

RED FEDERAL DE AUTOPISTAS

PROYECTO DE LEY PROMITT

PROPONE :

- Equipar el territorio con 13.346 km. de autopistas inteligentes uniendo todas las Provincias y regiones.
- Libres de peaje
- Sin aporte presupuestario
- Generando inversión privada de riesgo por el equivalente en pesos a 27.000 millones de dólares.
- Será financiado íntegramente en pesos sin recurrir al endeudamiento externo ni al uso de divisas.

Lograr financiar en pesos a 30 años el equivalente a US\$ 27.000 millones sería una demostración contundente de una auténtica política de pesificación exitosa.

- Sin avales financieros del Estado
- Generará 100.000 empleos productivos distribuidos en todo el territorio nacional con un fuerte efecto reactivante en el sector de la construcción.
- Capitalizará al Estado en base a una inversión privada ya que la red de autopistas será de dominio público desde su misma construcción.
- Brindará a toda la población un Servicio Universal de Infraestructura de calidad homogénea que llegará a todas las regiones, ricas o pobres, centrales o periféricas.

DOS MODELOS DE GESTION FRACASADOS

Argentina ha probado dos sistemas para construir autopistas:

- Exiguos recursos presupuestarios a favor de Vialidad por el crónico desvío de fondos. Fracasa por su extrema lentitud. Ejecuta 26 km. por año. Necesitaría 460 años para integrar el país. Demasiado tiempo.
- Concesiones de peaje que fracasan por caudal insuficiente. En la última década se adjudicaron 5 concesiones de peaje por 768 km. Todas fracasaron y fueron abandonadas.

CUADRO

Obras de peaje fracasadas

OBRA		Longitud	ESTADO DE SITUACIÓN
Pilar – Pergamino	Ruta 8	180 km.	Adjudicada en Octubre-2008. No se hizo.
Córdoba – Río Cuarto	Ruta 36	177 km.	Firmado en Mayo 2008. No se hizo.
Luján – C. Casares	Ruta 5	230 km.	Firmado en Agosto de 2007. No se hizo.
Luján – Junín	Ruta 7	181 km.	Firmado en 2008. No se hizo.
Circunvalar de Rosario			.No se hizo
Sobre 5 obras contratadas no se terminó ninguna. Sobre 768 km. de autopistas nuevas se hicieron 11 km. Menos del dos por ciento.			

La razón es simple: fuera de la región metropolitana los caudales de tránsito medio diario anual (TMDA) son insuficientes para el peaje.

Por ejemplo Panamericana tuvo 338.906 vehículos por día de promedio a lo largo del año 2010. Las principales rutas interurbanas alcanzan como máximo 7.750 vehículos.

Cuando el fracaso es absoluto, la única opción válida es cambiar el sistema.

UN NUEVO MODELO DE GESTIÓN

El PROMITT propone :

- Crear un nuevo concepto de Servicio Público de Autopistas de alcance universal y libre de peaje.
- Concesionarios privados seleccionados por licitación construyen las obras a su exclusivo costo y brindan el servicio público
- Terminada la obra y habilitada al uso público libre de peaje, el automotorista paga una TROSA Tasa Retributiva del Servicio de Autopistas juntamente con el combustible.
- El usuario se encuentra debidamente protegido porque recién comienza a pagar cuando la nueva obra está terminada y habilitada al uso público libre de peaje. Si la obra no se termina, el usuario nada paga.
- La TROSA cobrada por las petroleras será percibida directamente por el concesionario conjurando todo riesgo de desvío de fondos.
- La TROSA será creada por el Congreso de la Nación y su monto será de 6,5 centavos de peso (al 30-dic/12) por litro, cada 1.000 km. de nuevas autopistas inteligentes libradas al uso público, sin peaje.
- La TROSA será pagada en moneda local e indexada por el INDEC-Construcción.
- La TROSA es pagada por todos y todos tienen derecho a usar la red cuantas veces lo deseen en todo el país.
- La TROSA permite recuperar la inversión en 30 años, pagar los intereses y el mantenimiento.

