



SEGUIMIENTO DEL PROGRAMA PPP

MARZO DE 2020

ÍNDICE DE CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO	1
INTRODUCCIÓN	2
ASPECTOS INSTITUCIONALES	4
PPP RARS ETAPA I	7
Adendas a los contratos	7
Operación y mantenimiento de los corredores viales.....	10
Avance de obras.....	12
Cobertura cambiaria.....	14
Financiamiento	14
Fideicomiso PPP RARS.....	15
Cuentas de reserva.....	16
CRONOGRAMA DE LICITACIONES	17
ANEXO I. SUBSECRETARÍA DE PPP: ORGANIGRAMA	19
ANEXO II. SUBSECRETARÍA DE PPP: OBJETIVOS	20
ANEXO III. MARCO NORMATIVO PROGRAMA PPP	22

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y CUADROS

GRÁFICO 1. PPP RARS ETAPA I: MODIFICACIÓN DE LOS PLANES DE OBRAS.	8
GRÁFICO 2. PPP RARS ETAPA I: ESQUEMA DE LAS GARANTÍAS DE CIERRE FINANCIERO SEGÚN ADENDA A LOS CONTRATOS.....	10
CUADRO 1. PPP RARS ETAPA I: PEAJES FIDEICOMITIBLES Y PAGOS POR DISPONIBILIDAD	11
CUADRO 2. PPP RARS ETAPA I: AVANCE DE OBRAS A DICIEMBRE DE 2019..	12
CUADRO 3. PPP RARS ETAPA I: TPI EMITIDOS	13
GRÁFICO 3. PPP RARS ETAPA I: PERFIL DE VENCIMIENTOS DE TPI EMITIDOS.....	13
CUADRO 4. PPP RARS ETAPA I: OBLIGACIONES DE PAGO ESTIMADAS POR COMPENSACIÓN DE TIPO DE CAMBIO A FAVOR DEL FIDEICOMISO	14

RESUMEN EJECUTIVO

OPC

SEGUIMIENTO DEL
PROGRAMA PPP

P. 1

En los presupuestos de 2018 y 2019, el Estado Nacional autorizó la contratación de una serie de proyectos bajo la modalidad de Participación Público Privada (PPP) para diversas áreas como transporte, energía, agua y saneamiento, vivienda y salud.

Sin embargo, en un contexto de elevada volatilidad económica y financiera, sumado a la incertidumbre derivada de las investigaciones judiciales de hechos de corrupción en el sector de la obra pública local, se observó un marcado retraso en el programa PPP.

Al momento sólo se han adjudicado seis proyectos viales, correspondientes a la Etapa I de la Red de Autopistas y Rutas Seguras (RARS). Además, se publicó un llamado a licitación para un proyecto de transmisión eléctrica. El resto de las licitaciones no mostró avances.

En julio de 2019, los contratistas de los seis corredores viales adjudicados y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) suscribieron una adenda a los contratos que postergó el cronograma de desarrollo de las obras principales y extendió el plazo de cierre financiero. Al 31 de octubre de 2019, las obras registraron un avance promedio de 1,18%, generando obligaciones de pago al sector público en concepto de Títulos por Inversión (TPI) por USD112 millones.

INTRODUCCIÓN

Los acuerdos PPP son una modalidad de contratación pública en la cual los riesgos y responsabilidades se distribuyen entre el sector público y el privado. Los PPP constituyen una modalidad alternativa a las contrataciones tradicionales para la provisión de obras de infraestructura o servicios, en los que el sector público se vale de los recursos y capacidades del sector privado.

En Argentina los contratos PPP están regidos por la Ley 27.328, sancionada en 2016, y son celebrados entre los órganos y entes del sector público nacional y contratistas privados o públicos. Tienen como objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura y vivienda, prestación de servicios, desarrollo de inversión productiva, investigación aplicada y/o innovación tecnológica. El alcance de los contratos incluye un conjunto de actividades, entre ellas el diseño, construcción, ampliación, mejora, mantenimiento, provisión de equipamientos y bienes, explotación u operación y financiamiento.

Los esquemas PPP permiten, en un contexto de restricción presupuestaria, diferir en el tiempo la carga sobre las cuentas públicas, dado que, en el corto plazo, el financiamiento es aportado por el sector privado. Las obligaciones de pago asumidas por el sector público nacional en el marco de los contratos PPP pueden ser cubiertas mediante la afectación específica de recursos públicos o transferencias, el uso de fideicomisos y el otorgamiento de avales o garantías.

En los presupuestos 2018 y 2019 se autorizó la contratación de una serie de proyectos PPP de diferentes áreas (transporte, energía, agua y saneamiento, vivienda, salud). Sin embargo, hasta el momento sólo se han adjudicado seis proyectos viales, correspondientes a la Etapa I de la Red de Autopistas y Rutas Seguras (RARS).

