

MARCOS DE CONCESIONES REGULACION Y CONTROL PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PUBLICA

Programa de Infraestructura Regional para la Integración
UNR-IDR
Horacio Kunstler

Evolución Histórica General

- Estado Proveedor, Regulador y Empresario
- Vialidad Nacional
- Dragado
- Aeropuertos
- Dirección Nacional de Puertos
- Sistema eléctrico, de gas, YPF , agua y saneamiento, telecomunicaciones, etc.

LEY DE PRIVATIZACIONES

- ▶ Ley 23.696 Promulgada: agosto 18 de 1989
- ▶ CAPITULO I DE LA EMERGENCIA ADMINISTRATIVA
- ▶ CAPITULO II DE LAS PRIVATIZACIONES Y PARTICIPACION DEL CAPITAL PRIVADO
- ▶ CAPITULO III DEL PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA
- ▶ CAPITULO VIII DE LAS CONCESIONES

LEY DE PRIVATIZACIONES

ANEXO I Privatizaciones y Concesiones

- ▶ EMPRESA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES – CONCESION –PRIVATIZACION
 - ▶ AEROLINEAS ARGENTINAS – PRIVATIZACION PARCIAL O TOTAL.
 - ▶ OPTAR – PRIVATIZACION
 - ▶ BUENOS AIRES – CATERING – PRIVATIZACION
 - ▶ EMPRESAS LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS – PRIVATIZACION PARCIAL O TOTAL.
 - ▶ YACIMIENTOS CARBONIFEROS FISCALES – PRIVATIZACION CONCESION
 - ▶ CONARSUR – PRIVATIZACION
 - ▶ DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD – CONCESIONES PARCIALES O TOTALES
- REPARACION Y MANTENIMIENTO DE LA RED TRONCAL VIAL NACIONAL Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA ESPECIAL
- ▶ FERROCARRILES ARGENTINOS
 - Transporte de pasajeros – CONCESIONES
 - Transporte de cargas – CONCESIONES
 - Infraestructura o servicios – CONCESIONES

LEY DE PRIVATIZACIONES

- ▶ ANEXO I Privatizaciones y Concesiones Continuación
- ▶ YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
 - EXPLORACION
 - CONCESION, ASOCIACION Y/O CONTRATOS DE LOCACION EN AREAS DE EXPLORACION Y EXPLORACIÓN
 - SOCIEDADES MIXTAS PARA AREAS DE RECUPERACIÓN ASISTIDA
 - ▶ L.S. 84 T.V. CANAL 11
 - PRIVATIZACION
 - ▶ L.S. 85 T.V. CANAL 13
 - PRIVATIZACION
 - ▶ L.R.3 RADIO BELGRANO
 - PRIVATIZACION
 - ▶ L.R.5 RADIO EXCELSIOR
 - PRIVATIZACION
 - ▶ TODOS LOS MEDIOS DE COMUNICACION ADMINISTRADOS POR EL ESTADO EXCEPTUADOS:
 - L.S. 82 ATC – CANAL 7
 - L.R.A. 1 RADIO NACIONAL BUENOS AIRES
 - RADIO DIFUSION ARGENTINA AL EXTERIOR (RAE)

LEY DE PRIVATIZACIONES

Implementación

- **Sistema Eléctrico** Ley 24.065
- **Distribución de Gas** Ley 24.076
- **Telecomunicaciones** Decreto 731/89
- **Agua y Saneamiento** Decreto 999/92
- **YPF** Ley 24.145
- **YCF** Decreto 2074/90
- **Aerolíneas Argentinas** Decreto 1591/89

PRIVATIZACIONES

Variación de precios y tarifas seleccionados, marzo 1991 – diciembre 1998 (índice base marzo 1991 = 100)

SECTOR	INDICE DICIEMBRE 1998
Índice de Precios Mayoristas Nivel General	112,9
Corredores viales	169,3*
Telefonía básica	141,5
Gas natural (promedio)	137,3
Energía eléctrica	89,1
Combustibles líquidos (promedio)	101,4
De uso final (kerosene, nafta común y especial)	116,6
De uso intermedio (gasoil y fuel oíl)	94,6

