

## LOS CONTRATOS VIALES DE PARTICIPACION PÚBLICO-PRIVADA EN ARGENTINA. ANÁLISIS CRÍTICO DEL MODELO Y DE SU IMPLEMENTACIÓN. COMPARATIVA CON OTROS PAÍSES DE LA REGIÓN Y CON ESPAÑA

Recibido: 17 de Mayo, 2021 • Aceptado: 8 de Agosto, 2021

### Autor:

Hugo Daniel Bianchetto<sup>\*1</sup>

<sup>1</sup> Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Avellaneda. Av. Ramón Falcón 5050, (B1874ABY) Villa Domínico, Avellaneda, Prov. Buenos Aires, Argentina

### Contacto:

*\*Autor a quien la correspondencia debe ser dirigida: [hbianchetto@fra.utn.edu.ar](mailto:hbianchetto@fra.utn.edu.ar)*

### Rol autoral:

Conceptualización; Curaduría de datos; Investigación; Administración del Proyecto; Recursos; Supervisión; Validación; Visualización; Redacción – borrador original y Escritura, Revisión y Edición.

### Cómo citar este artículo:

Bianchetto, H.D. Los contratos viales de participación público-privada en Argentina. Análisis crítico del modelo y de su implementación. Comparativa con otros países de la región y con España. Revista *Rumbos Tecnológicos*, Volumen 13, 2021, pp. 193-212. Secretaria de Ciencia, Tecnología y Posgrado, Facultad Regional Avellaneda, Universidad Tecnológica Nacional. <http://rumbostecnicos.utnfrainvestigacionyposgrado.com/tipo-de-articulo/articulo-de-difusion/los-contratos-viales-de-participacion-publico-privada-en-argentina-analisis-critico-del-modelo-y-de-su-implementacion-comparativa-con-otros-paises-de-la-region>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

## RESUMEN

Los contratos de Participación Público Privada (PPP) para proyectos de infraestructura son compromisos celebrados entre el Estado y empresas contratistas con el objeto de ejecutar las actividades necesarias para materializar, mantener y gestionar obras. En este modelo existe una distribución de riesgos, ya que la adjudicataria es responsable de una parte significativa del financiamiento, asociándose con entidades bancarias y recibiendo del Estado un repago a largo plazo.

En este artículo se ofrece una síntesis de los resultados del intento de implementar este tipo de contratación en Argentina entre los años 2018-2019, de los inconvenientes ocurridos a poco de comenzar su aplicación, de su fracaso final y de la situación actual.

Se presenta, además, el escenario de los sistemas PPP en Latinoamérica y España, además de ilustrarse la realidad en el Reino Unido, que es donde se originó este modelo.

Se comparan los resultados obtenidos en cada caso y se hace hincapié en las particularidades de nuestro país, con sus característicos vaivenes socio-político-económicos, a fin de analizar las causas de las dificultades que presentó aquí el sistema de PPP en el pasado reciente y las posibilidades de empleo a futuro.

**Palabras Claves:** Contratos de Participación Público Privada (PPP); Obras viales; Financiamiento; Gestión de infraestructuras

## ABSTRACT

Public-Private Partnership (PPP) contracts for infrastructure projects are commitments between the State and contractor companies in order to execute the necessary activities to materialize, maintain and manage works. In this model there is a distribution of risks, where the winning bidder is responsible for a significant part of the financing, partnering with banks and receiving a long-term repayment from the State.

This article offers a synthesis of the results from the attempt to implement this type of contracting in Argentina between the years 2018-2019, of the drawbacks that occurred shortly after starting its implementation, of its final failure and of the current situation.

It also presents the scenario of PPP systems in Latin America and Spain, in addition to illustrating the reality in the United Kingdom, which is where this model originated.

The results obtained in both cases are compared and emphasis placed on the particularities of our country, characterized by its socio-political-economic ups and downs, in order to analyze the causes of the difficulties that the PPP system presented here in the recent past and the possibilities of future employment.

**Key-words:** Public Private Partnership contracts (PPP); Road projects; Financing; Infrastructure management

## INTRODUCCION

Un contrato de Participación Público Privada (PPP) es un tipo de compromiso entre el Estado y contratistas privados, donde la empresa adjudicataria de un proyecto adelanta los fondos para la obra (construcción, salud, etc.) y se asegura el repago del Estado a largo plazo, cobrando por la obra y por el servicio que brinda (como los peajes en las autopistas), con la propia obra como garantía. A su vez, los contratistas reciben el financiamiento para las obras de los bancos de inversión, que cobran cuotas y comisiones, a tasas de 2 a 4 por ciento más altas que las que paga el Estado. Como apunta el propio FMI, los PPP permiten tomar deuda pública sin que sea contabilizada como tal en los balances (Einstoss Tinto, 2018).

En noviembre de 2016 se sancionó en Argentina una ley que establecía un nuevo régimen de contratos de Participación Público Privada, con su correspondiente decreto reglamentario.

A pesar de algunos conocidos fracasos de los PPP a nivel internacional, el poder político gobernante de entonces lanzó los primeros contratos presentados para financiar seis corredores viales. Esta modalidad conformaba el discurso propio de política exterior y de negocios para empresarios cercano al núcleo presidencial.

Con estos conceptos, el gobierno argentino encaró entonces un sistema de inversión PPP a gran escala, la “Red de Autopistas y Rutas Seguras”.

*“Los proyectos de Participación Público Privada permiten empezar a saldar la deuda de infraestructura que tenemos los argentinos sin dejar de cumplir con las metas fiscales. Es la forma más barata, segura, eficaz y transparente de desarrollar la infraestructura que necesitamos para crear empleo y ser competitivos. Logramos generar las condiciones para que los inversores se sientan atraídos. La apertura de los sobres de la licitación de la red de autopistas y rutas seguras concreta este modelo”* (Luis Caputo, ex- ministro de Finanzas de La Nación, abril de 2018),(Diario La Voz, 24/04/2018).

El esquema adoptado para los contratos PPP viales, a modo de diagrama de flujo, se muestra en la Figura 1. Se pueden ver las fuentes de ingreso, diferenciándose las contraprestaciones por uso, una serie de títulos públicos emitidos por el “Fideicomiso PPP” a modo de contraprestación pública y el aporte de las entidades financiadoras asociadas a la contratista; y los “egresos”, que son las obligaciones de la contratista en lo relativo a obras principales, mantenimiento, operación, obras complementarias y repavimentaciones en las rutas. El circuito se cierra con el rol del Ente Contratante (Dirección Nacional de Vialidad, DNV), en cuanto “dueño” de las rutas a intervenir y garante principal del Plan, y con algunos otros recursos accesorios para el financiamiento (Vialidad Nacional, 2016).

