

MEMORANDO

CSC/CAR XX-2015

Fecha: 22 de abril de 2015

Para: HUGO FLÓREZ-TIMORÁN
Representante del BID en la Argentina

De: VERA LUCIA P. VICENTINI
Especialista Líder Principal en Transporte TSP/CAR

Asunto: ARGENTINA: CT INTRA AR-T1134 - Fortalecimiento de Capacidades en Proyectos de Asociaciones Publico Privada (APP). Aprobación.

I. Antecedentes

- 1.1 La Subsecretaría de Transporte (SST) que depende de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), entiende en los aspectos relacionados con el transporte y la circulación peatonal y vehicular, enmarcándose en las políticas de desarrollo económico, ambiental y social de la ciudad. Asimismo, regula y controla el transporte y el tránsito, instrumentando políticas, planes y proyectos de ordenamiento y mejora del sistema de transporte de pasajeros y de carga en la misma.
- 1.2 Con el objetivo de impulsar grandes obras de infraestructura ligadas al transporte para acelerar el proceso de desarrollo económico, la SST se encuentra actualmente estudiando esquemas para la concesión de servicios urbanos e infraestructura de transporte. Esto se realiza en un contexto de creciente involucramiento por parte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA) en esquemas de concesiones ligadas al sector transporte. A modo de ejemplo, el GCABA administra el contrato de gerenciamiento de la operación y el servicio del subterráneo de Buenos Aires; el contrato de concesión del Sistema de Alquiler de Bicicletas Públicas; y es el accionista principal de Autopistas Urbanas S.A. (AUSA), el concesionario encargado de la explotación, el mantenimiento y la ampliación de un sistema de vías rápidas que combina autopistas elevadas y al nivel del suelo y conecta zonas clave residenciales, gubernamentales y comerciales en la ciudad. El Banco apoya estas iniciativas a través de las siguientes Cooperaciones Técnicas (CT): Apoyo al Programa de Transferencia y Gestión del Subterráneo de Buenos Aires (AR-T1132) y Apoyo al Sistema de Movilidad Urbana de la ciudad de Buenos Aires: Desarrollo del Sistema de Transporte no

Motorizado (AR-T1059); y del préstamo Programa de Seguridad Vial y Movilidad Urbana de AUSA (AR-L1166).

- 1.3 En este contexto, en la última década la disponibilidad de inversiones públicas y privadas en infraestructura de transporte se ha visto considerablemente restringida, por lo que los gobiernos sub nacionales dependen del diseño de mecanismos novedosos para la generación y el desarrollo de proyectos de magnitud considerable. Dentro de esta estrategia, cobra especial relevancia el estudio de mecanismos de Asociaciones Público Privadas (APP) que permitan incrementar el alcance y la productividad de los recursos públicos y reducir los riesgos asociados a la inversión estatal.
- 1.4 Teniendo en cuenta lo anterior, la SST de la CABA solicita al Banco el apoyo para ampliar su conocimiento en el diseño e implementación de dichos esquemas y asistencia para conocer de cerca lecciones aprendidas y experiencias exitosas de modelos de financiamiento de infraestructuras viales y de transporte, y esquemas de concesiones urbanas, de manera que sus funcionarios puedan conocer in situ dichas experiencias.

II. Objetivo de la CT INTRA

- 2.1 Fortalecer a la SST de la CABA respecto de los temas técnicos, institucionales, normativos y financieros y buenas prácticas que deben tenerse en cuenta para el diseño, implementación y supervisión de concesiones urbanas en infraestructura de transporte y sus esquemas de financiamiento.
- 2.2 En este contexto, Colombia presenta un interés particular por su amplia experiencia en materia de concesiones viales, su financiación y la creciente complejidad de los proyectos físicos a ser desarrollados, y en los procesos de financiamiento y gestión que ellos están dando a lugar. En los últimos años se ha avanzado en el desarrollo del Programa de Cuarta Generación de Concesiones Viales, en virtud de lo establecido por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), y definió las herramientas aplicables al desarrollo de APP bajo un nuevo marco normativo e institucional estable y claro. Para ello, las autoridades colombianas han impulsado un esquema gestionado principalmente por dos instituciones, la Agencia Nacional de Inversiones (ANI) y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN).
- 2.3 La ANI desarrolla la infraestructura de transporte a través de esquemas de APP con el objetivo de generar competitividad y servicios de calidad. Puntualmente, la ANI planea y elabora la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional. Uno de sus roles fundamentales es la generación de conocimiento, para lo cual define metodologías y procedimientos en las etapas de planeación, adjudicación y evaluación de proyectos. En este contexto, elabora estudios tendientes a la definición de peajes, tasas, tarifas y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos a su cargo. Asimismo, elabora los estudios y lleva a cabo las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva estructuración y gestión de los proyectos a su cargo.