¿COMO SERÁN LAS AUTOPISTAS?

Tendrán doble calzada, cruces a distinto nivel, curvas suaves y circunvalaciones urbanas.

Cada 100 km. habrá un Centro de Control de Tráfico para vigilar en tiempo real la circulación de los vehículos, con radarización integral y detectores de niebla y de hielo conectado a cartelera variable para comunicarse con los conductores.

¿QUÉ BENEFICIOS BRINDARÁN A LA COMUNIDAD?

LAS AUTOPISTAS:

- *Evitarán 7 de cada 8 muertes en ruta*
- *Reducirán los fletes un 20 por ciento*
- *Acortarán los viajes un 30 por ciento*

Promoverá el desarrollo de las provincias periféricas

¿CUÁNDO PUEDE PONERSE EN MARCHA EL PROGRAMA?

En forma inmediata porque el proyecto de ingeniería está pronto. Se puede empezar a licitar al día siguiente de aprobada la ley PROMITT.

¿PORQUÉ LAS AUTOPISTAS SON INDISPENSABLES?

La necesidad de este plan es indiscutible por la matriz de transporte de nuestro país:

- El parque automotor crece a razón de 850.000 automotores por año

Anualmente agregamos 4.200 km. de autos (paragolpe con paragolpe) y apenas 26 km. de autopistas. El desbalance es manifiesto y se agrava año a año.

- Hoy tenemos 15 millones de vehículos y en diez años habrá más de 20 millones
- La meta es completar la red para el año 2022.

Por otra parte:

- El 85 por ciento de la carga se mueve por camión
- El 100 de los pasajeros terrestres interurbanos se desplazan por carretera.
- Los ómnibus de larga distancia llevan 65 millones de pasajeros al año.

La red vial a ser transformada en autopistas está contenida en el Decreto 1056/98. Representa el 5 por ciento de la red vial total, pero concentra el 57 por ciento del flujo de tránsito y acumula el 75 por ciento de las muertes.

Brasil está construyendo una red de autopistas y ferrocarriles por US\$ 80.000 millones.

¿HABRÁ AHORRO LOCAL SUFICIENTE PARA ESTA OBRA?

El problema que tenemos no es tanto la falta de ahorro sino la ausencia de productos financieros atractivos para que dicho ahorro se canalice a la inversión reproductiva en nuestra economía

En los últimos cinco años la salida de capitales ascendió a 79.007 millones de dólares. Eso demuestra que ahorro hay. Solo falta crear instrumentos financieros fuertemente atractivos para canalizarlos debidamente a la inversión.

¿CÓMO SERÁ LA INGENIERÍA FINANCIERA?

El proyecto no demanda endeudamiento en divisas. Toda la financiación será en pesos.

Primero: créditos-puente provistos por los bancos comerciales para la etapa de construcción hasta la habilitación de cada tramo.

Segundo: el largo plazo se financiará emitiendo BONOS DE INFRAESTRUCTURA que serán productos financieros mucho más atractivos que el dólar. Tendrán garantía del B.I.D. que es TRIPLE A estable. Esta garantía está disponible para Argentina en obras viales, pero no se ha utilizado hasta el presente. Hoy la utilizan con éxito Perú, Colombia, México y Chile.

El costo de esta garantía está a cargo del concesionario y su monto es irrelevante frente a las ventajas que financiamiento de largo plazo a tasas bajas.

¿QUÉ GARANTIAS TENDRA EL AHORRISTA?

Los adquirentes de bonos tendrán securitizado su crédito con el flujo de fondos proveniente de la venta de combustible, además de la garantía triple A del BID.