En un contexto de elevada volatilidad económica y financiera, sumada a la incertidumbre derivada de las investigaciones judiciales de hechos de corrupción en el sector de la obra pública local, se observó un marcado retraso en los programas PPP. Por un lado, en los proyectos viales ya adjudicados, los contratistas enfrentaron serias dificultades de acceso a financiamiento, por lo que el avance físico de las obras fue inferior al previsto. Por otro lado, el llamado a licitación de nuevos contratos PPP fue pospuesto indefinidamente.

El presente documento analiza las modificaciones al régimen PPP desde diciembre de 2018, y constituye una actualización del informe titulado “*Impacto fiscal de los proyectos de participación público-privada*” que fue

publicado en dicha fecha¹. En la primera sección se resumen los cambios institucionales de las dependencias relacionadas con los contratos PPP; en la segunda, se analizan las novedades referidas a los proyectos viales adjudicados bajo este esquema (PPP RARS Etapa 1) y; en la última sección se evalúa el estado de avance del cronograma de licitaciones.

¹ Ver <https://www.opc.gob.ar/informes/impacto-fiscal-de-los-proyectos-de-participacion-publico-privada/>

ASPECTOS INSTITUCIONALES

En diciembre de 2018, el Poder Ejecutivo modificó las funciones y la estructura organizacional de las dependencias vinculadas a los proyectos PPP. Posteriormente, en diciembre de 2019, la Subsecretaría PPP publicó una guía metodológica que establece los lineamientos técnicos para la evaluación de la conveniencia de optar por una contratación bajo el régimen PPP frente a otras alternativas.

En diciembre de 2018, como parte de una reorganización administrativa más amplia², se eliminó la Secretaría de PPP dependiente del entonces Ministerio de Hacienda, y sus funciones se transfirieron en buena medida a una nueva Subsecretaría de PPP, que actúa en el ámbito de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

La Subsecretaría de PPP participa de la elaboración de programas y planes de desarrollo de proyectos PPP y centraliza la información y documentación de estos proyectos. En este sentido, interviene en la evaluación sobre la conveniencia del uso de la modalidad PPP frente a otras alternativas contractuales, coordina las intervenciones de los distintos integrantes del Sector Público Nacional en las distintas etapas de un proyecto PPP, participa en el armado de los paneles técnicos y es responsable de la elaboración de informes sobre el estado de ejecución y el cumplimiento de los contratos PPP (ver Anexos I y II).

Por otro lado, el Banco de Inversión y Comercio Exterior S.A. (BICE) es el organizador y fiduciario del Fideicomiso PPP y de los Fideicomisos Individuales PPP³. Además, el BICE financia en forma directa a los contratistas mediante préstamos-puente, complementando el financiamiento obtenido de parte de bancos privados. Actualmente, el único fideicomiso individual constituido en el marco de los proyectos PPP es el Fideicomiso Individual PPP RARS. Este fideicomiso recibe fondos del sector público y privado, los administra, emite títulos a favor de los contratistas y los repaga.

Hacia fin de 2018, parte del equipo de la ex Secretaría de PPP se integró al BICE, que firmó un convenio con la nueva Subsecretaría PPP. Este acuerdo establece que el BICE brinda asesoramiento, asistencia técnica y apoyo consultivo, en materia financiera y de inversiones, a las autoridades convocantes y entes contratantes para el diseño y la estructuración de proyectos PPP, la adjudicación y control de los

² Decreto 174/2018.

³ Decreto 153/2018.

contratistas, y la selección de profesionales para integrar paneles técnicos.

En diciembre de 2019, la Subsecretaría de PPP aprobó una guía metodológica para la elaboración del dictamen del Art. 13 de la Ley de PPP⁴. La presentación y publicación del dictamen es un requisito legal para justificar la opción por esta modalidad de contratación y habilitar el inicio del proceso de selección de los contratistas mediante el llamado a licitación o concurso público.

La guía metodológica fue elaborada con el objetivo de asistir a las autoridades convocantes de los proyectos elegibles en la confección del dictamen exigido en la Ley PPP, para lo cual establece un conjunto de lineamientos técnicos. Además, la guía incluye:

- pautas para el desarrollo del informe preliminar que da inicio al expediente del proyecto. El informe preliminar incluye la intervención de la Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable y del Ministerio de Economía, y sirve de antecedente y sustento para el dictamen del Art. 13
- pautas para la elaboración de la “matriz de riesgos”, mediante la cual la autoridad convocante determina qué riesgos del proyecto va a retener, asignar o compartir con el contratista PPP
- pautas para el uso de la herramienta “valor por dinero” y el “comparador público privado”, para evaluar la conveniencia de ejecutar el proyecto bajo la modalidad PPP. Este enfoque consiste en estimar el valor presente neto del costo del proyecto elegible bajo un régimen PPP para compararlo con el costo del proyecto si se ejecutara bajo una contratación tradicional. Para ello, se deben incluir todos los costos asociados al proyecto, ajustados por el nivel de riesgo que corresponda a cada esquema de contratación.