LEY DE PRIVATIZACIONES

Implementación

- ▶ Dirección Nacional de Vialidad
- ▶ Decreto 2070/90 Concesiones por peaje de 18 Corredores Viales
- ▶ Aproximadamente 10,000 km
- ▶ 17 onerosos 1 subvencionado
- ▶ Aplica ley 17.520
- ▶ Sistema de cálculo de peaje complejo y caro
- ▶ 1991 Cavallo impuso sistema 1\$ x km (otorgando subsidios)
- ▶ Continúan los problemas y las críticas
- ▶ Se renuevan las concesiones

LEY DE PRIVATIZACIONES

Implementación

▶ **HIDROVIA**

- ▶ Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje suscripto entre el Estado Nacional y la empresa Hidrovía S.A. para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, comprendida entre el km. 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y las zonas de aguas profundas naturales del Río de la Plata exterior hasta la altura del km. 239,1 del Canal Punta Indio por el Canal Emilio Mitre.
- ▶ Profundización de la Vía Navegable Troncal concesionada a 34 y 25 pies de calado en los tramos Océano-Santa Fe y San Martín-Santa Fe, y Modernización de la señalización. Aplica ley 17.520
- ▶ 2005 Renegociación integral (UNIREN)
- ▶ Decreto 113/10 El Estado y la empresa Hidrovía S.A. acuerdan extender la obra de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, desde la zona comprendida desde el km. 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe, hasta la altura del km. 1238 del río Paraná denominado Confluencia.

LEY DE PRIVATIZACIONES

Implementación

▶ SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

- ▶ Decreto 375/97 Llámase a Licitación Pública Nacional e Internacional para otorgar la concesión de la explotación, administración y funcionamiento de aeropuertos
- ▶ Decreto 500/97 Licitación Publica Nacional e Internacional para la concesión de la explotación, administración y funcionamiento del grupo de aeropuertos, dispuesta por el Decreto N° 375/97. Modificación del mencionado Decreto, incorporando otros aeropuertos
- ▶ Originalmente 28 aeropuertos Se fueron agregando y quitando por sucesivas decisiones administrativas (p.e. DEC. Adm 352/97 se incluyen las aerostaciones "Rosario" y "Sauce Viejo", localizadas en la Provincia de Santa Fe (llegaron a ser 33)).
- ▶ Acta Acuerdo de Adecuación del Contrato de Concesión aprobada por el Decreto N° 1799 de fecha 4 de diciembre de 2007 (UNIREN)

LEY DE PRIVATIZACIONES

Implementación

► SISTEMA FERROVIARIO DE CARGAS

Operador	Línea	Trocha	Longitud (en km)	Adquisición
FEPSA	Roca, Sarmiento, Mitre	ancha (1676 mm)	5094	1 de noviembre de 1991
Nuevo Central Argentino	Mitre	ancha (1676 mm)	4900	23 de diciembre de 1992
Ferrosur Roca	Roca	ancha (1676 mm)	3145	11 de marzo de 1993
Buenos Aires al Pacífico	San Martín	ancha (1676 mm)	5690	26 de agosto de 1993
Mesopotámico General Urquiza	Urquiza	estándar (1435 mm)	2704	22 de octubre de 1993
Belgrano Cargas	Belgrano	metro (1000 mm)	9860	16 de noviembre de 1999

LEY DE PRIVATIZACIONES

Implementación

Operador	Línea	Trocha	Longitud (en km)	Adquisición	Fin de la concesión
Metrovías	Urquiza	estándar	26	1 de enero de 1994	
Metrovías	Subte de Buenos Aires	estándar	44	1 de enero de 1994	
Ferrovías	Belgrano Norte	metro	52	1 de abril de 1994	
Metropolitano	San Martín	ancha	55	1 de abril de 1994	1 de julio de 2004
Metropolitano	Belgrano Sur	metro	58	1 de mayo de 1994	22 de mayo de 2007
Metropolitano	Roca	ancha	252	1 de enero de 1995	22 de mayo de 2007
TBA	Mitre	ancha	182	27 de mayo de 1995	24 de mayo de 2012
TBA	Sarmiento	ancha	167	27 de mayo de 1995	24 de mayo de 2012

