

Seminario IBTTA

International Bridge, Tunnel and Turnpike Association

• CAMINOS PARA EL CRECIMIENTO

**LA NECESIDAD DE UNA
ASOCIACIÓN EFECTIVA ENTRE
LOS CAPITALS
PUBLICOS Y PRIVADOS**



Lic. Miguel Angel Salvia

EL Sistema de Transporte



- El sistema de transporte de la Argentina, dada las grandes distancias internas y la ubicación de los centros de consumo mundiales, constituye un eslabón esencial en el crecimiento del país, generando beneficios si es eficiente o sobrecostos a la producción, si tal como ocurre en nuestro país se constituye en un cuello de botella para el desarrollo de una política agresiva de exportaciones y una mejora efectiva en la competitividad de la economía.

EL Sistema de Transporte



▪ Si tomamos en cuenta los volúmenes transportados, la estimación de participación es:

MODO	PARTICIPACIÓN
TRANSPORTE	100%
TRANSPORTE TERRESTRE	94,00%
CARRETERAS	81,3%
FERROVIARIO	6,1%
TUBERIAS	6,6%
TRANSPORTE POR AGUA	5,5%
TRANSPORTE AEREO	0,5%

Necesidad de Mejoras en todo el Sistema



- Fomento al uso de la intermodalidad.
- Modernización del parque y la gestión del transporte de cargas.
- Fomento del ferrocarril donde existan ventajas comparativas producto de la eficiencia del modo. Idem al transporte fluvial.
- Racionalizar los accesos viales y ferroviarios a puertos.
- Generar una política de seguridad vial que contribuya al funcionamiento del sistema.
- Inversión sostenida en todos los modos.

RED VIAL ARGENTINA

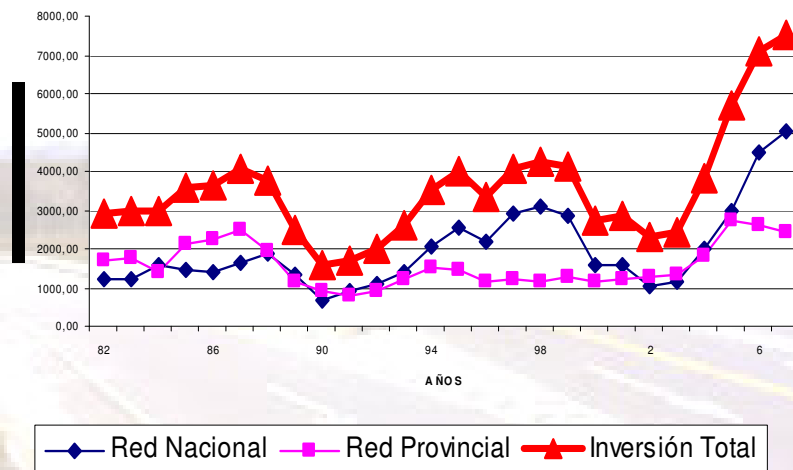
	RED NACIONAL		RED PROVINCIAL		TOTAL	
	km.	%	km.	%	km.	%
PAVIMENTADOS	33.250	86%	41.908	21%	75.158	31%
MEJORADOS	3.714	10%	41.320	21%	45.034	19%
TIERRA	1.500	4%	118.208	57%	119.708	50%
TOTAL	38.464		201.436		239.900	
TOTAL RED NACIONAL Y PROVINCIAL					239.900	
RED TERCIARIA					400.000	
TOTAL SISTEMA VIAL ARGENTINO					639.900	

EL Sistema de Transporte Carretero



- Compuesto por un parque automotor de **8.252.000 vehículos.**
- Automóviles: **6.119.000** Vehículos
- Vehículos de carga liviano: **1.578.000** vehículos.
- Vehículos de carga pesada: **485.000** vehículos.
- Transporte de pasajeros de **71.000** vehículos
- Problemas operativos en las empresas de transporte de cargas y pasajeros.
- Dificultades en la Infraestructura vial , tanto urbana como rural, que le sirve da apoyo.