La guía metodológica contribuye a optimizar el funcionamiento del régimen mediante la estandarización de procedimientos, promoviendo una mejor identificación y estimación de los riesgos fiscales asociados a los proyectos. De todas formas, es posible identificar algunas debilidades del programa que todavía persisten.

En primer lugar, no existe un organismo responsable del seguimiento de los riesgos fiscales asociados a proyectos PPP. La literatura especializada y la experiencia internacional recomiendan que la matriz de riesgos elaborada previamente a la ejecución del proyecto -y el correspondiente plan de mitigación de riesgos- actúe como una guía a lo largo de la vida

⁴ Ver https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/guias_metodologicas_v6_0.pdf

del contrato. Esta matriz debería actualizarse periódicamente para identificar y tomar acciones sobre riesgos emergentes⁵.

En segundo lugar, todavía no se cumplen todas las exigencias de transparencia que establece la ley respecto a las erogaciones que generan estos programas. En particular, aún no se incluyó en el esquema Ahorro-Inversión-Financiamiento informado mensualmente por Secretaría de Hacienda una línea específica con el gasto que implicaron los proyectos PPP en dicho mes, tal como exige el Art. 6 de la Ley PPP.

⁵ *Public-private partnerships: Reference guide version 3.0.* World Bank, 2017.

PPP RARS ETAPA I

En un contexto de elevada volatilidad económica y financiera, sumada a la incertidumbre derivada de las investigaciones judiciales de hechos de corrupción en el sector de la obra pública local, se observó un marcado retraso en los proyectos viales adjudicados. En julio de 2019 los contratistas y la DNV suscribieron una adenda a los contratos que postergó el cronograma de desarrollo de las obras principales y extendió el plazo de cierre financiero. Al 31 de octubre de 2019, las obras registraban un avance promedio de 1,18%.

En la Etapa I del programa Red de Autopistas y Rutas Seguras (RARS) fueron licitados y adjudicados seis proyectos de infraestructura vial que incluyen el diseño, construcción, ampliación, mejora, reparación, remodelación, operación, mantenimiento y explotación comercial de los corredores viales A, B, C, E, F y Sur. Estos corredores atraviesan las provincias de Buenos Aires, Córdoba, La Pampa, Mendoza, San Luis y Santa Fe y tienen una extensión total de casi 3.400 km.

El 1 de agosto de 2018 los contratistas PPP tomaron posesión de los corredores viales. A partir de ese momento, y por el plazo de cinco años, deben ejecutar las obras determinadas en el plan de obras.

Los contratos PPP RARS originales establecían un plazo máximo de un año desde la fecha de adjudicación para que los contratistas obtuvieran el financiamiento necesario para el proyecto (“cierre financiero”). No obstante, en un contexto de elevada volatilidad económica y financiera, sumada a la incertidumbre derivada de las investigaciones judiciales de hechos de corrupción en el sector de la obra pública local, los contratistas PPP enfrentaron serias dificultades en la obtención de financiamiento.

Los contratos PPP prevén que el monto que paga el sector público a los contratistas como contraprestación por su inversión, se ajuste ante variaciones significativas del riesgo país entre la fecha de presentación de la oferta y la fecha de cierre financiero. Según los contratos originales, el nivel de riesgo país vigente a la fecha límite de cierre financiero (31 de julio de 2019), hubiera implicado un ajuste cercano al 31% en el monto de contraprestación pública por inversión (de USD9.969 millones a USD13.100 millones). Frente a esta situación, el Gobierno y los contratistas negociaron modificaciones a los contratos.

ADENDAS A LOS CONTRATOS

El 31 de julio de 2019, la DNV y los contratistas PPP suscribieron una adenda a los contratos PPP que introduce un conjunto de modificaciones:

- Se modificó el **plan de obras principales**, respetando la fecha de finalización original (agosto de 2023).