LEY DE PRIVATIZACIONES

Implementación

Operador	Línea	Trocha	Longitud (en km.)	Adquisición
Servicios Ferroviarios del Chaco	Belgrano	metro	s/d	1999
Tren a las Nubes	Belgrano	metro	217	2008
Ferrobaires	San Martín/Sarmiento/Roca	ancha	s/d	2001
Ferrocarril Central	Mitre	ancha	5.700	2005
Ferrocarriles Mediterráneos	Mitre	ancha	s/d	1999
Servicios Ferroviarios Patagónicos	Roca	ancha	826	1993
Trenes Especiales Argentinos	Urquiza	estándar	1005	2003
Tren de la Costa	Mitre	estándar	15.5	21 de abril de 1995
Austral Fuegino	-	0.5m	8	1994
Viejo Expreso Patagónico	Roca	0.75m	s/d	1994
Ferrocarril Córdoba Central	Belgrano	metro	s/d	14 de enero de 1995
Trenes y Turismo	Belgrano	metro	s/d	s/d
Tucumán Ferrocarriles	Mitre	ancha	s/d	1997

Entes Reguladores

Funciones

- ▶ ENRE
- ▶ ENARGAS
- ▶ CNRT
- ▶ CNC
- ▶ ETOSS – ERAS / APLA
- ▶ CNCT
- ▶ ENREN
- ▶ ORSEP
- ▶ OCCOVI
- ▶ ENABIEF – ONABE – AABE

DECLINACION DE LAS PRIVATIZACIONES

- ▶ A fines del año 2001, la Argentina atravesó una de sus más dramáticas crisis político–institucional, estrechamente vinculada, entre otras cosas, a cuatro años consecutivos de recesión económica, crecientes y alarmantes niveles de pobreza (más del 52% de su población), niveles inéditos de indigencia (casi cinco millones de argentinos, y cerca del 15% de la población), elevadísimas tasas de desocupación y subocupación de la fuerza de trabajo, insostenible déficit fiscal, desequilibrios crecientes en su sector externo, recurrentes renegociaciones de la deuda externa
- ▶ Los criterios fijados en la Ley Nro. 25.561, debieron orientar los resultados de las renegociaciones dispuestas por la Administración Duhalde a poco de asumir la presidencia, hacia la antítesis de lo acaecido en todas las precedentes donde, sistemáticamente, se privilegió el mantener o incrementar, los beneficios extraordinarios de las empresas privatizadas y minimizar los derechos e intereses reales de la mayoría de los usuarios y consumidores de los servicios públicos.
- ▶ Tratados Bilaterales para la Promoción y Protección de Inversiones Extranjeras firmados por la Argentina
- ▶ La demora oficial en la constitución de la Comisión de Renegociación de los Contratos se le fueron incorporando nuevos factores que, sumados a la celeridad del poder de presión de las empresas privatizadas, las autoridades gubernamentales de los países de origen de muchas de ellas –y/o partícipes importantes en los respectivos consorcios– y los propios organismos multilaterales –léase el Banco Mundial y el F.M.I. frenaron aun más el proceso

DECLINACION DE LAS PRIVATIZACIONES

CONTRATOS RENEGOCIADOS INTEGRALMENTE (UNIREN)

HIDROVIA

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

(ambos con tarifas dolarizadas)

DECLINACION DE LAS PRIVATIZACIONES

CASOS ESPECIALES

- ▶ CORREO ARGENTINO
- ▶ SISTEMA FERROVIARIO (TRANSPORTE DE PASAJEROS)
(TRANSPORTE DE CARGAS)
- ▶ AEROLINEAS ARGENTINAS
- ▶ YCRT
- ▶ YPF

INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL

OCCOVI

- ▶ Decreto N° 1994 de fecha 23 de septiembre de 1993, se creó el ÓRGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES DE LA RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (OCRABA)
- ▶ El Occovi es el encargado de ejercer la supervisión, inspección, auditoría y seguimiento del cumplimiento de los contratos de los casi diez mil kilómetros de rutas nacionales concesionadas del país”, aclara. Esto está regulado por el decreto de 87 del 25 de enero de 2001.
- ▶ Dec.1915/2004: Deléganse en el citado organismo descentralizado dependiente de la Secretaría de Obras Públicas las facultades y obligaciones determinadas por la Ley N° 13.064 para la contratación y ejecución de construcciones
- ▶ Dec.1020/2009: **OCCOVI** pasó a depender de DNV
- ▶ Dec. 27/18 Transfiere funciones, recursos personal de OCCOVI a DNV

INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

- ▶ Ley 11.658, (1932) y se financiaba con impuesto fijo por cada litro de nafta.
- ▶ Dec. 505/1958 reemplazó el monto fijo por un porcentaje (el 35%) y mediante la Ley 15.274 de 1960 se creó el Fondo Nacional Complementario de Vialidad que gravaba las ventas de cubiertas y vehículos)
- ▶ 24/07/1979, muchas rutas fueron objeto de transferencia a las provincias, por lo que la DNV perdió funciones
- ▶ El Decreto 802 del 15 de junio de 2001 creaba una empresa estatal llamada ENAVIAL, liquidando la Dirección Nacional de Vialidad. Luego de la intervención del Congreso Nacional, en agosto del mismo año se revirtió la medida

INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

- ▶ **Concesión por peaje** Las rutas más transitadas se subdividieron en tres grupos: Corredores Viales cuya longitud es de 8.877 km, la Red de Acceso a Buenos Aires con una longitud de 236 km y la Red de Acceso a Córdoba cuya longitud es de 270 km. Según el Decreto Nacional 2039/90 la duración de las concesiones era de 12 años, a partir de 1990. Se extendió a 13, con vencimiento el 31/10/2003. La concesión del Corredor Vial número 18 ((las rutas nacionales 12 y 14) fue extendido a 28 años, mientras que el Corredor Vial número 29 (tramo Cipolletti a Neuquén de la Ruta Nacional 22) fue adjudicado en 1995 por un plazo de 18 años (vence abril de 2013). Los 17 corredores viales fueron adjudicados a 12 empresas de capital nacional que instalaron 49 cabinas de peaje. Con lo recaudado los concesionarios deben conservar, remodelar, realizar ampliaciones pedidas por la DNV, mejorar, explotar y administrar los tramos de rutas incluyendo la señalización, además de ofrecer servicios a los usuarios.

INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

- ▶ **Concesión con financiamiento privado** Esta modalidad fue implantada a partir de 1995 y consiste en contratos por 10 años pagados por la Dirección Nacional de Vialidad, es decir, sin peaje. Las rutas deben cumplir una serie de mejoras en el tercer año de contrato. Estas mejoras deben mantenerse hasta el octavo año. Existen dos corredores con este sistema: el tramo Resistencia al límite con Paraguay de la Ruta Nacional 11 y el Ruta Nacional 33 tramo Bahía Blanca al empalme con la Ruta Nacional 5 de la .
- ▶ **Contratos de recuperación y mantenimiento** Estos contratos se realizan por cinco años, en los que la empresa que gana la licitación tiene un plazo de un año para mejorar la transitabilidad (ésta es la etapa de recuperación), mientras que en los cuatro años siguientes debe realizar las obras necesarias para mantener la ruta en el mismo estado que estaba al final del primer año (etapa de mantenimiento). En 1997 y 1998 se licitó la primera etapa que consiste en 11.813 km de rutas divididas en 61 *mallas*. En 2004 se licitaron 36 *mallas* por una longitud de 5.424 km, en el 2005 se licitaron 6 *mallas* y durante 2006 se prevé licitar otras 36 por una longitud total de 5.500 km

INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

- ▶ **Sistema modular** Este método de gestión reemplaza al viejo sistema de km/mes y entró en operación en el año 2005. En este sistema se prevé no sólo el mantenimiento como en el viejo esquema sino también el mejoramiento del tramo concesionado. Los contratos duran 24 meses. El Sistema Modular está en vigencia y se viene aplicando desde el año 1979. Ha sido creado para contribuir a la solución de los problemas que se presentaban para la realización de la conservación de rutina mediante contratación con empresas privadas, habida cuenta de las dificultades que generaba la previsión de cantidades fijas para los ítems, en los proyectos de las obras (para las variantes de más del 20%)
- ▶ **Transferencia de funciones operativas** Consiste en que la Dirección Provincial de Vialidad de la provincia en la que se encuentre la ruta ejecute las obras de mantenimiento. Como el ente provincial actúa como un contratista de la DNV, ésta le debe pagar por los servicios realizados.
- ▶ **Mantenimiento por administración** Con esta modalidad, el personal propio de la repartición es la que realiza las tareas de conservación de la ruta. Varios de los tramos atendidos con este esquema se licitan para que sean atendidos por los contratos de recuperación y mantenimiento (C.Re.Ma.)
- ▶ **Participación Público Privado** En el marco del Plan Vial Federal se construirán más de 7.500 km de nuevas autopistas y rutas seguras. Para eso, necesitamos aliarnos con el sector privado a través de un sistema de inversión confiable y transparente. (Lic. Modolo)

HIDROVIA

- ▶ Se han realizado tareas de balizamiento y señalización del tramo que permaneció durante décadas abandonado desde Santa Fe hasta Confluencia (en el kilómetro 1.238 del río Paraná), y se ha avanzado en la canalización del río Paraguay, en uno de los tramos de mayor complejidad para la navegación.¹ En el año 2013, se culminaron las obras del muelle del Nuevo Puerto de la Ciudad de Posadas cerca del Parque Industrial Posadas; el nuevo puerto de Posadas constituye la puerta hacia la Hidrovía Paraná-Paraguay. En Chaco se construye desde 2015 un centro logístico para la interconexión entre la hidrovía Paraná-Paraguay, el puerto de Barranqueras, que será el más importante de la provincia.