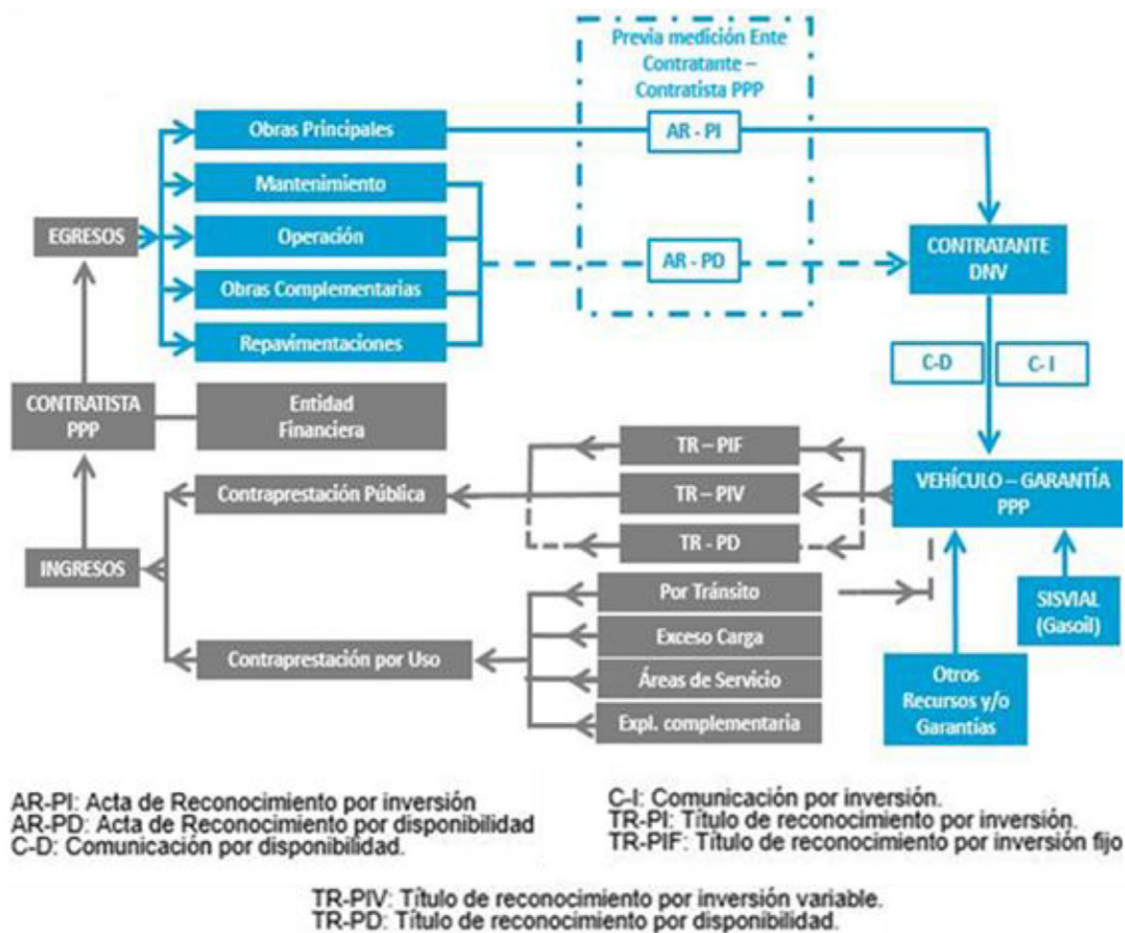


Figura 1. Esquema de los contratos PPP (Vialidad Nacional, 2016)

En la Figura 2 se recoge una forma de valorar los riesgos del escenario país de un determinado proyecto de colaboración público-privada (López Corral, 2010). Los aspectos considerados incluyen la estabilidad y seguridad institucional y jurídica nacional, la capacidad micro y macro económica, el marco regulatorio existente, la calidad de la preparación de los proyectos, el respaldo político para el Plan, la capacidad de la administración para llevarlo adelante, la calidad y experticia de los actores locales y el riesgo reputacional del inversor. La valoración dada a cada uno de los ocho tópicos tenidos en cuenta oscila de 1 a 10 y se considera adecuada cuando alcanza una nota de 7 o superior; de tal forma, es de esperar que el inversor no tomase una decisión favorable si la puntuación total no supera la cifra de 56 puntos.

El gráfico muestra un caso, con un análisis de un proyecto de muy alta calificación situado en España.



**Figura 2.** Diagnóstico de situación del “escenario país” para toma de decisiones ante un determinado caso de PPP (López Corral, 2010).

## LOS PPP EN ARGENTINA

### Lanzamiento del plan

El plan de Red de Autopistas y Rutas Seguras, bajo la modalidad de PPP, que lanzó el Gobierno que gestionó el Estado entre 2015 y 2019, tenía en principio como objetivo la mejora de las rutas nacionales mediante la modernización de más de 7.000 kilómetros con una inversión calculada superior a los 16.700 millones de dólares.

El concepto de “Rutas Seguras” consiste en carreteras con banquetas pavimentadas; carriles anchos; obras para evitar cruces por localidades; cruces a diferente nivel con rutas importantes y ferrocarriles; y circunvalaciones, entre otras, que constituirían un gran avance en la infraestructura y seguridad vial del país, con proyección de disminuir significativamente el número de siniestros viales.

Desde el Ministerio de Transporte, en ese momento conducido por el Lic. en Economía Guillermo Dietrich, se explicó que las licitaciones se dividirían en tres etapas. El llamado a licitación para las obras y comienzo de la primera etapa, para los corredores A y E, tuvo lugar en enero de 2018, con gran cantidad de empresas viales interesadas; las evaluaciones de las ofertas para esa primera fase del proyecto se realizaron en marzo, previendo los comienzos de las obras para la mitad de ese año. Además, desde la gestión gubernamental se destacó que la nueva modalidad generaba incentivos para que las empresas finalicen las obras en el menor tiempo posible dado que el sistema le reconoce a la empresa contratista su eficacia y rapidez.

Los Corredores incluidos en la Etapa I del Plan fueron los denominados A, B, C, E, F y Sur (Figura 3).



**Figura 3.** Corredores incluidos en la Etapa I de la PPP

**Corredor A:** construcción de 116 kilómetros de autopista entre Las Flores y Azul, en la Provincia de Buenos Aires, además de la conversión a ruta segura de 270 kilómetros desde Azul hasta Coronel Dorrego, ambos en la Ruta Nacional 3. Entre Azul y Olavarría, adecuación de la RN226 en semi autopista y conversión en ruta segura de 174 kilómetros desde Balcarce hasta Azul.

**Corredor B:** Ruta Nacional 5. Construcción de 113 kilómetros de autopista entre Mercedes y Bragado, en la Provincia de Buenos Aires, y 31 kilómetros entre Santa Rosa y Anguil, en la Provincia de La Pampa, más conversión a ruta segura de los 372 kilómetros desde esta localidad hasta Bragado.

**Corredor C:** construcción de dos variantes en la RN7, una de seis kilómetros en la localidad de Desaguadero (Provincia de San Luis) y otra de 23 kilómetros en La Picasa (Provincia de Santa Fe); 421 kilómetros de ruta segura desde Junín (Provincia de Buenos Aires) hasta el límite con San Luis, y desde Luján de Cuyo a Potrerillos, en la Provincia de Mendoza. Y en la RN33, desde Gral. Villegas (Provincia de Buenos Aires) hasta Rufino (Provincia de Santa Fe), conversión en ruta segura a lo largo de 102 kilómetros.

**Corredor E:** construcción de una autopista sobre la RN-A012, un tercer carril en la RN9 y una variante en la RN11, a la altura de los puertos de Timbúes y San Martín, abarcando las Provincias de Santa Fe y Buenos Aires. Además, intervención de los accesos a los puertos de Rosario, San Nicolás y Zárate.

**Corredor F:** construcción de 161 kilómetros de autopista en la RN33 entre Rufino y Rosario, reparación de losas a lo largo de 36 kilómetros de la autopista Rosario-Córdoba y la construcción de 77 kilómetros de autopista en la RN9, entre Córdoba y Villa del Totoral, en las Provincias de Córdoba y Santa Fe.

**Corredor Sur:** 76 kilómetros de autopista sobre la RN3 entre San Miguel del Monte y Las Flores; 43 kilómetros entre Cañuelas y Lobos y 36 kilómetros de Lobos a Roque Pérez, sobre la RN205, Provincia de Buenos Aires.

El plan de obras para estos corredores estimaba una intervención en más de 2.500 km a través de la construcción de nuevas autopistas, rutas seguras y obras especiales, así como 17 variantes de travesía y conexión de distintas localidades.

*“La modernización de la infraestructura vial es fundamental para el desarrollo de nuestro país. Esta es una apuesta muy grande que estamos haciendo. Hace décadas que en Argentina no hay obras de esta magnitud. El mecanismo de participación público privada da mucha previsibilidad y este es el momento para invertir, para apostar por Argentina”* (Guillermo Dietrich, ex- ministro de Transporte de la Nación, enero de 2018) (Portal ABC Hoy, 06/01/2018).