INVERSIÓN VIAL 1982 - 2007



PROBLEMAS del SECTOR VIAL



- Transitabilidad permanentes de solo el 50% de la Red.
- Problemas de congestión en grandes ciudades
- Acceso a puertos es tortuoso y poco funcional.
- Red Pavimentada sin banquetas asfaltadas ni medidas de seguridad.
- Cruces por cascos urbanos generadores de accidentes.
- Gran incremento de tránsito por incorporación al Parque Automotor y por el crecimiento económico posterior al 2002, en un contexto general de baja demanda . Falta de caminos diseñados y ejecutados con los conceptos de seguridad vial, que perdonen errores de los conductores.
- Desfinanciamiento del sector por el desvío de fondos tradicionalmente destinados al camino hacia otras finalidades.

TRANSITO ESTIMADO RED NACIONAL
Red Nacional = 38.464 km

T.M.D.A.	2003	2007	2017
Más de 10000	1,94 %	2,87 %	6,66 %
10000 < 5000	3,40 %	7,55 %	16,41 %
5000 < 2500	16,51 %	19,32 %	20,23 %
2500 < 1000	26,86 %	24,95 %	22 %
1000 < 0	51,29 %	45,31 %	34,7 %

% DISTRIBUCIÓN T.M.D.A. en Kms.
Red Nacional = 38.464 km.

T.M.D.A.	2003	2007	2017
Más de 10000	746	1104	2562
10000 < 5000	1307	2904	6312
5000 < 2500	6352	7431	7781
2500 < 1000	10331	9597	8462
1000 < 0	19728	17428	13347
TOTAL	38464	38464	38464

El crecimiento del tránsito.

- Incremento del 52% del PBI entre 2002 y 2007.
- Incremento superior al 32% del parque automotor entre 2002 y 2007.-
- Incremento de la circulación de cargas hacia puertos y terminales.
 - Ej,. Cosecha de granos pasó de 67 Millones de Ton. a + de 100 millones de ton.
 - Incremento de la Construcción de 170 % entre 2002 y 2007.-
- Incremento del Tránsito Liviano por parque más mayor circulación por mejora en el PBI per cápita.

DESAFIOS DEL SECTOR VIAL

- Asegurar el mantenimiento adecuado y armónico de toda la Red y completar los tramos faltantes de la Red.
- Modernizar la Red de caminos con nuevos criterios .
- Responder a los incrementos de tránsito y de parque automotor.
- Reorganizar el sistema de gestión de los caminos.
- Generar mecanismos de planificación vinculados a la producción.
- Desarrollar un sistema de planificación y ejecución, que disminuya los tiempos desde la decisión a la concreción de una obra.
- Desvincular la política de inversión de los ciclos económicos

PLAN DE INFRAESTRUCTURA 2007 - 2017

PREMISAS BÁSICAS

- Alcanzar una Red Troncal Principal totalmente pavimentada.
- Incentivar la pavimentación de la mayor longitud de la Red Primaria.
- Adecuar los Niveles de Servicio actual y futuro a la demanda y al crecimiento estimado, mejorando la operación de los diferentes tramos.
- Dar solución a las travesía de las rutas interurbanas de la Red Troncal Principal por las grandes ciudades.
- Asegurar una mantenimiento continuo y sostenido en el tiempo de la infraestructura vial estableciendo niveles mínimos de inversión para asegurarlo.

SOLUCIONES EN LONGITUDES RED NACIONAL Y PROVINCIAL (KM)

	2007	2012	2017	TOTAL
Autopista:	482	100	684	1266
Autovía:	1462	1819	2041	5322
Mejoras:	2759	1750	2126	6635
Cruce por ciudades	402	482	322	1206
Pavimentación nuevos caminos	4704	8527	7701	20932
<i>Total:</i>	9809	12678	12874	35361

MONTO DE INVERSIONES 2007 -2017

	Total Millones de (\$)	PERÍODOS		
		2007 - 2011	2012 - 2016	2017 y Sig.
Red Troncal Principal:	\$ 65.025	\$ 27.279	\$ 17.586	\$ 20.159
Red Provincial	\$ 58.559	\$ 19.341	\$ 20.162	\$ 19.056
Total General:	\$ 123.584	\$ 46.620	\$ 37.748	\$ 39.215

