tipo de contratos para el cumplimiento de sus fines; entre ellos:
 - Con el Concesionario ferroviario ALL para el emplazamiento de la ETIM y para asegurar el despacho de un tren circular completo diario de 40 vagones, considerado necesario para establecer el nuevo circuito logístico intermodal
 - Con un Operador Logístico para la operación de las instalaciones y la prestación de servicios "puerta a puerta" intra y extra provinciales
 - Con los usuarios para el suministro de distinto tipo de servicios
 - Los habituales correspondientes al giro comercial
- Pagará al Gobierno un canon anual fijo y uno variable en función de los movimientos registrados
- Colocará sus acciones en el mercado una vez que el proyecto se encuentre en régimen operativo pleno
- Sus acciones se caucionarán a favor del Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Transporte Multimodal y el producido de su venta ingresará a los recursos del Fondo

b) Operador Logístico

- Deberá tener independencia empresarial del Concesionario ferroviario y de las terminales portuarias
- Operará las instalaciones que la Sociedad Concesionaria establezca para los movimientos de recepción, almacenaje, despacho, transferencia y servicios especiales (ETIM)
- Organizará y operará los distintos circuitos logísticos intra y extra provincia que demande el conglomerado industrial para los servicios intermodales "puerta a puerta"
- Abonará a la Sociedad Concesionaria un canon fijo y un canon variable en función de las unidades de carga movidas

c) Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Transporte Intermodal

- Será creado por Ley con el objeto de contribuir al desarrollo de nuevas tecnologías operativas y de organización de los servicios públicos de transporte de cargas
- En particular, el Fondo compensará a la Sociedad Concesionaria por el diferencial monetario que surja de la compra del despacho de un tren circular completo diario por parte del Operador Logístico y la efectiva venta de la capacidad de transporte ofrecida, durante un lapso a determinar
- Los recursos del Fondo provendrán del aporte inicial que efectúe el Gobierno Provincial, de aportes especiales que se gestionen a los organismos multilaterales de crédito u otras instituciones financieras y del producido de la venta de las acciones de la Sociedad Concesionaria del Servicio Público de Operación Intermodal de Cargas
- El aporte del Gobierno para la constitución del Fondo Fiduciario le podría o no ser restituido. En principio, se piensa que otras operaciones en el futuro podrían demandar su aporte en la etapa de lanzamiento
- Deberá ser designado el fiduciario del Fondo, quién administrará los recursos conforme las instrucciones que le imparta el Consejo de Administración cuyos miembros serán designados por el Poder Ejecutivo Provincial

6. Financiamiento

a) Financiamiento de largo plazo para las instalaciones y equipamiento de la ETIM

La cobertura de las necesidades de inversión para la instalación de la Estación de Transferencia Intermodal de Cargas – ETIM - (la que será operada por la Sociedad Concesionaria del Servicio Público de Operación Intermodal de Cargas) estarán a cargo del Estado Provincial, a través de un crédito de largo plazo y con tasa de fomento. De las posibilidades existentes, se recomienda que en primera instancia se inicien gestiones con el Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico, con miras a la obtención de un crédito por un monto del orden de los 7 millones de dólares. Conforme la organización propuesta para la implantación del sistema multimodal de cargas para la Provincia, los recursos necesarios para hacer frente a los servicios de capital e intereses de la deuda, provendrán de la Sociedad Concesionaria quien, a su vez, recibirá del Operador Logístico los cánones que se establezcan para hacer frente a estas obligaciones.

b) Integración del Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Transporte Multimodal

Asegurar que los usuarios industriales abonen el menor tarifario posible implica, tal lo dicho, **iniciar el proyecto despachando un tren diario circular de 40 vagones** (80 contenedores/día). Los servicios terrestres del transporte automotor en ambas puntas (San Luis – Región Metropolitana básicamente) son modulables a la escala del camión y, por lo tanto, virtualmente independientes de aquel total de contenedores. La masa necesaria para afrontar la compensación que el fiduciario de pagará a la Sociedad Concesionaria, ha sido estimada en seis millones ciento sesenta mil pesos (\$ 6. 160.000) durante los tres primeros años de funcionamiento del sistema (ver Cuadro de Análisis económico del proyecto). Inicialmente, el Estado Provincial debería afrontar esa integración. Este aporte podría serle reintegrado o bien a través de la venta de las acciones de la Sociedad Concesionaria o bien directamente por la Sociedad Concesionaria con su excedente de los cánones que recibirá (el Cuadro muestra que se acumularán más de siete millones de dólares luego de pagado el crédito kuwaití)

c) Cánones a ser abonados al Estado Provincial por parte de la Sociedad Concesionaria del Servicio Público de Operación Intermodal de Cargas

La Sociedad Concesionaria abonará al Estado Provincial dos tipos de canon:

- a) Un canon fijo, que será independiente del tonelaje anual movido
- b) Un canon variable, que será en función de aquel movimiento

La Sociedad Concesionaria, por su parte, percibirá estos conceptos del Operador Logístico el que operará, tal lo dicho, intra y extra Provincia, asegurando de este modo el servicio multimodal "puerta a puerta". Las estimaciones del cuadro adjunto de Análisis económico del proyecto, verifican que el monto de los cánones le permitirá al Estado Provincial hacer frente a las obligaciones que haya contraído para instalar y equipar la ETIM. Alternativamente puede pensarse que, una vez en régimen el sistema, el Estado Provincial transfiere a la Sociedad Concesionaria la totalidad de los activos adquiridos con el financiamiento a largo plazo y esta, simultáneamente, se hace cargo de las obligaciones derivadas, lo que la eximiría del pago del canon el que si permanecería para el Operador Logístico en favor de la Sociedad Concesionaria.

7. Beneficios sociales

El Cuadro adjunto indica los beneficios sociales del proyecto. En su Fase I para 28.000 contenedores/año, el proyecto genera beneficios cercanos a los 18 millones de dólares en sus cuatro primeros años de funcionamiento, provenientes de economías en los fletes (4.200.000 \$/año para el proyecto en régimen), salarios locales (206.000 \$/año) y contratación de fletes locales por camión para los circuitos puerta a puerta (1.512.000 \$/año). El incremento de la capacidad del proyecto en las fases sucesivas (28.000 toneladas/año de crecimiento para cada una de ellas), aumenta los beneficios sociales en forma proporcional. Todo apoyo que el Gobierno genere para la puesta en marcha del proyecto tiene un alto retorno social, especialmente medido en la generación de mejores condiciones para la competitividad industrial por mejoría de fletes.

8. Viabilidad económica

Los parámetros principales son:

- Un tren diario circular a un costo de \$ 16.000
- Frecuencia: 350 trenes/año
- Cantidad de vagones: 40/45
- Movimiento diario de contenedores: 80
- Oferta del proyecto: 28.000 contenedores/año
- Inversión total: \$ 6.100.000
- Canon fijo a abonar por el Operador Logístico a la Sociedad Concesionaria: 240.000 \$/año
- Canon variable a abonar por el Operador Logístico a la Sociedad Concesionaria: 15 \$/contenedor (se alcanza un máximo de 420.000 \$/año)

Del análisis practicado surge que:

- a) Los servicios de transferencia constituyen una actividad económicamente rentable, bajo la condición de su integración en un circuito logístico "puerta a puerta", intra y extra provincial, de modo tal que los usuarios tengan efectivas economías de fletes y reciban un servicio cualitativamente superior
- b) Bajo esta hipótesis, la TIR del proyecto es del 18,48%
- c) A partir del séptimo año el proyecto tiene ingresos positivos
- d) El Gobierno Provincial percibirá cánones (del Operador Logístico a través de la Sociedad Concesionaria) de 660.000 \$/año, para la Fase I del proyecto en régimen, lo que permite devolver los créditos y disponer, en cabeza de la Sociedad Concesionaria, de un saldo superior a los 7 millones de pesos

Naturalmente, si el proyecto desarrolla sus fases sucesivas, se producirán economías de escala que aumentará la rentabilidad del emprendimiento y harán crecer los cánones que percibirá el Gobierno Provincial.

9. Conclusiones y propuestas

Las principales conclusiones son que el proyecto es rentable basado en la demanda existente y que los servicios pueden prestarse con economías a los usuarios, en la medida que lo sean "puerta a puerta". El éxito del primer umbral rentable diseñado, fundamentará el aumento de los servicios y su ritmo. Por conexidad y disponibilidad de tierra a futuro, se propone que el proyecto se emplace en la playa ferroviaria de Avanzada.