## **Licitaciones**

En Abril de 2018 se dieron a conocer los sobres de la licitación para los primeros proyectos bajo el sistema PPP. Se presentaron 10 consorcios con 32 ofertas, para obras con una inversión estimada de US\$ 6.035 millones en 6 corredores concesionados por 15 años. Los 10 consorcios fueron formados por 13 empresas nacionales y 7 internacionales.

El ministro Dietrich, en julio de 2018, encabezó el acto en el que se firmaron los primeros dos de los seis contratos de concesión para los corredores viales licitados en el marco de la Etapa I de proyectos viales enmarcados en los PPP. Participaron Patricia Gutiérrez, administradora general de Vialidad Nacional; José Luis Morea, secretario de Participación Público Privada del Ministerio de Hacienda; y representantes de las empresas involucradas.

*“Es un día histórico para la obra pública de nuestro país. Firmamos los primeros contratos de Participación Público Privada para transformar las rutas argentinas y que dejen de ser rutas de la muerte. Es un cambio profundo en la manera de hacer obra pública; a largo plazo, con transparencia y planificación, conceptos que no se asociaban a la política”* (G. Dietrich) (Gobierno Argentino, 20/07/2018).

El Corredor Vial A quedó a cargo del consorcio integrado por las empresas Paolini, Vial Agro e INC, ocupándose de 706 km de rutas nacionales en Buenos Aires: desde Las Flores a Coronel Dorrego (RN 3) y desde Olavarría a Mar del Plata (RN 226).

El Corredor Vial C quedó a cargo de la empresa José Cartellone Construcciones Civiles, administrando 778 km de la ruta nacional 7 en Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Mendoza.

Los principales proyectos que estaban previstos ejecutarse en los siguientes cuatro años eran la transformación en autopista de la travesía urbana de Junín (Buenos Aires), la variante a Desagadero (límite Mendoza- San Luis) y la ruta segura Junín-Límite Córdoba- San Luis, continuando los más de 200 km de autopista sobre la RN 7.

## **Autopista a Azul (RN 3)**

En febrero de 2019 comenzó la construcción de la “variante Cañuelas”. La obra, de casi 10 kilómetros, bordea la ciudad de Cañuelas con el fin de brindar una conexión fluida y directa para el tránsito que circula hacia o desde la ciudad de Buenos Aires.

Debido a la falta de una variante, el ingreso a la ciudad por momentos se lentifica a 20 kilómetros por hora, y se proyectaba con esta nueva obra, que estimaba hasta una velocidad máxima de 130 km/h, una circulación en forma más segura y ya sin demoras. Además, permitiría el cruce sobre nivel de las vías ferroviarias, en lugar de recurrir a la rotonda ubicada a la altura de la ex fábrica Finaco, conocida localmente como “El Castillo”.

Con una inversión total de 1770 millones de dólares, la obra fue considerada una gran apuesta

ya que la misma tendría un rol preponderante en la red vial bonaerense. Por su importancia industrial y turística, su impacto socio-económico sería muy fuerte pues constituye la principal vía de comunicación hacia el AMBA desde el centro y sur de la provincia.

El plazo de ejecución del tramo fue estimado en 2 años, lo que representaba el puntapié inicial de la construcción de la Autopista RN 3 Cañuelas-Azul, prevista en 4 años, obras que forman parte del plan vial del Corredor Sur y que constan de una extensión de 297 km de las autopistas Riccheri, Jorge Newbery, Ezeiza-Cañuelas y las RN 3 y 205. Incluirían la construcción de un tercer y cuarto carril en las autopistas Jorge Newbery y Riccheri, respectivamente, la transformación en autopista del tramo Cañuelas-Las Flores (RN 3) y de Cañuelas-Roque Pérez (RN 205), y la ruta segura Roque Pérez-Saladillo.

*“El comienzo de una obra tan importante y esperada es una prueba de cómo el sector público y el privado pueden trabajar conjuntamente para brindar soluciones a la gente. Estamos construyendo las bases para que el país avance, se desarrolle y los argentinos tengan verdaderas oportunidades de crecimiento”* (Patricia Gutiérrez, ex-administradora general de Vialidad Nacional, febrero de 2019) (Portal “Chillar”, 02/02/2019).

El proyecto fue puesto en marcha y comenzado a desarrollar por Ausur SA, empresa a cargo de la administración de este corredor.

Las rutas del Corredor Sur son conocidas por tener un gran caudal de circulación de vehículos pesados, en especial de camiones transportando agregados pétreos, cal y cemento en dirección a la ciudad de Buenos Aires y las ciudades que integran el Gran Buenos Aires, como así también granos a los puertos de Rosario o de Bahía Blanca (Portal Info Cañuelas, 22/02/2019).

### **“Freezado” del Plan**

Más allá del comienzo de la “Variante Cañuelas”, desde finales de 2018 el gobierno comenzó el congelamiento de los proyectos de infraestructura, impulsados bajo el esquema de Participación Pública Privada, debido al fuerte aumento del riesgo-país.

La medida fue anunciada por Gustavo Lopetegui (asesor del presidente Mauricio Macri), tras reunirse con los ministros Nicolás Dujovne y Guillermo Dietrich, impulsor de los PPP, para comunicarle el cambio al argumentar que *“no hay confianza en el país para seguir con dicha modalidad”* porque *“no tiene sentido atraer inversores con la tasa actual (SIC)”* (de Sousa, 2018), a pesar que tras el ajuste acordado con el FMI, los contratos PPP eran considerados una alternativa para las obras públicas, en particular para los corredores viales.

En diciembre de 2018, el ministro Dietrich anunció que los contratistas utilizarían la primera prórroga trimestral del plazo y el gobierno recortaría a la mitad el monto de compromisos de financiación que debían conseguir.

Pero aun así no aparecieron los inversores dispuestos a otorgarle préstamos a las empresas del país. Por eso, el Poder Ejecutivo decidió suspender todos los proyectos de infraestructura vial, energética, educativa y ferroviaria que pretendía financiar a través del régimen (Portal “Petrol-News”, 21/12/2018).

Se intentó rescatar el programa mediante la creación de un fideicomiso, que quedó aprobado en el Presupuesto del año 2019, suponiendo que los bancos otorgarían el dinero a dicho fondo y éste a su vez brindaría créditos a las empresas.

Como última medida, se les comunicó a las empresas que tenían a cargo los contratos de los PPP viales que se habilitaba una nueva prórroga por 90 días de todos los plazos y obligaciones de



los contratos de Participación Público-Privada.

Pudieron licitarse y otorgarse 6 corredores viales a través del Ministerio de Transporte, pero aquellas empresas constructoras que ya habían ganado la licitación tuvieron problemas a mediados de ese año para conseguir garantías, luego de la suba acrecentada del dólar, además de dificultades para obtener créditos a tasas razonables.

El valor agregado de estos contratos realizados en dólares, tanto para el costo del financiamiento como para la ejecución propia de las obras, constituía una política que podía perjudicar la administración de las divisas de la Nación, debilitando las reservas del Banco Central. El monto total, en resumen, era bastante más elevado, ya que incluía el costo del financiamiento a 10 años de plazo, entre US\$ 10.000 y US\$ 13.000 millones dependiendo del nivel del riesgo país y del contexto económico regional e internacional.

Los contratos incluían, además, la concesión gratuita de la explotación de las áreas comerciales, como por ejemplo estaciones de servicio para venta de combustibles y alimentos. De esta manera, los contratistas estuvieron recibiendo los beneficios, producto de las concesiones, desde agosto de 2018.

### **Situación actual de los PPP viales en Argentina**

Durante 2020, ya con cambio de gestión en el gobierno, se empezó a considerar dar de baja las concesiones y rescindir los contratos, revisando el proceso de adjudicación y el financiamiento que comprometieron las empresas adjudicatarias.