APOYO UNANIME DE LAS LEGISLATURAS DE PROVINCIA

El consenso político alcanzado por el proyecto se demuestra también con el apoyo unánime de las legislaturas de siete provincias. que representan el 62 por ciento de la población total del país: BUENOS AIRES, CORDOBA. CORRIENTES, MENDOZA, NEUQUEN, SAN LUIS Y SANTA FE.

SE DESTACA que en todas estas legislaturas el FRENTE PARA LA VICTORIA votó favorablemente el apoyo a la ley PROMITT.

Las provincias sufren por la elevada siniestralidad que generan nuestras rutas de la Muerte. La Agencia de Seguridad Vial poco puede hacer con esta infraestructura de alto riesgo. La única solución de fondo es hacer físicamente imposibles los choques más graves como el frontal que origina el 66 por ciento de las muertes en ruta. Esto se logra con la red de autopistas.

CONSENSO LOGRADO EN EL CONGRESO DE LA NACION

Existe amplio consenso en varios bloques políticos.

Si se suma el Frente para la Victoria , la ley puede salir por unanimidad generando una POLITICA DE ESTADO compartida por todos dejando de lado banderías políticas y cuestiones ideológicas.

Las autopistas no son de derecha ni de izquierda. Son herramientas útiles para salvar vidas y bajar los costos del transporte.

Discutir las autopistas en el siglo XXI sería tan absurdo como discutir la electricidad o Internet.

ASPECTOS POLÍTICOS

- Es un proyecto redistributivo:

No hay obras en LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES que aporta el 34% de la TROSA

Toda la inversión se vuelca al interior del país.

- Brindará un servicio universal, de calidad homogénea y libre de peaje para todas las regiones ricas o pobres, centrales o periféricas.
- El Estado Nacional tendrá un formidable CAPITAL GAIN. La totalidad de las obras serán de su exclusiva propiedad con dominio inscripto a nombre de VIALIDAD NACIONAL desde el momento mismo de la inversión.

Es un proceso inverso a las privatizaciones tradicionales en las que los activos públicos pasaban a manos privadas. Acá la plata privada se convierte en activos públicos por valor de US\$ 27.000.- millones.

REHABILITACION DE LOS FERROCARRILES

La ley PROMITT genera un fondo ferroviario estimado en más 20.000 millones de dólares que se destinará a la rehabilitación de los ferrocarriles con recursos generados por la explotación de las autopistas El IVA que se paga junto con la TASA VIAL se destina a los ferrocarriles.(Ver art. 38 ley PROMITT)

Autopistas y ferrocarriles en sinergia positiva permitirán disponer de un transporte eficiente y seguro ahorrando miles de muertes evitables y mejorando la competitividad de la economía.

CONCLUSIONES

De lo expuesto, cabe extraer varias conclusiones:

- a) Que el proyecto de ley cuenta con amplio consenso político que permitiría alcanzar la sanción de la ley por unanimidad lo que sería la forma de implantar una política de estado perdurable indispensable para concluir toda la red lo cual requiere diez años. Tenemos que dejar de lado la ideología. Las autopistas no son de derecha ni de izquierda. Son de sentido común. Y las necesitamos para evitar 7 de cada 8 muertes en nuestras rutas troncales.

- b) La ingeniería financiera estructurada en la ley PROMITT permite financiar totalmente en pesos a largo plazo sin recurrir al endeudamiento en divisas. Su puesta en marcha sería la demostración contundente de que la pesificación es posible y que la creación de una moneda indexada de largo plazo permitirá financiar a 30 años un vasto programa de desarrollo vial.
- c) Por último, la creación de los BONOS DE INFRAESTRUCTURA crearán una alternativa atractiva distinta al estéril atesoramiento en dólares mitigando la fuga de capitales que ha costado al país una sangría de 79.007 millones de dólares en los últimos cinco años.

Y todo ello se logra:

- d) sin partidas presupuestarias,**
- e) sin avales financieros del Estado,**
- f) sin endeudamiento externo**
- g) y sin peaje.**

BUENOS AIRES, 6 de abril de 2013