
recursos naturales e infraestructura

Concesiones viales en
**América Latina: situación actual
y perspectivas**

Alberto Bull



División de Recursos Naturales e Infraestructura

Unidad de Transporte

Santiago de Chile, octubre de 2004

Este documento fue preparado por Alberto Bull, consultor de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, de la Comisión Económica de América Latina y el Caribe (CEPAL).

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas
ISSN impreso 1680-9017
ISSN electrónico 1680-9025

ISBN: 92-1-322602-0
LC/L.2207-P
N° de venta: S.04.II.G.131

Copyright © Naciones Unidas, octubre de 2004. Todos los derechos reservados
Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. Situación de los países de la región en relación con las concesiones viales	7
II. Menor dinamismo reciente en el proceso	17
III. Condiciones para concesionar una carretera	21
A. Posibilidad de recuperar la inversión	21
B. Suficiencia de los ingresos	22
C. El monto de la inversión y otros gastos	22
D. Incidencia de la tasa de interés	23
E. Balance de factores	24
IV. Potencial de concesiones viales	27
V. Consideraciones para facilitar la concesión	29
A. Política de concesionar	29
B. Identificación de vías concesionables	30
C. Garantías consideradas suficientes por los inversionistas ...	30
D. La exposición del Estado al riesgo	32
E. Adjudicación por método de valor presente neto de los ingresos	33
F. Cofinanciamiento fiscal necesario en algunos proyectos ...	34
G. Marco legal apropiado	34
H. Conocimientos teóricos y prácticos (<i>know how</i>) acerca de las concesiones	35
Bibliografía	37
Serie Recursos naturales e infraestructura: números publicados	39

Índice de cuadros

Cuadro 1	Concesiones viales en América Latina, junio de 2004.....	8
Cuadro 2	Concesiones nuevas adjudicadas entre el año 2000 y el primer semestre de 2004.....	9
Cuadro 3	Concesiones por países.....	28

Índice de recuadros

Recuadro 1	El rescate de las concesiones viales de México.....	18
Recuadro 2	Problemas fiscales con concesiones viales en Colombia.....	19
Recuadro 3	Evolución de las garantías otorgadas en las concesiones en Chile.....	32

Índice de gráficos

Gráfico 1	Expansión concesiones restringida por capacidad de repago.....	24
-----------	--	----

Resumen

La concesión de carreteras se ha convertido en un importante mecanismo para atraer financiamiento y gestión privados a dicho sector en América Latina. Las carreteras representan una de las áreas de infraestructura de transporte en que ha habido una extensa aplicación de dicho concepto de inversión, conservación y manejo de carácter gerencial durante un largo plazo, en que los costos incurridos por el concesionario se recuperan mediante el cobro de peaje, en algunos casos complementado con otros ingresos, particularmente aportes fiscales.

Sin embargo, después de un vigoroso comienzo en los años noventa, se ha producido en la década siguiente un menor dinamismo.

El objetivo de este documento es actualizar hasta mediados de 2004 la información sobre caminos concesionados con derecho a cobrar peaje y explorar las perspectivas de que el proceso continúe.

En 13 países de América Latina se han entregado en concesión 36.103 kilómetros de carreteras (246 concesiones). Aproximadamente la cuarta parte de las concesiones son para resolver situaciones puntuales (puentes o túneles) o incluyen extensos trechos insertos en la trama urbana. La extensión de estos componentes asciende a unos 450 kilómetros.

Las concesiones representan el 1% de las vías interurbanas y el 7,3% de las pavimentadas. La dimensión del proceso de concesión es muy diferente de un país a otro, desde algunos que han aplicado extensamente este mecanismo, hasta otros que no han incursionado en él.

La mayor actividad ocurrió en los años noventa, período en el cual hubo un intenso proceso de concesiones. Después se produjo una baja del ritmo de adjudicaciones, en que descendió a un mínimo en 2003, situación que parece haberse revertido en 2004.