- 2.4 En tanto la FDN, una sociedad de economía mixta vinculada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, tiene como objetivo gestionar e incentivar la financiación y estructuración de proyectos de infraestructura. Esto lo hace solucionando fallas del mercado a través del desarrollo de nuevos productos financieros; catalizando recursos de jugadores locales, multilaterales e internacionales; movilizandorecursos de fuentes de financiamiento no tradicionales para proyectos de infraestructura; promoviendo estándares y mejores prácticas; desarrollando el mercado de capitales local; entre otros.
- 2.5 Tomando en consideración lo anterior, se propone la visita de los funcionarios del Gobierno de la Ciudad, específicamente de la SST, a Colombia, para fortalecer su conocimiento respecto de los temas técnicos, institucionales, normativos y financieros que deben tenerse en cuenta para el diseño, implementación y supervisión de concesiones urbanas en infraestructura de transporte y sus esquemas de financiamiento.
- 2.6 En particular se espera que los participantes conozcan in situ, como el Gobierno de Colombia ha diseñado e implementado estos contratos, el esquema institucional instaurado, las regulaciones y normas desarrolladas, y sus esquemas de financiamiento. Asimismo, permitirá conocer el resultado de la aplicación de estos contratos, para lo cual se visitarán autopistas que se encuentran bajo esta modalidad de contratación a fin de conocer los resultados concretos que ha obtenido.
- 2.7 En términos específicos, se prevé la visita de los funcionarios de la SST a dependencias gubernamentales en la ciudad de Bogotá para entrevistarse con los funcionarios encargados del desarrollo y supervisión de los proyectos. Asimismo se organizará una visita a la ciudad de Medellín (en el departamento de Antioquia), con el objetivo de conocer en el lugar el desarrollo de los proyectos de cuarta generación que actualmente se están llevando a cabo, especialmente el Proyecto de Autopistas para la Prosperidad, cuyo objetivo es generar una interconexión vial entre la ciudad de Medellín y las principales troncales viales del país y los principales centros de intercambio comercial.

III. Relación de la Cooperación con los Objetivos de la Estrategia del Banco con Argentina

- 3.1 La Estrategia del Baco con Argentina (2012-2015) tiene entre sus objetivos: (i) aliviar las restricciones al crecimiento, con especial foco en el Norte Grande; (ii) la inclusión social y económica de la población, enfocada en ambas regiones; y la (iii) sostenibilidad urbana y mejoramiento del hábitat, con especial foco en el conurbano.
- 3.2 En ese sentido, se espera que la presente CT, contribuya a que el GCABA, a través de la SST, pueda desarrollar e implementar esquemas de concesiones urbanas sustentables que permitan incrementar la sostenibilidad urbana y proveer servicios de mejor calidad en todo el ámbito del Área Metropolitana de Buenos Aires, incluyendo a la ciudad propiamente dicha y al conurbano que la rodea.