En estos contratos se especifica que si las adjudicatarias de los contratos PPP no cumplen con estos requerimientos regulados por el monto de cada obra, puede ser justificable la extinción del compromiso.

Luego de haberse demorado en las acciones, en parte debido al contexto pandémico, la gestión de Gabriel Katopodis (actual ministro de Obras Publicas) aceleró el proceso de extinción de los contratos, que comenzó en mayo de 2020, con la intimación a las empresas concesionarias de seis corredores viales. Finalmente, se llegó a un acuerdo con la contratista de PPP conformada por Helpport, Panedile, Eleprint y Copasa (España), a cargo de los corredores E y F.

El total de las garantías adeudadas asciende a 570 millones de dólares. Las empresas expresaron que aceptan la baja de los contratos PPP a cambio de un resarcimiento de 20 millones de dólares para cada una por los costos financieros afrontados con los bancos desde 2018.

Según Katopodis, *“el esquema público-privado que impuso el macrismo fue un fracaso y era ruinoso para el Estado”*. Además, puntualizó que *“el costo de las obras iba a ser el triple del que correspondía”* y que además *“esos contratos en dólares representaban un gigantesco negocio para unos pocos”* (Portal “Carreteras Pan Americanas”, 28/09/2020).

El actual Gobierno consideró que hubo *“irregularidades e incumplimientos”*. Por eso, el 27 de mayo de 2020 intimó a los operadores de los seis corredores viales a cumplir con el incremento de las garantías bajo apercibimiento de extinción de los contratos. El 31 de agosto se les otorgó la posibilidad de rescindir los contratos de común acuerdo hasta el 30 de noviembre (López, 2020).

Como corolario del fracaso, las obras de fondo principales actualmente están neutralizadas, sin avance alguno, y las empresas no han podido conseguir el financiamiento para construir las autopistas. Se construyó un total promedio del 2% de las obras, luego de más de tres años desde el lanzamiento del plan.

## **EL CONTEXTO INTERNACIONAL CERCANO. LATINOAMÉRICA y ESPAÑA**

Dentro de la experiencia internacional de desarrollo bajo el esquema de PPP en América Latina se puede destacar lo realizado a partir de la década de los noventa del pasado siglo por Chile, Perú, Uruguay y Colombia en América del Sur y por México en América del Norte, en sectores clave como vialidad, energía, agua y saneamiento, entre otros, que representaron una de las mayores innovaciones en el sector en los últimos años.

De igual modo, en España también se ha implementado el sistema.

En este contexto, se han podido evaluar resultados disímiles del régimen, con algunos beneficios pero también con evidencias de fallas e incluso con fracasos notorios que han obligado a serios replanteos acerca de su eficacia.

### **Chile y su experiencia positiva**

Chile ha sido uno de los países más estables política y económicamente en la región, e incluso es miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos de la OCDE, lo que le permite un buen acceso a la financiación.

En este marco, el Estado chileno ha sido pionero en el desarrollo de herramientas de apoyo para el financiamiento de las obras concesionadas.

Los programas de concesión de carreteras por peaje al sector privado comenzaron hace unos treinta años. Hasta entonces, todas las carreteras eran de propiedad y operación pública. Cuando se concibió el programa de concesiones, la red de carreteras de Chile consistía en solo 12.500 km de carreteras pavimentadas. Según el Banco Mundial, el país emprendió proyectos importantes para mejorar 2.000km de autopistas con una inversión total de 3 mil millones de dólares. Sin embargo y a pesar de lo antedicho, solo el 24% de los más de 80.000 kilómetros de carreteras de Chile (unos 20 mil kilómetros) están pavimentados actualmente.

La Ley de Concesión de Obras Públicas del país se aprobó en 1991, permitiendo concesiones para la mayoría de las obras del Ministerio de Obras Públicas (MOP), incluyendo autopistas, aeropuertos y puertos. En los últimos años, el Fondo de Infraestructura, cuya ley se promulgó en el primer trimestre de 2018 y tiene como propósito fomentar la implementación de obras de infraestructura a través la creación de una empresa pública, autónoma, con un gobierno corporativo moderno y patrimonio propio, ha promovido una serie de obras (PPP KnowledgeLab. (2020). TheWorld Bank Group. “El marco de las APP de Chile”). Entre los proyectos en curso se destacan aquellos en la Autopista del Sol, que incluyen un tercer carril entre Santiago y Talagante, un acceso alternativo a Peñaflor, mejoras al enlace Talagante y un centro de control; otro proyecto involucra un tercer carril para la Ruta 5 Sur, desde Peuco hasta el by-passa Rancagua (Portal “Carreteras Panamericanas”, 2019; Albornoz Salazar, 2019). También continúa actualizando la infraestructura de peaje en su sección de la Carretera Panamericana, que en Chile es la Ruta 5.

Una filial de la compañía austriaca KapschTraffic confirmó el contrato para proporcionar un régimen de peaje y un Sistema de Transporte Inteligente para los primeros 15km del Tramo de la Ruta 5 Norte, justo al norte de la capital Santiago, que es operado por la Sociedad Concesionaria Autopista del Aconcagua (SCADA).

Entre los proyectos de colaboración público-privada actuales que se licitan se encuentran la Ruta R20 desde Nogales a Puchuncavi.

Gracias a esta modalidad, Chile ha tenido la oportunidad de materializar trascendentales obras y de proyectar una estrategia de integración territorial y de conexión internacional que ha permitido

transformar sus centros urbanos.

### **Uruguay: luces y sombras del sistema PPP**

En Uruguay se comenzó a implementar el modelo de PPP a partir de la aprobación de la Ley 18786/2011, en 2012, que permite que se efectúen contratos con esta modalidad en las áreas de infraestructura (obras viales, portuarias, aeroportuarias y ferroviarias); centros penitenciarios, educativos y de salud; vivienda social; infraestructura energética y tratamiento de residuos.

A pesar de las buenas expectativas que se formaron en torno a la aprobación de la normativa, lo cierto es que el arranque del modelo en el país tuvo un ritmo inferior a lo esperado. En 2017 solo se habían realizado dos proyectos: el primero fue un Centro Penitenciario cuyo contrato para su construcción y gestión se firmó recién en 2015; el otro proyecto vía PPP firmado consideró la premisa de los Corredores Viales, de diseño, construcción, operación y financiamiento de la infraestructura vial, con el siguiente plan:

Corredor Vial 1: Rutas N° 12, 54, 55, 57 y bypass de la ciudad de Carmelo (260 km).

Corredor Vial 2: Rutas N° 9, 15 y conexión R9 - R15 (192 km).

Corredor Vial 3: Ruta N° 14 Centro-Oeste, bypass Sarandí del Yí y conexión R14-R3 (292 km).

Corredor Vial 5: Ruta N° 14 tramo Sarandí del Yí – Lascano y Ruta N° 15 tramo Lascano - Velázquez (191 km).

Corredor Vial 6: Ruta N° 6 tramo Cuchilla Grande– Ruta 12 (71 km).

Corredor Vial 7: Ruta N°3 tramo Ruta N°1 – Ruta N°11 y Ruta 11 *bypass* a la ciudad de San José de Mayo (32 km).

Corredor Vial Rutas 21 y 24: Ruta N° 21, tramo: Nueva Palmira – Ruta N° 2, y Ruta N° 24, tramo: Ruta N° 2 – Ruta N° 3 (179 km).

Se implementó la creación de un fideicomiso financiero (CAF I) por parte de CAF-AM con un valor de USD 350 millones. El Fondo de Deuda para Infraestructura en Uruguay fue impulsado a fines de 2016 por la Bolsa Electrónica de Valores S.A. (BEVSA) y la Bolsa de Valores de Montevideo.