De acuerdo con la experiencia acumulada, el potencial concesionable sin subsidios se encuentra entre 2% y 3% de la extensión total de la red interurbana, incluyendo todo tipo de vías. Considerando solamente los caminos pavimentados, el potencial es del orden de 20% a 25%. Estos guarismos no son estrictos y pueden ser sobrepasados por arriba o abajo, dependiendo de las características particulares de cada país.

La continuidad del proceso de concesiones implica atender a diversos factores, entre los cuales están contar con una política de otorgar concesiones, identificar las vías concesionables, definir una razonable exposición del Estado al riesgo, otorgar a los potenciales concesionarios garantías adecuadas, disponer de un marco legal apropiado y desde luego, tener suficientes conocimientos teóricos y prácticos (*know how*) acerca de las concesiones.

I. Situación de los países de la región en relación con las concesiones viales

A. Situación global

A fines de junio de 2004, en un total de 13 países de América Latina se han entregado en concesión 36.103 kilómetros de carreteras (246 concesiones). Aproximadamente la cuarta parte las concesiones son para resolver situaciones puntuales (puentes o túneles) o incluyen extensos trechos insertos en la trama urbana. La extensión de estos componentes asciende a unos 450 kilómetros

Existen unos 3,5 millones de kilómetros de caminos interurbanos en la región, de los cuales unos 491 mil están pavimentados. Por ello, las concesiones representan 1% de las vías interurbanas y 7,3% de las pavimentadas. El alcance de las concesiones es muy diferente de un país a otro, desde algunos que han aplicado extensamente este mecanismo, hasta otros que no han incursionado en él (cuadro 1).

Las actividades de concesión han sido un tanto irregulares en la mayoría de los países, y en varios se puede calificar de esporádica. A ello se suma que hay países que no han entregado concesiones viales. Por otra parte, ha habido continuidad en los procesos de concesión de Chile y Uruguay.

Especialmente en Chile, existe un sistema de concesiones bien estructurado, que ha ido extendiendo paulatinamente su cobertura y cuenta con un definido programa de licitaciones a mediano plazo, a pesar de haber sufrido varias reprogramaciones. Ha habido adjudicaciones casi todos los años desde el inicio del proceso.

Uruguay también tuvo una aproximación sistemática, habiendo concesionado las rutas comercialmente rentables en función de los ingresos de peaje; en la última, entregada en 2001, se incluyen caminos que necesitan subsidio, pues los ingresos esperados de peaje resultan insuficientes para recuperar todos los costos.

Cuadro 1
CONCESIONES VIALES EN AMÉRICA LATINA, JUNIO DE 2004

País	Cantidad	Kilómetros	Porcentaje de la red	
			Interurbana ^a	Pavimentada
Argentina	22	10 691	1,7	15,0
Brasil	36	9 644	0,6	5,6
Chile	25	2 526	3,2	14,4
Colombia	22	3 086	2,7	24,0
Costa Rica	2	144	0,4	2,4
Ecuador	6	1 312	3,0	17,0
Guatemala	1	23	0,2	0,5
México	120	6 436	1,9	5,8
Panamá	2	104	1,0	2,9
Paraguay	1	140	0,2	4,6
Perú	2	289	0,4	2,8
R. Dominicana	2	136	0,7	2,6
Uruguay	5	1 572	2,3	20,1
Total	246	36 103	1,0	7,3

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de los respectivos países.

^a Los resultados dependen de la extensión efectiva de la red interurbana total, que no en todos los casos está disponible con un grado de precisión adecuado.

A contar de 1989 comenzó un intenso proceso de adjudicación de concesiones. Más de 170 fueron otorgadas en el período 1989-1999, lo que significa una media de 15 por año, con un promedio de casi 2.700 kilómetros anuales, aunque hubo años en que esa cifra se superó largamente. Después del fuerte impulso comentado, bajó el ritmo de licitación de concesiones, llegando a un relativo estancamiento en la mayoría de los países (cuadro 2).

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_2686

