



EVALUACIÓN ECONÓMICA: IMPLEMENTACIÓN NUEVO TERMINAL INTERPROVINCIAL DE BUSES PARA LA CIUDAD DE TALCA

**ESTEBAN TRONCOSO ARTEAGA
INGENIERO COMERCIAL MENCIÓN ADMINISTRACIÓN**

De acuerdo al último Censo de Chile de 2002, la cantidad de habitantes de la Región del Maule ha experimentado en la última década un aumento cercano al 17%, crecimiento que no se ha traducido en las mejoras de infraestructura vial requeridas por su capital regional, Talca. Ello cobra especial relevancia en el actual Terminal Municipal de Talca (TMT), el que, pese a sus deterioradas condiciones, representa un 79% o del total de pasajeros que transitan desde y hacia la ciudad. Así, el objetivo general de este proyecto es evaluar la factibilidad económica de trasladar el servicio inter-provincial del TMT hacia un nuevo terminal, dejando el ya existente solo en un catéter de intra-provincial.

El actual TMT de nuestra ciudad sirve como rodoviario para su conexión tanto intra como inter-provincial. De un total de 1.475 salidas diarias del actual TMT, el tránsito inter-provincial representa solo un 36%. De las 12 empresas de transporte que hoy conectan inter-provincialmente la ciudad, Tur Bus y Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) -con una participación de mercado en Talca de un 15 % y un 13 °.o, respectivamente- ya poseen su propio terminal, dejando como potenciales usuarios para un nuevo Terminal Interprovincial de Talca (TIT) a un 72% o de los 12244 pasajeros que parten diariamente desde la ciudad.

Nuestro escenario base (normal) de evaluación considera ingresos anuales por dos conceptos: (1) 138.478 salidas de buses con un precio de UF 0.15 por salida y una tasa de crecimiento promedio -estimada en base a los últimos 20 años- de un 4.5% anual. (2) Arriendo de 11 garitas para venta de pasajes y 8 locales comerciales a un precio de UF 7.05 y 8.82 mensuales, respectivamente. Así, los ingresos anuales el primer año los proyectamos en UF

Escenario	VAN ₁₂₀₀ (UF)	TIR (% anual)
Pesimista		
Conservador	39.574	21.7
Base	72.832	27.1
Optimista	85.425	28.2

La inversión total alcanza a UF 71.457 donde el costo del terreno (UF 1 por metro cuadrado), construcción y capital de trabajo representan un 6%, 93% y 1%, respectivamente. Considerando un horizonte de plantación de 16 años y un costo de capital de un 12% anual -estimado en base a una prima por riesgo para la económica chilena de un 9.8% y un beta internacional para el sector transporte de 0.83- el valor actual neto del proyecto en el escenario base bordea las UF 72.832 (cerca de US \$2 millones), con una TIR de un 27% anual.

Sensibilizando el escenario base respecto a la tasa de crecimiento en la demanda esto es, ;- una desviación estándar en dicha tasa- crearnos dos escenarios adicionales, uno optimista y uno conservador, con tasas de crecimiento del 6.7% y 2.2% anual, respectivamente. Nuestros resultados muestran que incluso en el escenario conservador el proyecto en cuestión se mantiene rentable económicamente. Solo en el caso del escenario pesimista -crecimiento de la demanda anual de un 2.2%, suponiendo adicionalmente que Pullman Bus genera su propio terminal- el proyecto aparecería no rentable.

En síntesis, nuestros resultados muestran altamente aconsejable la inversión en un nuevo TIT. Clave para su completo éxito es la posibilidad de generar algún vínculo estratégico con alguno de los grandes operadores que todavía no cuentan con un terminal propio; por ejemplo, vía algún tipo de concesión del nuevo TIT a empresas Pullman del Sur o Talmocur.