Intervenciones Plan 2007 - 2017

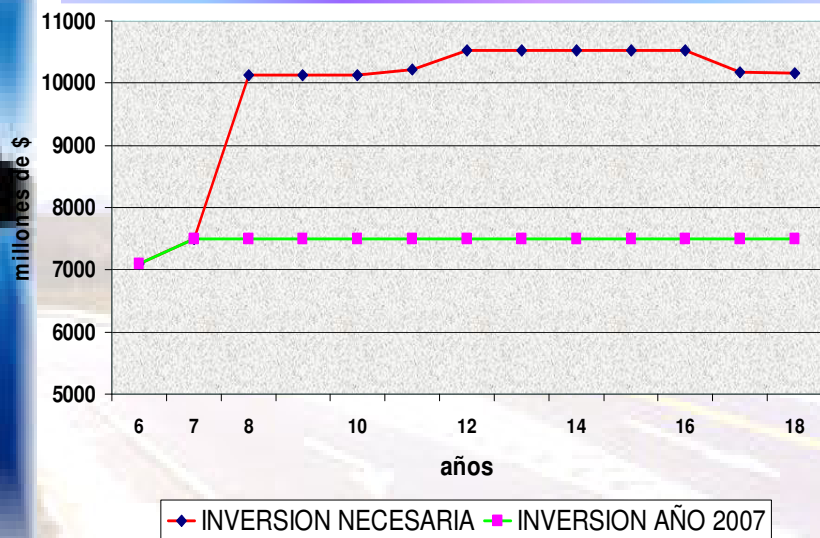
(en kilómetros)

RED NACIONAL	38.383,57
AUTOPISTAS	1.266,74
AUTOVIAS	4.270,92
CRUCES POR CIUDADES	1.205,93
MEJORAS EN RUTAS PAVIMENTADAS	6.635,03
NUEVOS CAMINOS PAVIMENTADOS	4.948,95
REPAVIMENTACIÓN INTEGRAL	20.056,00
REDES PROVINCIALES	83.422,74
AUTOVIAS PROVINCIALES	1.051,10
NUEVOS CAMINOS PAVIMENTADOS	15.984,74
MEJORAS EN RUTAS ENRIPIADAS	40.541,90
REPAVIMENTACIÓN INTEGRAL	25.845,00
TOTAL	121.806,31

Situación de la red al final de las intervenciones

	km.	%	km.	%	km.	%
PAVIMENTADOS	38.464	100%	57.893	29%	96.357	40%
MEJORADOS	-	0%	65.877	33%	65.877	27%
TIERRA	-	0%	77.667	57%	77.667	32%
TOTAL	38.464		201.437		239.901	
TOTAL RED NACIONAL Y PROVINCIAL					239.901	
RED TERCIARIA					400.000	
	Pavimentado		40000			
	Mejorado		120000			
	Tierra		240000			

inversion necesaria para el crecimiento



Como financiar el Plan

- Recursos adicionales a los derivados en 2007, especialmente por mayor apropiación de los impuestos a los combustibles.
- Decisiones de planes programa con aporte de Nación y Provincias.
- **Instrumentación de participación del Capital Privado donde el tránsito permita la recuperación de la inversión, con procedimientos transparentes, respeto a los contratos y a las condiciones económica-financieras.**
- Relacionar objetivos con aportes económicos para cada sector del sistema económico nacional.

Participación del capital privado en el proceso de generación del nuevo sistema vial

- EXTENSA EXPERIENCIA NACIONAL
- MARCO LEGAL EXISTENTE FRENTE A LAS EXPERIENCIAS .
- PARTICIPACIÓN EFECTIVA DEL ESTADO EN EL PROCESO PREVIO Y POSTERIOR A LA CONCESIÓN.
- ADECUACIÓN DE RENTABILIDAD RAZONABLE MEDIDAS EN TERMINOS TOTALES DEL CONTRATO.
- APROVECHAMIENTO DE LA EXPERIENCIA DE LAS EMPRESAS LOCALES CON APOYO DE CAPITALES DEL MERCADO MUNDIAL.