Actualmente, el gobierno está promocionando los contratos CReMa (Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento) para intentar amortiguar las falencias de los PPP. Los contratos CReMa con privados se prevén emplear en la ampliación de doble vías, como por ejemplo en la ruta 8 hasta el cruce con ruta 9 y desde allí hacia la zona de paraje Los Cardos en Maldonado. También se plantea la misma modalidad para el acceso y puente de La Charqueada (en Treinta y Tres), en la duplicación de ruta 1 entre el kilómetro 149 y 177 en Colonia, y en la duplicación de la ruta 5 de Canelones a Florida y de Florida a Durazno. Estos contratos implican dos años de obra y pago a 10 años al privado.

El gobierno dejó entrever que el esquema de PPP no debería continuar en el futuro porque ha resultado muy costoso, debido a la inexperiencia y a las exigencias excesivas en los contratos.

El plan de obras viales para el período 2020-2024 presentado en el Presupuesto por el Poder Ejecutivo significa inversiones por unos US\$ 2.457 millones, incluyendo las obras por PPP programadas en el período anterior de gobierno. La estructura del plan se compone de US\$ 325 millones para la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), US\$ 1.392 millones para la Corporación Vial del Uruguay (CVU), US\$ 71, 7 millones entre puentes, carreteras y accesos a la futura planta de celulosa de UPM, y US\$ 129,6 millones en las concesiones a privados (ruta 5 y ruta 8). A esto se suman las obras por PPP por US\$ 539 millones en el centro y sur del país.

En la actualidad hay un solo corredor finalizado en lo que a obras refiere (rutas 21 y 24, Nueva Palmira) y dos en construcción (rutas 12, 54, 55, 57; y 14). Otros cuatro corredores por distintas causas (burocráticas en su gran mayoría) aún no han podido ser firmados. Se trata de circuitos ubicados en distintos tramos de las rutas 9, 15, 6 y 3. La intención de las autoridades es concretar todos los PPP que ya estaban previstos, pero aparentemente no se utilizará esta opción para nuevos contratos viales (Portal “El Observador”, 2020).

En febrero de 2021 se anunció el comienzo de las obras del Corredor Vial 7 (Boletín “Haciendo Caminos, 2021).

### **Perú, permanencia y avances de los PPP e incertidumbres planteadas por el COVID-19**

A inicios de la década de 1990, el Estado peruano emprendió un proceso de promoción de la inversión privada con la finalidad de transferir al sector privado la conducción de sectores económicos que estuvieron en manos del Estado por más de veinte años. Este proceso se efectuó dentro del marco de la política de estabilidad de la economía y liberalización de los mercados. Los proyectos PPP en el Perú se desarrollaron como parte del relanzado proceso de promoción de la inversión privada, cuando se fue agotando el modelo de venta de activos públicos a mediados de la década de 1990. La introducción de los PPP fue a través de la modalidad de concesiones en 1994, aunque el marco legal que los impulsó definitivamente se dio en 1996, particularmente con los dispositivos legales tendientes a promover la participación del sector privado en el área de la infraestructura pública.

Con objeto de seguir promoviendo la inversión privada y de mejorar la regulación de las Asociaciones Público-Privadas (APP), se promulgó en septiembre de 2015 el Decreto Legislativo N° 1224 que, en la práctica, ha pasado a convertirse en la nueva Ley marco de las APP (Condori Riviera, 2019).

En 2019 el gobierno anunció una intervención de los 15 primeros corredores logísticos que abarcan 4,200 kilómetros de vías departamentales. Las obras forman parte del “Programa Pro Región”.

Para abril de 2020 el Poder Ejecutivo observó la autógrafa de ley (cuerpo de la ley que proviene del Congreso y que es remitido al Presidente para su promulgación u observación), la cual disponía la suspensión del cobro de peajes en todas las rutas a nivel nacional durante el estado de emergencia por la pandemia Covid-19. En ella se indica que modificar un contrato de concesión mediante una disposición legal puede generar contingencias para el Estado, toda vez que los concesionarios, sobre todo los autofinanciados, podrían activar mecanismos de solución de controversias que podría devenir en un arbitraje.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), informó que un total de 56 peajes a nivel nacional, entre públicos y privados, dejaron de cobrar por pase de vía durante el estado de emergencia. De los 56 peajes, 32 son administrados por empresas privadas y 24 por el MTC, a través de Provías Nacional.

Finalmente, el nuevo gobierno, presidido por Castillo desde julio de 2021, ha decidido revisar todos los contratos de carreteras de las concesionarias transnacionales; además, anunció que se priorizarán obras viales que logren terminar con el aislamiento y la pobreza de los pueblos y con las amenazas del narcotráfico y el terrorismo.

### **Colombia y su progresivo aprendizaje**

Durante la década de 1990, a partir la Constitución de 1991, Colombia se encaminó a un en-

torno de colaboración estrecha entre los sectores público y privado, promulgándose la regulación que serviría como eje fundamental para una mejora en la provisión y gestión de infraestructura y prestación de servicios.

Desde el 2010, el gobierno llevó a cabo una reforma sectorial sustancial en lo legal (una nueva Ley de APP's aprobada en el año 2012 y dos de Infraestructura en el 2013 y el 2017) y en lo institucional (creó la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI en el 2013- y la Financiera de Desarrollo Nacional en el 2015, adscrita al Ministerio de Hacienda), que tuvo una significativa continuidad en las políticas del sector a lo largo de sus dos períodos y nombró funcionarios idóneos a cargo de la ANI y la FDN, quienes se rodearon de buenos equipos técnicos (Vassallo, 2019) . La ANI procedió a una selección y estructuración cuidadosa de los proyectos, elaboró el nuevo contrato de concesión siguiendo la nueva Ley de APP de 2012.

Hubo un fuerte compromiso del Ministerio de Hacienda con el programa, contribuyendo con aportes presupuestales. Dicho proceso tomó más de dos años y por ello la primera adjudicación del nuevo programa recién tuvo lugar a principios del año 2016.

Respecto a las concesiones y obras, se utilizó el "término generacional" a medida que se llevaban a cabo. De esta manera, existen la 1a, 2 a, 3 a y 4a generación.

En la primera generación, de ampliación y rehabilitación de las carreteras existentes, surgieron problemas presupuestales debido a que los contratos incorporaban estudios de demanda inadecuados, por lo que los ingresos por peajes resultaron menores a lo estimado originalmente.

A partir de la segunda generación se establecieron plazos variables que estaban en función de los ingresos esperados y se empezó a exigir estudios de ingeniería y de demanda.

En la tercera, los riesgos relacionados con la gestión y adquisición de predios para derecho de vía, fueron trasladados al sector privado.

En los proyectos de la cuarta generación (4G), los contratos fueron perfeccionados y se exigió a los socios operadores que adquiriesen un porcentaje de los predios, previo a la etapa de construcción. Además, los plazos consideran un máximo de 30 años, con la finalidad de evitar renegociaciones de concesiones debidas a planeaciones deficientes.

## **España y el fracaso de los proyectos de PPP**

Si se pone la mirada en Europa, como habitualmente se hace en Argentina, es posible corroborar que en el Viejo Mundo existen los casos más significativos del fracaso del modelo de PPP, entre ellos los de Gran Bretaña y España. Se hará hincapié, en principio, en este último, como ejemplo más cercano en referencia a empresas que han invertido en nuestro país.

A principios de 2018, el entonces presidente del Gobierno español, Mariano Rajoy, anunció el "rescate" de autopistas por quiebra. "Los altos precios y la euforia en las previsiones a futuro provocadas por la "burbuja del ladrillo" o "burbuja inmobiliaria", entre otros factores, están en el origen del descalabro de las nuevas vías de pago españolas" (Portal "BAE Negocios", 2018).