OPC

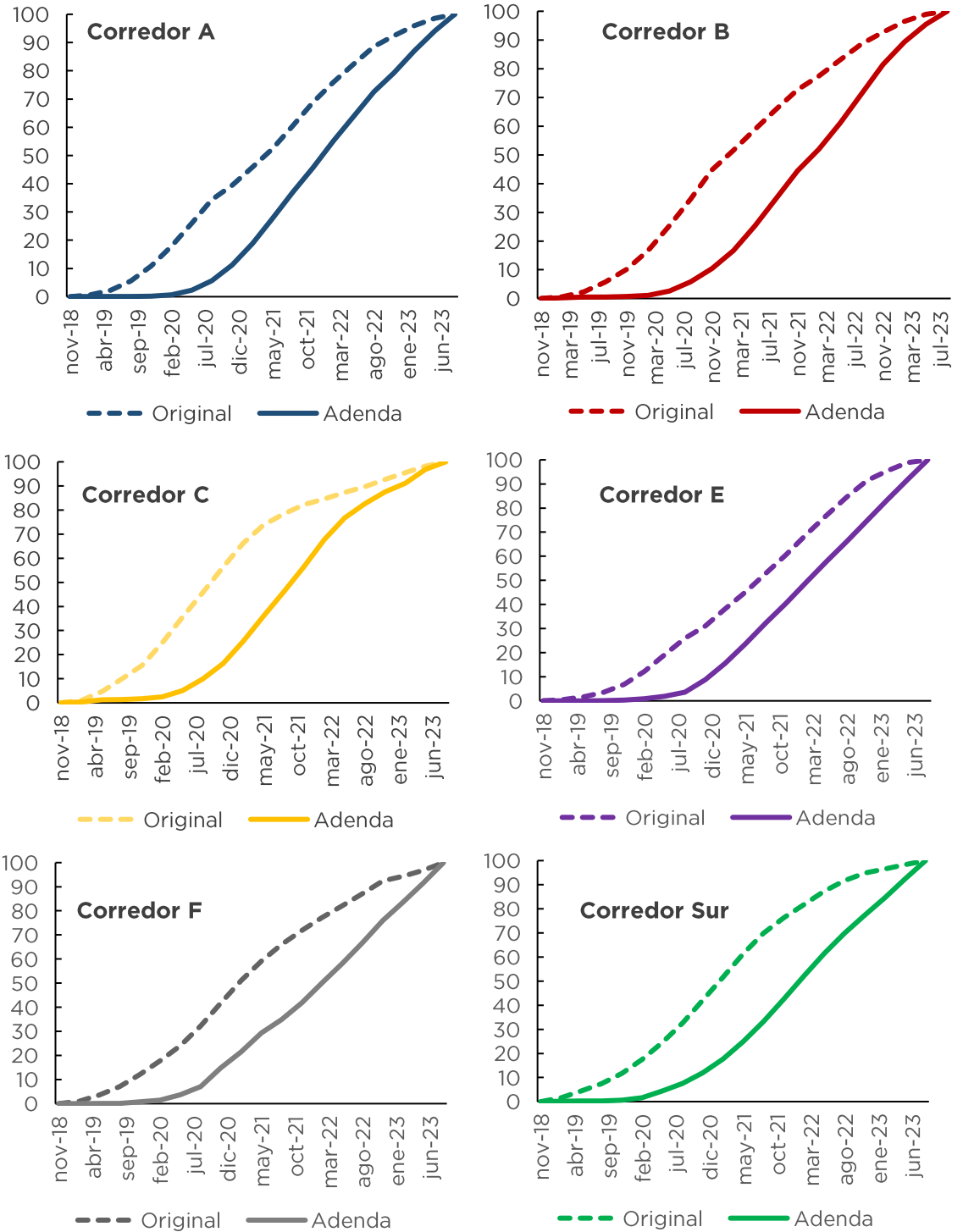
SEGUIMIENTO DEL PROGRAMA PPP

P. 8

GRÁFICO 1

PPP RARS ETAPA I: MODIFICACIÓN DE LOS PLANES DE OBRAS

PORCENTAJE DE AVANCE DE OBRA RESPECTO AL TOTAL



FUENTE: OPC en base a Dirección Nacional de Vialidad.

- Se extendieron los **plazos para el cumplimiento de obras complementarias** -como la construcción y remodelación de estaciones de cobro y pesaje- y para el cumplimiento de ciertas exigencias de calidad de las rutas.
- Se postergó el **plazo programado para lograr el cierre financiero**. El cierre financiero consiste en acreditar la obtención de los fondos necesarios para llevar a cabo el proyecto (mediante fondos propios o de terceros, como bancos o deuda colocada en el mercado de capitales)⁶. Al 31 de julio de 2019, plazo máximo para el cierre financiero definido en los contratos originales, ninguno de los contratistas lo había alcanzado.

Las adendas a los contratos establecen que el cierre financiero debe efectuarse entre el 1 de enero y el 31 de agosto de 2020. Excepcionalmente, ante un evento de crédito (es decir, un alza excepcional del riesgo país⁷), el plazo para el cierre financiero podrá extenderse por tres meses.

La garantía de cierre financiero debe mantenerse entre enero y abril de 2020 por un monto equivalente al 2% del monto total requerido por el contratista como contraprestación por la inversión (monto total requerido TPI)⁸. A partir de mayo, el contratista debe aumentar la garantía al 2,5% de dicho monto.