HIDROVIA

- ▶ En 2011 se inauguró los trabajos en la hidrovía Paraguay-Paraná, para permitir un calado de buques de 28 pies y 32 pies posteriormente, que garantizarán la viabilidad del proyecto de reconversión del puerto de Santa Fe, con una inversión de 112 millones de dólares. Incluye la ampliación, señalización y dragado en el río Paraná que facilitará el transporte de la producción agrícola, la obra abarca más de 650 kilómetros, lo que permitirá su navegación durante las 24 horas los 365 días del año. El dragado y balizamiento del río Paraná para hacerlo navegable día y noche, los 365 días del año comprende un tramo de 600 kilómetros desde Santa Fe hasta los puertos de Barranqueras y Corrientes.
- ▶ Entre 1988 y 2010, el transporte de mercaderías se multiplicó, pasando de 700 mil a casi 17,4 millones de toneladas al año, y luego hasta superar los actuales 36 millones. En cuanto al volumen transportado, como ya se indicó, la soja y sus derivados son los productos más importantes, seguidos por el hierro y los combustibles.

FIDEICOMISOS

- ▶ Técnicamente puede verse a los fideicomisos públicos como contratos por medio de los cuales el Estado (nacional, provincial o municipal), por intermedio de alguna de sus dependencias facultadas y en su carácter de fideicomitente, transmite bienes del dominio público o privado, o afecta fondos públicos, a un fiduciario, para realizar un fin lícito, de interés público. Desde el punto de vista operativo pueden determinarse como "unidades económicas" u "organismos especiales", que sin personalidad jurídica propia, constituyen una estructura administrativa, en la que el Estado, por medio de sus órganos administrativos, siempre como fiduciante o fideicomitente, transmite la titularidad de bienes o derechos a un fiduciario, con sujeción al control y vigilancia de la administración pública. Los beneficiarios (y fideicomisarios) pueden ser uno o varios organismos públicos, entidades privadas, o sectores sociales amplios. En el caso de los fideicomisos públicos financieros, no operará como fiduciario el Estado, porque la ley 24.441 (de fideicomisos) sólo admite a las entidades financieras o personas que autorice la Comisión Nacional de Valores. Generalmente recae sobre instituciones de crédito como el Banco de la Nación Argentina provinciales.

FIDEICOMISOS

- ▶ **Ejemplos:** Fideicomiso de Promoción de la Ganadería Ovina, el de Infraestructura Hídrica, el de Desarrollo Provincial, el del Fondo Vial, el de Asistencia a Entidades Financieras y de Seguros y el Fondo Federal de Infraestructura Regional, SIT, SISVIAL, SITAU, SISFER, etc.
- ▶ Esencialmente esta figura es empleada en el ámbito público para canalizar tasas o impuestos que pagarán los ciudadanos o usuarios de determinados servicios públicos para que el fideicomiso en cuestión realice acciones específicas. Cumplen la función de los tradicionales impuestos o tasas con destino específico que, a diferencia de los fideicomisos, tienen inserción presupuestaria y se sujetan a las reglas usuales de la definición presupuestaria y la contabilidad pública

FIDEICOMISOS

- ▶ Incluidos en el Presupuesto
- ▶ Estados Contables anuales
- ▶ Incluidos en el art. 8 Ley 24.156, sujetas al control público
- ▶ Falta de transparencia y dificultad del control
- ▶ Utilizados para pagar obras o planes de mejoras plurianuales

CONCLUSIONES

- ▶ Sector Privado → fracaso del modelo de control y regulación
- ▶ Sector Público → problemas de financiación, corrupción, pero sobre todo falta de políticas públicas coherentes
- ▶ Problemas crónicos de financiación llevaron al “nuevo” sistema PPP
- ▶ Tendencia a los precios políticos dificulta la capitalización de algunos proyectos

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

Horacio U. Kunstler
hkunstler@gmail.com