El proyecto en un principio consistía en obras a llevar a cabo con capital privado, que se compensarían con la concesión, por un periodo de años determinado, de la explotación de los peajes. Estas autopistas, ejecutadas y explotadas por privados, costaron más debido a la toma de deuda en malas condiciones por empresas privadas. Luego, durante la concesión, el tránsito más reducido que lo inicialmente proyectado aportó nuevas pérdidas, por lo que los concesionarios dejaron caer el mantenimiento. Finalmente, en 2018, el gobierno español decidió nacionalizar las autopistas, cargando con las deudas de las empresas.

El “mal negocio” involucró a las obras sobre las autopistas principales de España: las cuatro radiales de Madrid (R2, R3, R4 y R5), la M-12 (Madrid-Aeropuerto de Barajas), la AP 41 (Madrid-Toledo) y otras tres vías de interconexión. Todas ellas, construidas bajo el régimen PPP, habían quedado en manos de constructoras para su explotación mediante el sistema de peaje. Pero todas estas explotaciones se declararon en quiebra y ahora el costo recae en el sector público.

En 2019, España amplió su brecha inversora en infraestructuras con el resto de Europa y las perspectivas de la Comisión Europea para el periodo 2020-2021. Para 2020, teniendo en cuenta el cumplimiento del déficit público exigido por Bruselas como prioridad, condicionado por el gasto social y sumada la crisis acrecentada por la pandemia del Covid-19, el gobierno decide recortar en inversión pública y, dentro de ella, especialmente en infraestructuras.

### **Expectativas, cautela y realidades en México**

El caso mexicano es singular.

El gobierno de centro derecha de Peña Nieto (2012-2018) ha promovido el empleo del sistema APP (Asociaciones Público-Privadas, equivalente de los contratos de PPP), tanto en el sector de infraestructuras (durante el 2017, la Secretaría de Hacienda anunció cinco grandes proyectos viales bajo el esquema de APP por 10.800 millones de dólares) como en el sistema de salud (con dos variantes esquemáticas: el de “bata gris”, en el cual el inversionista privado no se involucra en la atención médica directa sino que provee el equipamiento y el mantenimiento de las instalaciones, en tanto que las prestaciones médicas quedan a cargo del sector público; y el de “bata blanca”, donde la iniciativa privada provee integralmente infraestructura, atención médica y tareas circundantes) (Blog VISE, 2017; Chávez, 2018).

La gestión actual del presidente López Obrador, de tinte progresista, se ha manifestado “cautelosa” con este sistema, especialmente por los posibles actos de corrupción y de falta de transparencia en el pasado (Flores, 2019). Si bien originalmente hubo reticencia a incluir proyectos mediante el modelo APP, en la última versión del programa de infraestructuras se precisó que el sector privado financiará al menos el 50% de los 39 proyectos, de los cuales 28 son de carreteras (Bnamericas, 2020). Esto motivó el beneplácito del sector financiero, aunque ya hubo advertencias de falta de información y de incertidumbre de que los proyectos fuesen a contar con los respaldos necesarios a nivel federal.

## **ANÁLISIS COMPARATIVO, DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES**

Expuesta la problemática planteada acerca del funcionamiento de los sistemas de contratos de PPP y los disímiles resultados obtenidos en países de la Región y en España, se brindan datos adicionales internacionales y se efectúa un análisis comparativo objetivo que pretende vislumbrar cómo aprovechar los beneficios y minimizar los inconvenientes del sistema para su eventual implementación en nuestro país.

La autodenominada “Red de Expertos” de la Consultora Think&Move, con sede en España, asevera que, si bien no es posible garantizar el éxito, conocer bien los condicionantes podría evitar el fracaso (Aracil Avila, 2013). Este “aprendizaje de los errores” permitió la detección de tres factores generadores de problemas acontecidos en varios países: la sobrecapacidad de la red de carreteras, diseñada para soportar tráfico mucho más elevados que los reales, con costos desproporcionados frente a los ingresos; la competencia entre vías alternativas, con variantes no aranceladas

para el usuario; y los sistemas de organización heterogéneos, donde conviven modelos de gestión y contratos de participación público-privada con tramos financiados con recursos públicos. Considera, por otra parte, la importancia de una buena concurrencia a las licitaciones para garantizar la competencia y la ejecución de estudios previos rigurosos e independientes, tanto técnicos como económico - financieros y jurídicos.

Tratando de adaptar este “aprendizaje” a nuestro país, queda claro que ni la sobrecapacidad de las carreteras ni la abundancia de vías no aranceladas alternativas a las concesionadas son aplicables a la realidad argentina. Más bien se da la situación inversa, como se tratará de explicar a continuación.

Las rutas en nuestro país son proyectadas con un tránsito razonablemente censado y con estimadores a mediano y largo plazo “racionales”, esto último dicho con la salvedad de la incertidumbre macroeconómica en la que históricamente navega la República Argentina y que condiciona cualquier predicción, incluso las de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) a futuro. Pero las cargas de los vehículos pesados, poco y nada controladas, dañan drásticamente y tempranamente los pavimentos, los que en consecuencia se deterioran más rápidamente que lo previsto. Es decir, aquí el problema de la falta de rentabilidad no son los sobre-espesores y tampoco el exceso de carriles, como sugiere la “Red de Expertos” al mencionar la “sobrecapacidad” provocada a fuerza de magnificar los costos iniciales; todo lo contrario, habría que aludir a las fallas prematuras y las consecuentes tareas de conservación, mantenimiento y rehabilitación, en gran medida por causa de los excesos de carga, a la hora de asignar culpas por la alta razón costo-beneficio de nuestros caminos.

En lo referente a las vías alternativas a las concesionadas, se dan habitualmente dos escenarios posibles: en general, no están en buen estado; o, directamente, no existen. Por lo que este aspecto tampoco es motivo para que las carreteras aranceladas no sean redituables.

Lo que sí se da en Argentina es la coexistencia de variados modelos de gestión (CReMa, GIM, gestión estatal pura, gestión mixta), pero es difícil encontrar correlación entre este hecho y la ineficacia recaudatoria de algunas vías concesionadas.

En el orden económico, el sistema bimonetario local es otro factor preponderante para el fracaso de tales inversiones, con desajustes y corridas cambiarias que ni la legislación, ni la economía ni la política pudieron regular y han sido incapaces de contener. El peso argentino sirve sólo como intercambio interno parcial, en tanto el dólar estadounidense asume las funciones de “reserva de valor” y de “unidad de cuenta o de medida” de bienes, servicios, deudas, activos como las *commodities*, etc., aun cuando su precio no está generalmente regido por indicadores productivos y macroeconómicos sino por las cuevas y las mesas de dinero de la City porteña, donde pulula un puñado de especuladores y desestabilizadores que son la “clandestinidad del capitalismo”.

En síntesis, nuestro país no obedece a lógicas económicas internacionales, ni siquiera las que reinan en los países vecinos.

Los organismos multinacionales de crédito ponderan los contratos de PPP debido a una serie de ventajas que, a priori, poseen sobre otras metodologías de contratación de obras de infraestructura, otorgando a los Estados ciertas facilidades porque las obras son financiadas por el sector privado, en tanto que las erogaciones de pago de parte del Fisco se dan a largo plazo mediante el canon periódico por el servicio provisto por el privado, difiriendo en el tiempo el impacto presupuestario del precio de la obra (en casos, decenas de años), “favoreciéndose” de tal modo “la solidaridad intergeneracional en su financiación” (SIC) (Marval et al., 2016). Lo cierto es que más del 70% de los contratos de PPP suscriptos en Latinoamérica y España desde principios de la

década de 1990 hasta mediados de la década de 2010 fueron objeto de renegociación debido a una mala, defectuosa e incompleta confección de los contratos, la evaluación deficiente de los riesgos asociados a un proyecto de largo plazo y del valor de costo financiero del proyecto, la falta de estudios completos de factibilidad que no solo incluyan aspectos económicos sino ambientales y sociales y otras causas de fuerza mayor.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) publica periódicamente un Informe con indicadores relacionados a la implementación de proyectos de PPP de infraestructura. El informe de 2017 (The Economist, 2017) pondera los casos de Chile y Colombia y pone de manifiesto que en la última década se registran mejoras en algunos países – como Uruguay – pero que aun así los avances han sido desparejos. Argentina está en puesto número 17 de un ranking de 19 naciones.