En caso en que un contratista no logre acreditar el cierre financiero en los plazos previstos, el gobierno puede ejecutar la garantía y realizar un nuevo llamado a licitación para el proyecto.

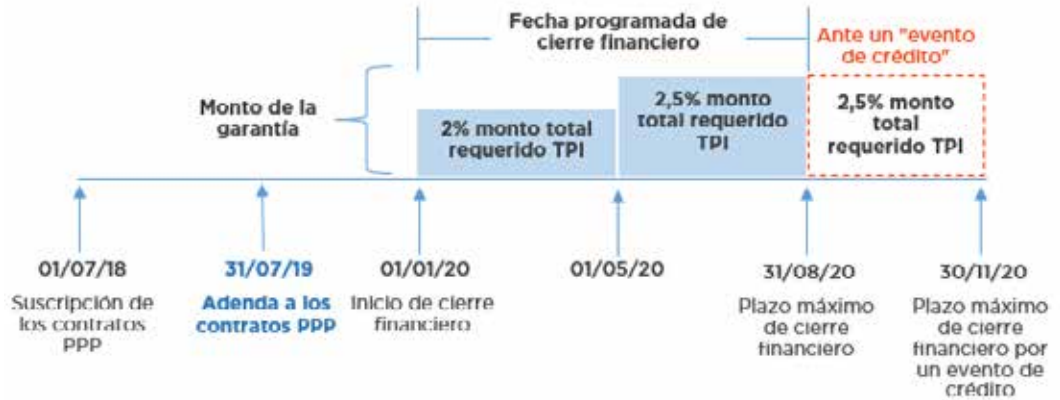
⁶ Si los contratistas optan por financiarse con fondos de terceros, debe acreditar financiamiento por un mínimo equivalente al 54% del monto total requerido por el contratista en la licitación, con un compromiso de aporte de capital del 6%. Si, en cambio, los contratistas optan por financiarse exclusivamente con capital propio, el aporte de capital comprometido debe ser equivalente a 60% del monto total requerido en la licitación.

⁷ Las adendas a los contratos PPP definen como un “evento de crédito” a una situación en la que la diferencia entre la brecha por riesgo soberano argentino a la fecha de cierre financiero y la brecha correspondiente a la fecha de presentación de las ofertas (24 de abril de 2018) sea superior a 385 puntos.

⁸ El monto total requerido TPI representa la contraprestación pública por inversión que recibirá el contratista durante la vigencia del contrato. Este monto fue establecido por cada uno de los contratistas al realizar su oferta en la licitación. La contraprestación pública por inversión se realiza mediante la entrega de Títulos por Inversión (TPI). Los TPI se emiten trimestralmente contra el avance físico de las obras, están denominados en dólares, y se cancelan en 20 pagos semestrales.

GRÁFICO 2

PPP RARS ETAPA I: ESQUEMA DE LAS GARANTÍAS DE CIERRE FINANCIERO SEGÚN ADENDA A LOS CONTRATOS



FUENTE: OPC en base a Dirección Nacional de Vialidad.

- Se modificó el criterio de **ajuste de TPI** para beneficiar a aquellos contratistas que logren avances superiores a los previstos en el plan de obras principales.

En los contratos PPP originales, los TPI ajustados eran todos aquellos emitidos con posterioridad al cierre financiero. La adenda establece que podrán ajustarse los TPI emitidos con anterioridad al cierre financiero si el avance de obras es superior al previsto en el plan de obras y a un mínimo definido para cada corredor. Por otro lado, no se ajustarán los TPI emitidos luego del cierre financiero en aquellos casos en que el avance de obras sea inferior al proyectado en el plan de obras o a un porcentaje definido para cada corredor.

OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES

A partir de la toma de posesión de los corredores viales, el 1º de agosto de 2018, la operación y mantenimiento de las rutas está a cargo de los contratistas.

Una parte de los costos de operación y mantenimiento de los corredores viales es cubierta por la contraprestación por uso de los usuarios (pago de peajes, tarifas por exceso de carga e ingresos por la explotación de distintas áreas de servicios, como estaciones de servicio, paradores, áreas de descanso, etc.).

De acuerdo con las estimaciones de la DNV al momento de llamado a licitación de estos proyectos, los corredores viales A, C y F no generarían ingresos por peajes suficientes para cubrir sus costos de operación y mantenimiento, mientras que los corredores E y Sur serían capaces de generar ingresos superiores a sus costos. Por este motivo, los contratos disponen que los corredores E y Sur mensualmente deriven al Fideicomiso PPP RARS una fracción de cada peaje percibido (llamado peaje fideicomitible). Luego, el Fideicomiso utiliza estos recursos principalmente para repagar los títulos por disponibilidad (TPD) que se les emiten a los corredores A, C y F.