Experiencias de participación conjunta, concesión y peaje

- Primeros antecedentes de participación conjunta (1860-1978)
- Túnel subfluvial inaugurado en 1969.-
- Puente Chaco Corrientes inaugurado en 1973.-
- Puentes Internacionales con Uruguay. (1975)
- Puente Zárate Brazo Largo inaugurado en 1979.-
- Contratación de la Autopista Buenos Aires – La Plata. (1979)
- Autopista camino del Buen Ayre (1982)-(1995)
- Autopista 25 de Mayo (1880) (1885)(1997).
- Túnel Cristo Redentor (1997).-
- Concesión de 9.600 km. de Rehabilitación y Mantenimiento en la Red Nacional. (1991)(2003)
- Concesiones en Redes Provinciales (sector Público y Privado).
- Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires y a la Ciudad de Córdoba. (1994 y 1996).
- Otros puentes.
- Concesiones y peajes en otros modos de transporte.

• **MAS DE 13.000 KM. CON PEAJE**

MARCO LEGAL EXISTENTE

Antecedentes:

- Ley de Vialidad 1932, y 1935
- Ley 14385 Ley de Autopistas y Caminos Nacionales (año 1954).-(Art. 18)
- Decreto Ley 505/58 Establece el nuevo régimen vial
- Ley 17520 de CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA y sus modificatorias y reglamentaciones.
- Distintos regímenes de iniciativa privada
- Decreto 967/05 **REGIMEN NACIONAL DE ASOCIACION PUBLICO-PRIVADA**
- Decreto 966/05 **REGIMEN NACIONAL DE INICIATIVA PRIVADA**
- Distintas normativas reglamentarias.

ADECUACIÓN DE RENTABILIDAD RAZONABLE MEDIDAS EN TERMINOS TOTALES DEL CONTRATO.

- La RENTABILIDAD debe ser posible de calcular a lo largo del contrato.
- En general los operadores privados no han obtenido beneficios excesivos, teniendo en cuenta que las concesiones son generalmente rentables sólo después de 10 años, y habiendo soportado graves modificaciones legales y económicas
- Se deberá ,mejorar la tasa de riesgo-retorno de una concesión
 - Disminuyendo el riesgo regulatorio y mejorando el marco de la concesión.
 - Desarrollando mecanismos de mitigación de riesgos, deslindando claramente los riesgos comunes y los de cada parte.

PARTICIPACIÓN EFECTIVA DEL ESTADO EN EL PROCESO PREVIO Y POSTERIOR A LA CONCESIÓN.

- Algunos problemas de las concesiones se deben a que los contratantes se desligan de sus responsabilidades.
- El apoyo de los gobiernos es crítico en la cultura de pagos y su cumplimiento. Este es un negocio conjunto, si no se defiende ambas partes perderán.
- El Estado debe ser un socio que protege el contrato y verifica su cumplimiento.
- Si el Estado no defiende su concesión, no sólo generará la caída de la misma, con los daños emergentes, etc, sino también y como consecuencia tendrá que enfrentar con sus recursos las tareas que se requieran.

EXPERIENCIAS LOCALES

- La cultura del peaje esta instaurada ya que a pesar de protestas los usuarios reales valoran los resultados.
- Más de 40 Empresas con experiencia en la explotación y operación por concesión y con cobro de peaje.
- Sistemas de Gestión con operación durante más de 17 años en la operación de grandes tramos.
- Empresas con experiencia en la explotación y operación en sectores de alta densidad de tránsito.
- Un conjunto de proveedores locales y extranjeros apoyando la operación de las concesiones argentinas.
- Recursos humanos experimentados en los sistemas de cobro de peaje, y en el aprovechamiento de las mejoras tecnológicas.

POSIBILIDADES DE INSERCIÓN

- **Concesiones de construcción y operación:**
 - Más de 6000 km. de AUTOPISTAS Y AUTOVIAS.-
 - Estudiar los flujos y los costos de inversión.
 - Determinación del Plan Económico Financiero.
 - Determinación del Costo del peaje compatible con el Plan Económico Financiero.
 - Decisión sobre el peaje socialmente razonable.
 - El Estado debe involucrarse apoyando las operaciones financieras de los concesionarios.
 - Decisión de contratar concesiones totalmente financiadas por el Estado o con participación conjunta del aporte directo del Usuario y el Estado.