**Tabla 1.** Extracto de la categorización y ranking de América Latina y el Caribe en función del desarrollo de los contratos de PPP (The Economist, 2017)

| Rank | País            | Score |
|------|-----------------|-------|
| 1    | Chile           | 74    |
| 1    | Colombia        | 74    |
| 3    | Brasil          | 72    |
| 5    | Perú            | 69    |
| 6    | México          | 68    |
| 8    | Uruguay         | 64    |
| 11   | Guatemala       | 62    |
| 13   | Paraguay        | 58    |
| 16   | Rep. Dominicana | 49    |
| 17   | Argentina       | 48    |
| 18   | Ecuador         | 44    |
| 19   | Venezuela       | 8     |

Un estudio realizado hace ya unos años por el Departamento Económico de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) sobre la base de datos de 23 países miembros, mayormente pertenecientes al “Primer Mundo” más algunos socios “distinguidos” del mismo, revela que hasta la primera década de este milenio la mayor cantidad de contratos de PPP correspondían a obras viales. Ver Tabla 2 (Araujo y Sutherland, 2011).

**Tabla 2.** Países de la OCDE. Contratos de PPP de Infraestructura por sector, 1994-2007 (Araujo y Sutherland, 2011).

|                  | Participación en total acumulativo |                       | Participación 1994-2000 | Participación 2000-2007 |
|------------------|------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
|                  | 1994-2007                          | Cantidad de proyectos |                         |                         |
| Energía          | 1.75                               | 17                    | 0.99                    | 1.96                    |
| Agua             | 2.05                               | 45                    | 2.14                    | 2.01                    |
| Rutas            | 51.76                              | 163                   | 58.32                   | 50.15                   |
| Ferrocarril      | 26.60                              | 38                    | 24.28                   | 27.10                   |
| Transporte otros | 14.37                              | 49                    | 9.88                    | 15.60                   |
| Comunicaciones   | 0.86                               | 6                     | 3.23                    | 0.14                    |
| Otros            | 2.61                               | 44                    | 1.14                    | 3.04                    |
| Suma             | 100                                | 362                   | 100                     | 100                     |

Fuente: Base de datos del Programa de Trabajo en Organización por Proyecto Dialógica (datos extraídos el 19/2/08).



Los contratos viales (“Rutas”) relevados para este estudio tuvieron una duración promedio de 31 años, es decir, un muy largo plazo, que significa más de un período de servicio o de “vida útil” promedio de los pavimentos. Los resultados logrados son disímiles y dan cuenta de la importancia de las políticas puestas en práctica en cada país.

Este sistema de PPP, originado en el Reino Unido en la década de 1980 de la mano del neoliberalismo económico y luego extendido por Europa, prácticamente cayó en desuso en su lugar de origen tras 25 años de vigencia. Según la Oficina Nacional de Auditoría (National Audit Office, NAO), que se ocupa del control presupuestario en el Parlamento británico, Gran Bretaña enfrentará pérdidas por más de 200 mil millones de libras (unos 280 mil millones de dólares), monto similar a dos años de mantenimiento del servicio Nacional de Salud (NHS) en todo el reino (Diario Norte, 2018). El documento, de enero de 2018, tuvo un gran impacto porque se publicó la misma semana en que quebró la multinacional Carillion, “la segunda constructora más grande del Reino, dejando un tendal de deudas tomadas con aval estatal, cientos de obras inconclusas, servicios desabastecidos y miles de nuevos desempleados”.

“La PPP puede ser atractiva en el corto y el mediano plazo, pero termina resultando significativamente más costosa hacia el término del contrato”, es otra de las conclusiones del informe del organismo británico, que además constata numerosos casos en los que los contratos de PPP cargaron al Estado con mayores riesgos que los que hubiesen debido afrontar si el gobierno tomaba deuda para ejecutar.

Nuevamente, lo dicho por la Auditoría británica encuentra confirmación en el caso español, donde las autopistas ejecutadas y explotadas por privados costaron más debido a la toma de deuda en peores condiciones por empresas privadas. Luego, durante la concesión, el tránsito más reducido que lo inicialmente proyectado aportó nuevas pérdidas, por lo que los concesionarios dejaron caer el mantenimiento. Finalmente, el gobierno ibérico decidió nacionalizar las autopistas, cargando con las deudas de las empresas, tanto de los intereses del crédito inicial para la construcción como de las pérdidas operativas del periodo concesionado, causando un grave perjuicio al Estado español.

Por último, el estudio de la NAO señala un punto de trascendental importancia: el financiamiento privado es una opción de inversión tentadora para los organismos públicos ya que “no figura en las cuentas públicas” y permite “invertir en proyectos de capital cuando no cuentan con presupuesto suficiente”. Así, se crea una “ilusión fiscal”, por la que los pasivos presentes o potenciales del Estado no se registran correctamente y se pueden evadir los requisitos normativos del Tesoro para la toma de compromisos de deuda.

Si el neoliberalismo (“neofeudalismo”, a decir de René Favaloro, según Florio (1996)), que ante todo es pragmático hasta la exasperación, está dudando de la conveniencia de los sistemas de PPP, sería bueno al menos cuestionarse su eficacia en estos tiempos en los que el “neoprogresismo” parece ganar terreno, incluso en el mundo capitalista.

Las mejores experiencias con este sistema se han dado en países con estabilidad económica, con contratos a largo plazo (considerándose como tal, al menos, un “ciclo de vida” en las obras de infraestructura, lo cual, en pavimentos, es en general entre 15 y 25 años) y con una evaluación ex-post rigurosa y realista de los posibles beneficios y desventajas.

A modo de corolario y teniendo presente lo antedicho, a la luz del fracaso reciente a nivel local y a los disímiles resultados obtenidos en la Región y en el mundo con los modelos de PPP, es menester sincerar las dificultades políticas, económicas, financieras y sociales que ofrece nuestro

país para esta modalidad de contratos con inversiones millonarias y plazos prolongados. Específicamente, es imprescindible ponderar seriamente los graves problemas que tal sistema ha generado al maltratado Estado Nacional antes de reincidir en su circunstancial implementación para nuevas obras de infraestructura, porque en definitiva es altamente probable que vuelva a ser el sector público el perjudicado, más allá de las decisiones urgentes que tomó el gobierno actual en 2020 para tratar de paliar las consecuencias de la mala gestión de su inmediato antecesor.