P. 11

CUADRO 1

PPP RARS ETAPA I: PEAJES FIDEICOMITIBLES Y PAGOS POR DISPONIBILIDAD

EN MILLONES DE \$

	dic-18	ene-19	feb-19	mar-19	abr-19	may-19	jun-19	jul-19	ago-19
Ingresos por peaje fideicomitible	52,1	134,4	73,8	71,0	92,2	97,0	95,4	93,2	99,2
Corredor Sur	43,3	64,7	64,5	61,9	80,2	84,7	83,2	81,4	85,7
Corredor E	8,8	69,7	9,4	9,1	12,0	12,3	12,2	11,8	13,5
Egresos por pago TPD	30,3	30,3	30,3	42,7	42,7	51,0	53,0	52,6	68,2
Corredor A	14,4	14,4	14,4	20,3	20,3	20,3	20,3	20,3	44,3
Corredor C	9,7	9,7	9,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7
Corredor F	6,2	6,2	6,2	8,7	8,7	17,0	19,0	18,6	10,3
Excedente	21,8	104,1	43,5	28,3	49,5	46,0	42,5	40,6	30,9

FUENTE: Dirección Nacional de Vialidad.

AVANCE DE OBRAS

La incertidumbre económica y la imposibilidad de lograr el cierre financiero en los plazos originalmente previstos retrasó el avance físico de las obras. Al momento de suscripción de las adendas a los contratos - julio de 2019- el avance acumulado promedio fue 0,35% del total de obras, mientras que el previsto en los contratos originales para dicha fecha era de 3,36%.

CUADRO 2

PPP RARS ETAPA I: AVANCE DE OBRAS A DICIEMBRE DE 2019

P. 12

AVANCE % PREVISTO SEGÚN ADENDA DEL PLAN DE OBRAS Y AVANCE % RECONOCIDO, ACUMULADOS POR PERÍODO DE INVERSIÓN

Corredor vial	Avance	Período de inversión				
		ago-18 a oct-18	nov-18 a ene-19	feb-19 a abr-19	may-19 a jul-19	ago-19 a oct-19
A	Previsto	0,0000	0,0616	0,0867	0,1128	0,1921
	Real	0,0000	0,0616	0,0867	0,7440	1,3775
B	Previsto	0,0000	0,2478	0,5112	0,5221	0,7176
	Real	0,0000	0,2478	0,5112	0,6697	0,7798
C	Previsto	0,0000	0,3279	1,2057	1,3293	1,7352
	Real	0,0000	0,3279	1,2057	2,8546	3,5935
E	Previsto	0,0000	0,0000	0,0185	0,1315	0,3165
	Real	0,0000	0,0000	0,0185	0,0574	0,0574
F	Previsto	0,0000	0,0000	0,0641	0,1081	0,7533
	Real	0,0000	0,0000	0,0641	0,0643	0,0643
Sur	Previsto	0,0000	0,1009	0,2257	0,3145	0,6056
	Real	0,0000	0,1009	0,2257	0,6125	1,2023

FUENTE: Dirección Nacional de Vialidad.

Al 31 de octubre de 2019, las obras registraban un avance promedio de 1,18%, generando obligaciones en concepto de TPI por USD112 millones.

CUADRO 3

PPP RARS ETAPA I: TPI EMITIDOS

TPI EMITIDOS A DICIEMBRE 2019; MONTOS EN MILLONES DE USD

Período de inversión	Corredores viales						Total por período
	A	B	C	E	F	Sur	
ago-18 a oct-18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
nov-18 a ene-19	1,15	5,28	4,77	0,00	0,00	1,30	12,50
feb-19 a abr-19	0,47	5,61	12,77	0,35	0,86	1,61	21,67
may-19 a jul-19	12,25	3,38	23,99	0,74	0,00	4,99	45,34
ago-19 a oct-19	11,80	2,34	10,75	0,00	0,00	7,60	32,50
Acumulado por corredor	25,67	16,61	52,29	1,09	0,86	15,50	112,01

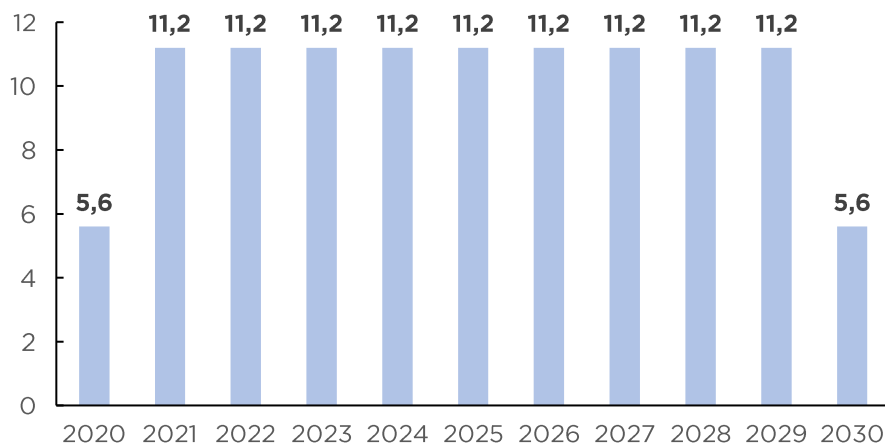
FUENTE: Dirección Nacional de Vialidad.