IV. Justificación. Concordancia con las políticas de desarrollo del país y sus estrategias

- 4.1 La administración del GCABA, a través de la SST, está comprometida a contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración al interior de la ciudad y con el resto del área metropolitana, garantizando la conservación de la infraestructura de transportes y la sostenibilidad de su financiamiento. En este sentido la presente CT apoyará al Gobierno de la ciudad en el diseño e implementación de esquemas para la concesión de servicios urbanos de infraestructura de transporte que permitirá cumplir con los objetivos trazados. En particular las actividades previstas en la presente CT, que consisten en visitas técnicas de funcionarios de la ciudad con el fin de aprender de prácticas exitosas llevadas a cabo en Colombia, guardan plena concordancia con las políticas de desarrollo y estrategias planteadas por el país. Funcionarios de la SST han planificado una visita al Estado de San Pablo (Brasil), a ser financiada con fondos propios, para interiorizarse respecto de su experiencia sobre el desarrollo y gestión de autopistas urbanas. En este marco, y dentro de la misma estrategia, es que la SST solicita apoyo financiero al BID para realizar la visita a Colombia.

V. Cumplimiento de las Normas y Condiciones del Banco

- 5.1 La presente solicitud cumple con el propósito del Programa de Cooperación Técnica Intrarregional (CT INTRA), documento GN-2026-1, en virtud de que busca promover la cooperación entre países prestatarios del Banco, y puntualmente que instituciones Colombianas proporcionen asistencia técnica y capacitación a instituciones de la CABA. Al mismo tiempo se cumplirá con el objetivo de promover la integración y transferencia de conocimientos, tecnología y buenas prácticas de un país a otro.

VI. Entidad Responsable de la Coordinación en la SST

- 6.1 La persona responsable de la coordinación del programa de apoyo por parte del BID será Vera Lucia Vicentini (veraluciav@iadb.org) y por parte de la SST será Andrés Sebastián Gartner (Maipú 255 2º, 4320-0700 int. 109, agartner@buenosaires.gob.ar).

VII. Participantes

- 7.1 Participarán tres funcionarios de la SST. Los funcionarios de la SST que participarán de la visita técnica pertenecen al área técnica encargada del diseño de políticas públicas y su posterior implementación, por tanto, están en condiciones de contribuir óptimamente a la disseminación y aplicación práctica del conocimiento adquirido durante la visita. Luego de la visita los participantes deberán presentar un informe que resuma las actividades realizadas, los temas tratados, y la probable aplicación de los conocimientos adquiridos. Los participantes son los siguientes:

PARTICIPANTES	CARGO	ENTIDAD
Ariel Salvador	Director General de Redeterminaciones de Precios	SST
Germán Bussi	Director General de Planificación de la Movilidad	SST
Andrés Sebastián Gartner	Coordinador Programa de Transporte a Largo Plazo	SST
Victoria Ureta	Asesora del Ministerio de Hacienda	SST

VIII. Presupuesto

8.1 El Banco contribuirá al equivalente de US\$10.616 del costo de la operación, de acuerdo al presupuesto que se detalla a continuación, el cual cubrirá los costos de desplazamiento y estadía en Colombia.

DESCRIPCIÓN	COSTO POR ÍTEM (USD)	Nº DE ÍTEMS	TOTAL EN USD
Pasajes aéreos BUE-BOG-BUE	900	4	3.600
Estadía en Bogotá (hotel)	277	12 (3 noches por persona)	3.324
Estadía en Medellín, hotel	166	4 (1 noche por persona)	664
Viáticos en Bogotá	105	12 (4 personas, 3 días)	1.260
Viáticos en Medellín	96	8 (4 personas, 2 días)	768
Vuelo interno BOG-Medellín	250	4	1.000
TOTAL			10.616

IX. CERTIFICACIÓN

La Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento (VPC/GCM) certifica que la suma de US\$10.616 proveniente del Programa CT/INTRA del Capital Ordinario, está disponible para el financiamiento del proyecto propuesto en la presente operación.

original firmado

05/14/2015

Sonia Rivera
Grants & Cofinancing Management Unit
VPC/GCM

Fecha

X. APROBACIÓN

Conforme a lo establecido en la resolución DE-34/11 de 1 de Junio de 2011, el Representante del Banco en Argentina autoriza la utilización de recursos hasta por un monto equivalente de US\$10.616 para el financiamiento de la CT/INTRA descrita en el presente Memorando.

original firmado

05/14/2015

Hugo Flórez Timorán
Representante, CSC/CAR

Fecha