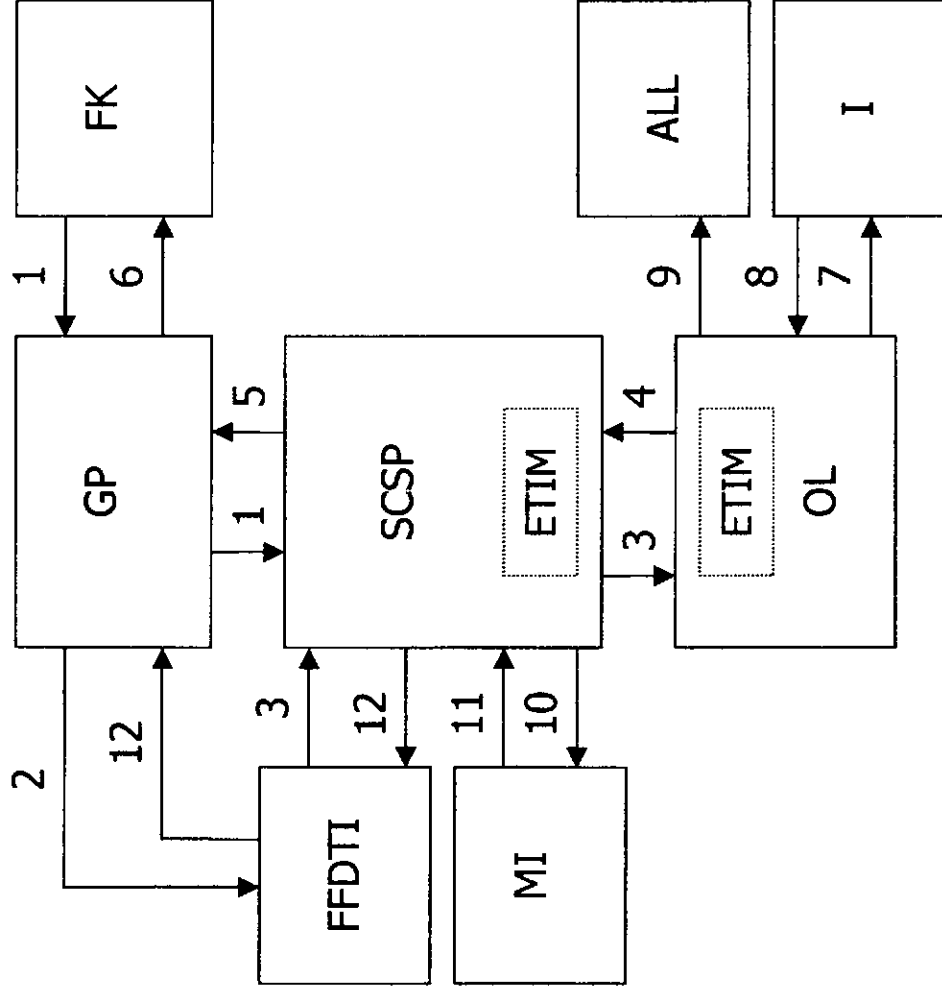
10. Plan de acción inmediato

Constitución de una Unidad Ejecutora del Proyecto en el ámbito del **Ministerio de Industria, Turismo, Comercio y Producción** cuyas **tareas de presentación, promoción y concertación**, serían las siguientes:

- 1. Exponer y difundir ante la comunidad de usuarios, los alcances de la organización propuesta y los modos bajo las cuales se pondrá en marcha el proyecto**
- 2. Elaboración del Proyecto de Ley para la creación de la Sociedad Concesionaria del Servicio Público de Operación Intermodal de Cargas incluyendo sus estatutos**
- 3. Elaboración del Proyecto de Ley para la creación del Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Transporte Multimodal**
- 4. Elaboración de la solicitud de crédito ante el Fondo Kuwaití de Desarrollo y de la solicitud de anticipo de fondos para los estudios definitivos**
- 5. Contratación, con cargo a estos fondos, del Proyecto Definitivo de la Estación de Transferencia Intermodal de Cargas (ETIM), incluyendo las obras civiles y el equipamiento fijo y operativo**
- 6. Elaboración de un Acuerdo Tarifario con el concesionario ferroviario ALL sobre la base de la frecuencia de un tren circular diario de 40 vagones**

- 7. Elaboración de un acuerdo con el Estado Nacional y el concesionario ferroviario ALL, para la transferencia al Estado Provincial de la tierra necesaria para la instalación de la ETIM**
- 8. Elaboración del Plan de Negocios de la Sociedad Concesionaria del Servicio Público de Operación Intermodal de Cargas, mediante la negociación directa con los potenciales usuarios industriales del nuevo sistema**

Esquema de organización, funcionamiento y financiamiento



Ver referencias adjuntas

Esquema de organización, funcionamiento y financiamiento

Referencias

GP	Gobierno de la Provincia de San Luis
SCSP	Sociedad Concesionaria del Servicio Público de Operación Intermodal de Cargas
ETIM	Estación de Transferencia Intermodal de Cargas
OL	Operador Logístico
FFDTI	Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Transporte Intermodal
ALL	Concesionario del servicio de transporte ferroviario
FK	Fondo Kuwaití para el Desarrollo
I	Industrias locales
MI	Mercado de inversores

1. Crédito para la instalación de la **ETIM**
2. Aporte del **GP** para la constitución del **FFDTI**
3. Desembolsos del **FFDTI** para compensaciones de fletes
4. Canon del **OL** a la **SCSP**
5. Canon de la **SCSP** al **GP**
6. Devolución del crédito del **FK**
7. Servicios logísticos prestados por el **OL**
8. Ingresos del **OL** por servicios
9. Pago de servicios a **ALL**
10. Colocación de acciones de la **SCSP** en el **MI**
11. Ingresos de la **SCSP** por venta de acciones
12. Restitución de aportes del/al **FFDTI**