A la fecha, todos los TPI emitidos corresponden al Grupo I, por lo tanto, su repago comenzará el 15 de noviembre de 2020 y su última amortización será el 15 de mayo de 2030. Los TPI son incondicionales, divisibles y transferibles.

GRÁFICO 3

PPP RARS ETAPA I: PERFIL DE VENCIMIENTOS DE TPI EMITIDOS

TPI EMITIDOS A DICIEMBRE 2019; EN MILLONES DE USD



FUENTE: OPC en base a Dirección Nacional de Vialidad.

COBERTURA CAMBIARIA

Los contratistas de los corredores B, C y Sur optaron voluntariamente por suscribir un contrato de derivado (*currency collar*) donde se prevé la compensación recíproca (entre contratista y fideicomiso) por variaciones del tipo de cambio.

En la fecha de emisión de los TPI correspondientes a los trimestres 4 y 5 (agosto y noviembre de 2019, respectivamente), la apreciación del tipo de cambio real acumulada desde la suscripción de los contratos generó compensaciones a favor del Fideicomiso PPP RARS por un total estimado de USD1,8 millones. Según informó la DNV, los contratistas PPP todavía no han realizado los pagos correspondientes, por lo que el BICE ya realizó las intimaciones pertinentes.

CUADRO 4

PPP RARS ETAPA I: OBLIGACIONES DE PAGO ESTIMADAS POR COMPENSACIÓN DE TIPO DE CAMBIO A FAVOR DEL FIDEICOMISO

A DICIEMBRE DE 2019; EN USD

	Corredores viales			Total por período
	B	C	Sur	
TPI trimestre 4	30.564	1.303.391	112.850	1.446.805
TPI trimestre 5	1.918	374.948	22.954	399.820
Acumulado por corredor	32.482	1.678.339	135.804	1.846.625

FUENTE: estimación OPC en base a Dirección Nacional de Vialidad.

FINANCIAMIENTO

En agosto de 2018, la Argentina y el BID suscribieron un acuerdo para el establecimiento de una facilidad flexible de mitigación de riesgos, con el objetivo de otorgar garantías para apoyar el financiamiento de un conjunto de proyectos de infraestructura. A mediados de 2019, el acuerdo fue modificado para incluir a los contratos PPP dentro de los proyectos elegibles.

El programa incluye un componente que busca mitigar el riesgo de un conjunto de proyectos de infraestructura mediante el otorgamiento de garantías por hasta USD490 millones. Dentro de los proyectos elegibles se encuentran aquellos correspondientes a corredores viales, transmisión

eléctrica y generación de energía renovable. La coordinación y administración del instrumento está a cargo del BICE.

Por otra parte, en junio de 2019, el BICE anunció el lanzamiento de una línea de préstamos-puente por USD100 millones para los contratistas PPP RARS. Este instrumento utiliza los TPI a modo de colateral para garantizar el repago del financiamiento. Estos préstamos son otorgados a una tasa en dólares de mercado, con la intención de que el instrumento sea replicado por los bancos privados. Los fondos se desembolsan contra el avance de los proyectos y se destinan a realizar inversiones de corto plazo, de forma que los contratistas puedan cubrir sus necesidades de capital de trabajo inmediatas.

P. 15

Entre julio y agosto de 2019, el BICE firmó los tres primeros préstamos-puente por un total de USD45 millones otorgados a los corredores viales C, Sur y A. Estos préstamos tienen un plazo de repago de 18 meses.

FIDEICOMISO PPP RARS

El 19 de julio de 2018 se suscribió el contrato del Fideicomiso PPP RARS para la administración, garantía y el pago de los proyectos del programa PPP RARS. El fiduciario es el BICE y su administrador es el Banco de Valores.