## REFERENCIAS

Einstoss Tinto, A. (2018). “Contratos de Asociación Público – Privada ¿Una solución al déficit de inversión en infraestructura en Argentina?”. Fundación CECE, Argentina. Disponible en: <http://fcece.org.ar/wpcontent/uploads/informes/participacion-publicoprivada.pdf> (11/8/2020)

Diario “La Voz”- 24 de abril de 2018. “Córdoba, una de las beneficiadas con las millonarias obras viales PPP”. Disponible en: <https://www.lavoz.com.ar/politica/cordoba-una-de-las-beneficiadas-con-las-millonarias-obras-viales-ppp>(11/8/2020)

Vialidad Nacional. Red de Autopista y Rutas Seguras. Participación Público-Privada (2016). Disponible: <https://www.bice.com.ar/wp-content/uploads/infraestructura/Transporte/> (11/8/2020)

López Corral. A. (2010). “Inversiones bajo esquemas de alianzas público privadas en infraestructuras y equipamientos públicos: el modelo de España”. Univ. Politécnica de Madrid, España. Disponible en: <https://www2.camino.upm.es/Departamentos/construccion/Economia/catedra/AMLC%20CPP%20EN%20ESPA%C3%91A.pdf>(2/10/2020)

Portal “ABC Hoy”- 6 de enero de 2018. “Primera consulta presencial con 300 empresas viales”. Disponible en: [http://www.abchoy.com.ar/leernota.php?id=144422&titulo=primera\\_consulta\\_presencial\\_con\\_300\\_empresas\\_viales](http://www.abchoy.com.ar/leernota.php?id=144422&titulo=primera_consulta_presencial_con_300_empresas_viales) (11/8/2020)

Gobierno Argentino, Sitio oficial, 20 de julio de 2018. “Se firmaron los contratos de la primera licitación de Participación Público Privada”. Disponible en:

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-firmaron-los-contratos-de-la-primera-licitacion-de-participacion-publico-privada>(11/8/2020)

Portal “Chillar”- 2 de febrero de 2019. “La autopista sobre ruta 3 es hoy una realidad”. Disponible en: <https://chillar.com.ar/la-autopista-sobre-ruta-3-es-hoy-una-realidad/> (11/8/2020)

Portal “Info Cañuelas”- 22 de febrero de 2019. “Comenzó la construcción de la “variante” que unirá la Autopista Ezeiza-Cañuelas con la Ruta 3”- Disponible en:

<https://www.infocanuelas.com/informacion-general/comenzo-la-construccion-de-la-variante-que-unira-la-autopista-ezeiza-canuelas-con-la-ruta-3> (11/8/2020)

De Sousa, F. Diario “Perfil”. 19 de diciembre de 2018. “El Gobierno suspendió las obras con

PPP, tras la última subida del riesgo país”. Disponible en: <https://www.perfil.com/noticias/politica/gobierno-suspendio-obras-publicas-alto-nivel-riesgo-pais.phtml> (7/10/2020)

Portal “Petro INews”. 21 de diciembre de 2018. “La suspensión del régimen PPP impactará de lleno en el sector energético”. Disponible en: <https://www.petroinews.net/noticia.php> (7/10/2020)

Portal “Carreteras Pan Americanas”. 28 de septiembre de 2020. “Argentina rescinde los contratos PPP de dos corredores viales”. Disponible en: <https://www.carreteras-pa.com/noticias/argentina-rescinde-los-contratos-ppp-de-dos-corredores-viales/> (7/10/2020)

Lopez, P. Diarloro “El Cronista”. 24 de septiembre de 2020. “El Gobierno dio de baja los contratos PPP de dos corredores viales”. Disponible en: <https://www.cronista.com/economiapolitica/El-Gobierno-dio-de-baja-los-contratos-PPP-de-dos-corredores-viales-20200924-0022.html> (7/10/2020)

PPP Knowledge Lab. (2020) The World Bank Group. “El marco de las APP de Chile”. Disponible en: <https://pppknowledgelab.org/es/guide-kl/sections/el-marco-de-las-app-de-chile-0#:~:text=El%20uso%20de%20APP%20en,de%20APP%20hasta%20esa%20fecha> (22/6/2020)

Portal “Carreteras Panamericanas” (2019). “Chile presenta millonario plan de inversiones en infraestructura vial”. Disponible en: <https://www.carreteras-pa.com/noticias/chile-presenta-millonario-plan-de-inversiones-en-infraestructura-vial/> (22/6/2020)

Albornoz Salazar, C. (2019). “Diagnóstico de las concesiones de carreteras urbanas en Chile”. Trabajo de fin de Máster. Universidad Politécnica de Valencia.

Portal “El Observador”, 2020. “Contratos CReMa, la nueva apuesta del gobierno para las obras viales”. Disponible en: [https://www.elobservador.com.uy/nota/contratos-crema-la-nueva-apuesta-del-gobierno-para-las-obras-viales-202091019110\(7/10/2020\)](https://www.elobservador.com.uy/nota/contratos-crema-la-nueva-apuesta-del-gobierno-para-las-obras-viales-202091019110(7/10/2020))

Boletín “Haciendo Caminos”, Grupo Bitafal, febrero de 2021. “Comenzaron las obras de la PPP Circuito 7”. Disponible en: <https://bitafal.com.uy/boletin-haciendo-caminos-2/> (22/6/2020)

Condori Riviera, K. (2019). “Asociación Público Privada en carreteras de peaje en Latinoamérica: análisis y estudio de casos prácticos en Colombia, Chile y Perú”. Proyecto fin de master. Universidad Politécnica de Madrid.

Vassallo, J. (2019). Caracas, CAF: “Asociación Público-Privada en América Latina. Afrontando el reto de conectar y mejorar las ciudades”. Disponible en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1376> (16/10/2020)

Portal “BAE Negocios”, 2018. “Los PPP de proyecto mimado a advertencia global”. Disponible en: <https://www.baenegocios.com/suplementos/Los-PPP-de-proyecto-mimado-a-advertencia-global-20180422-0037.html> (22/10/2020)

Blog VISE, 2017. "Características de las asociaciones público privadas en México". Disponible en: <https://blog.vise.com.mx/caracteristicas-de-las-asociaciones-publico-privadas-en-mexico> (18/3/2021)

Chávez, A. Salufiaro, Chile, 2018. "México y Chile, líderes en Asociaciones Público Privadas de salud en Latam". Disponible en: <https://www.saludiaro.com/lideran-mexico-y-chile-asociaciones-publico-privadas-de-salud-en-latam/> (18/3/2021)

Flores, Z. El Financiero, México, 2019. "Gobierno de AMLO, cauteloso para implementar asociaciones público-privadas ante casos de corrupción". Disponible en: <https://elfinanciero.com.mx/economia/gobierno-de-amlo-cauteloso-para-implementar-asociaciones-publico-privadas-ante-casos-de-corrupcion> (18/3/2021)

Bnamericas, 2020. "Plan de infraestructura de México revive necesidad de mejorar APP". Disponible en: <https://www.bnamericas.com/es/noticias/plan-de-infraestructura-de-mexico-revive-necesidad-de-mejorar-app> (18/3/2021)

Aracil Ávila, I. (2013). "9 claves para facilitar el éxito de las Asociaciones Público-Privada". Red de Expertos Think&Move, Madrid, España. Disponible en: <http://thinkandmove.net/9-claves-para-facilitar-el-exito-de-las-asociaciones-publico-privada-app/> (26/10/2020)

Marval, O'Farrell y Mairal (2016). "La Participación Público Privada como una nueva herramienta para el desarrollo de infraestructura en Argentina". Disponible en: <https://www.marval.com/publicacion/la-participacion-publico-privada-como-una-nueva-herramienta-para-el-desarrollo-de-infraestructura-en-argentina-12794/> (7/10/2020)

The Economist, 2017. "Infrascopes: Evaluating the environment for public-private partnerships in Latin America and the Caribbean". Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0B9ZrLk2JshXUINoQ21iLXAwWTQ/view> (26/2/2021)

Araujo, S. y Sutherland, D. (2011). "Sociedades público-privadas e inversión en infraestructura. Revista Internacional de Presupuesto Público". Revista Internacional de Presupuesto Público ASIP N°75. Disponible: <https://asip.org.ar/sociedades-publico-privadas-e-inversion-en-infraestructura/>

Diario Norte, Chaco, Argentina, 2018. "Fracaso del plan de obras público-privado costará miles de millones de libras al Estado británico". Disponible en: <https://www.diarionorte.com/162110-fracaso-del-plan-de-obras-publico-privado-costa-miles-de-millones-de-libras-al-estado-britanico> (26/2/2021)

Florio, N (1996). Departamento de Prensa-UNRC, Río Cuarto, Argentina. "Ética al crecimiento económico" (reportaje a René Favalaro). Disponible en: <https://www.unrc.edu.ar/publicar/19/nota5.htm> (18/3/2021)