Concesiones de mantenimiento y rehabilitación:

- Relicitar los tramos concesionados a su vencimiento e incorporar nuevos tramos que han aumentado el tránsito.
- Aumentar los estándares requeridos por la demanda y por el previsible aumento de la misma.
- Creemos razonable un plazo no menor a 10 años.
- Un sistema de control por resultados, y un análisis financiero de gestión analizando la ecuación económica financiera del contrato.

Concesiones de mantenimiento y rehabilitación:

- El Estado retiene la función de planificación y de ejecución de nuevas obras en la red concesionada, en base a necesidades y recursos disponibles.
- No obstante ello, el mantenimiento preventivo, las repavimentaciones y servicios al usuario deberán ser responsabilidad de los concesionarios
- Determinación de la tarifa socialmente razonable, que permita financiar la operación, el mantenimiento rutinario y el preventivo.
- El peaje debería cubrir al menos estos costos.
- Fomentar la aplicación de peajes por recorrido exacto de los usuarios.
- En el caso de subsidios, asegurar un sistema de cobro que no atente contra la operación del corredor.

Concesiones existentes

- El Estado debe apoyar explícitamente a los concesionarios, dado que es un contrato conjunto.
- Analizar permanentemente la ecuación de la concesión
- Se debe retomar el mejoramiento de los estándares requeridos para el importante tránsito pasante, decidiendo obras y relacionando con el nivel de los peajes autorizados. En caso contrario prever el subsidio de tales obras.
- Acompañar los desarrollos tecnológicos y de operación para mejorar la utilización de los caminos concesionados..
- Fomentar la aplicación de peajes por recorrido exacto de los usuarios.
- En el caso de subsidios, asegurar un sistema de cobro que no atente contra la operación del corredor.

CONCLUSIONES

- El transporte carretero es el centro de gravedad del sistema de transporte en Argentina.
- Por ello el país tiene imperiosa necesidad de desarrollar un sistema de infraestructura vial moderno, que ayude al proceso de crecimiento.
- Las importantes inversiones necesarias hacen que al creciente esfuerzo público directo, deba sumarse ineludiblemente un sistema de participación público – privado que incorpore el aporte directo de los usuarios y mejora la gestión del sistema.
- Esta participación requerirá compromiso público generando marcos de rentabilidad razonable, un esquema jurídico flexible a los cambios de la realidad, y un apoyo permanente y control al sistema.

CONCLUSIONES

- Las experiencias del manejo de concesiones por parte del sector público y el sector privado son importantes, en el manejo de grandes extensiones de caminos, grandes densidades de tránsito y situaciones específicas de funcionamiento.
- Las dos generaciones de concesiones permiten elaborar un modelo superador de ambas.
- El crecimiento del país se completará con una red moderna y segura, aprovechando la experiencia y explicando a la sociedad los daños por demorar los procesos de inversión.
- Será necesario la participación del mercado de inversores en este tipo de proyectos y sumar a la importante experiencia local, los aportes tecnológicos del mundo.

CONCLUSIONES FINALES

- **ESTAMOS CONVENCIDOS QUE LA NECESIDAD QUE EL PAÍS TIENE Y TENDRÁ EN EL FUTURO INMEDIATO, SERA ABORDADA CON INTELIGENCIA POR LOS SECTORES PÚBLICOS ARGENTINOS, CON EL APOYO Y EXPERIENCIA DE TODO EL SECTOR PRIVADO.**
- **ESPERAMOS UN FUTURO PROMISORIO Y SABEMOS QUE LA INFRAESTRUCTURA SERA CRUCIAL PARA ELLO.**
- **DEBERÁN EXISTIR CONCESIONES, EXISTIRÁN SISTEMAS DE PERCEPCIÓN DE LOS USUARIOS, Y UN SISTEMA ARMONICO ENTRE LOS SECTORES PUBLICO Y PRIVADO, QUE SUME INVERSIONES Y OPERACIÓN.**