El principal activo del fideicomiso son los derechos de cobro futuros provenientes del Sistema Vial Integrado (SISVIAL), que se nutre de un porcentaje de la recaudación del Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Dióxido de Carbono (Ley 23.966). A partir del 1 de enero de 2020, la totalidad de los fondos con cargo al SISVIAL se destina al Fideicomiso Individual PPP RARS⁹ para asegurar el cumplimiento de las obligaciones asumidas. El Banco de la Nación Argentina (BNA) transfiere las acreencias devengadas mensualmente a la cuenta del Fideicomiso PPP. Dentro de los activos del Fideicomiso PPP RARS también se encuentran las Cuentas de Reserva TPI y TPD y la Cuenta de Reserva de Coberturas.

Por otro lado, los principales pasivos del Fideicomiso son los TPI y TPD emitidos y aún no cancelados. Además, se incluyen cuentas a pagar a proveedores y cargas fiscales.

⁹ Decreto 301/2018.

Cuentas de reserva

El Fideicomiso PPP RARS cuenta con tres cuentas de reserva de liquidez para garantizar el pago de sus obligaciones ante una variación imprevista de sus flujos. Estas cuentas deben ser fondeadas en su totalidad al 31 de marzo de cada año, con el compromiso del Estado Nacional de realizar el aporte de fondos necesario para que así sea.

En marzo de 2019 se constituyó la cuenta de reserva TPD por \$17 millones, aproximadamente y la cuenta de reserva de coberturas por USD50.000 (USD21.290 en efectivo y el resto en títulos denominados en dólares). El repago de los TPI comienza en noviembre de 2020, por lo que a marzo de 2019 la cuenta de reserva TPI no contaba todavía con fondos.

CRONOGRAMA DE LICITACIONES

OPC

SEGUIMIENTO DEL
PROGRAMA PPP

P. 17

Entre fines de 2018 y comienzos de 2019 estaba prevista la licitación de nueve proyectos PPP. Sin embargo, solo se publicó un llamado a licitación para un proyecto de transmisión eléctrica. El resto de las licitaciones no mostraron avances.

El 8 de marzo de 2019, la Secretaría de Gobierno de Energía realizó el llamado a licitación pública para la adjudicación del proyecto denominado “Líneas de Transmisión - Etapa I: Línea de Extra Alta Tensión en 500 kV E.T. Río Diamante - Nueva E.T. Charlone, Estaciones Transformadoras y obras complementarias en 132 kV”¹⁰. El proyecto tiene por objeto la construcción, operación y mantenimiento de una línea de alta tensión en 500 kV entre las estaciones transformadoras Río Diamante (provincia de Mendoza) y Coronel Charlone (provincia de Buenos Aires) y obras complementarias.

En agosto de 2019, el gobierno autorizó la prórroga de jurisdicción en la resolución de controversias¹¹ relacionadas con los contratos PPP correspondientes al proyecto de Transmisión Eléctrica Etapa I. A fines de septiembre se designó a la Unidad Especial Sistema de Transmisión de Energía Eléctrica (UESTEE) -anteriormente denominada Unidad Especial Sistema de Transmisión de Yacretá- como ente contratante del Proyecto. En noviembre, se extendió el plazo permitido para efectuar consultas hasta el 5 de marzo de 2020, y se prorrogó la fecha de vencimiento del plazo para la presentación de ofertas y apertura de sobres al 31 de marzo de 2020.

Por otro lado, se avanzó en la elaboración de la documentación para el desarrollo de un proyecto PPP para el diseño, construcción y posterior operación -incluyendo el mantenimiento y limpieza- de un edificio de oficinas en Parque Patricios para uso del Estado Nacional durante un período de diez años. La licitación de este proyecto estaba prevista para el tercer trimestre de 2019 pero se encuentra suspendida sin fecha.

La construcción de la Presa y Central Hidroeléctrica Portezuelo del Viento en Mendoza, que estaba prevista bajo la modalidad PPP, será finalmente desarrollada por la provincia y financiada por la Nación, bajo un esquema de contratación de obra pública tradicional. Este acuerdo es el resultado de una negociación en la cual la provincia renunció a sus reclamos judiciales contra la Nación sobre la inconstitucionalidad del régimen de

¹⁰ Resolución de la Secretaría de Gobierno de Energía 81/2019.

¹¹ Decreto 554/2019.

promoción industrial a cambio de que ésta se comprometiera a financiar la obra en Portezuelo del Viento por un monto de USD1.023 millones.

Finalmente, los tramos de rutas nacionales que formarían parte de las Etapas II y III del Proyecto PPP RARS fueron otorgados en concesión en septiembre de 2019 a la empresa Corredores Viales S.A., propiedad del Ministerio de Transporte (51%) y Vialidad Nacional (49%)¹². Por lo tanto, la modalidad PPP fue descartada para estos tramos de ruta y, en cambio, se optó por una concesión de obra pública convencional, en el marco de la Ley 17.520 de Obras Públicas. La concesión prevé la construcción, mejora, reparación, promoción, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración, explotación y prestación de servicios al usuario por un plazo de cinco años.

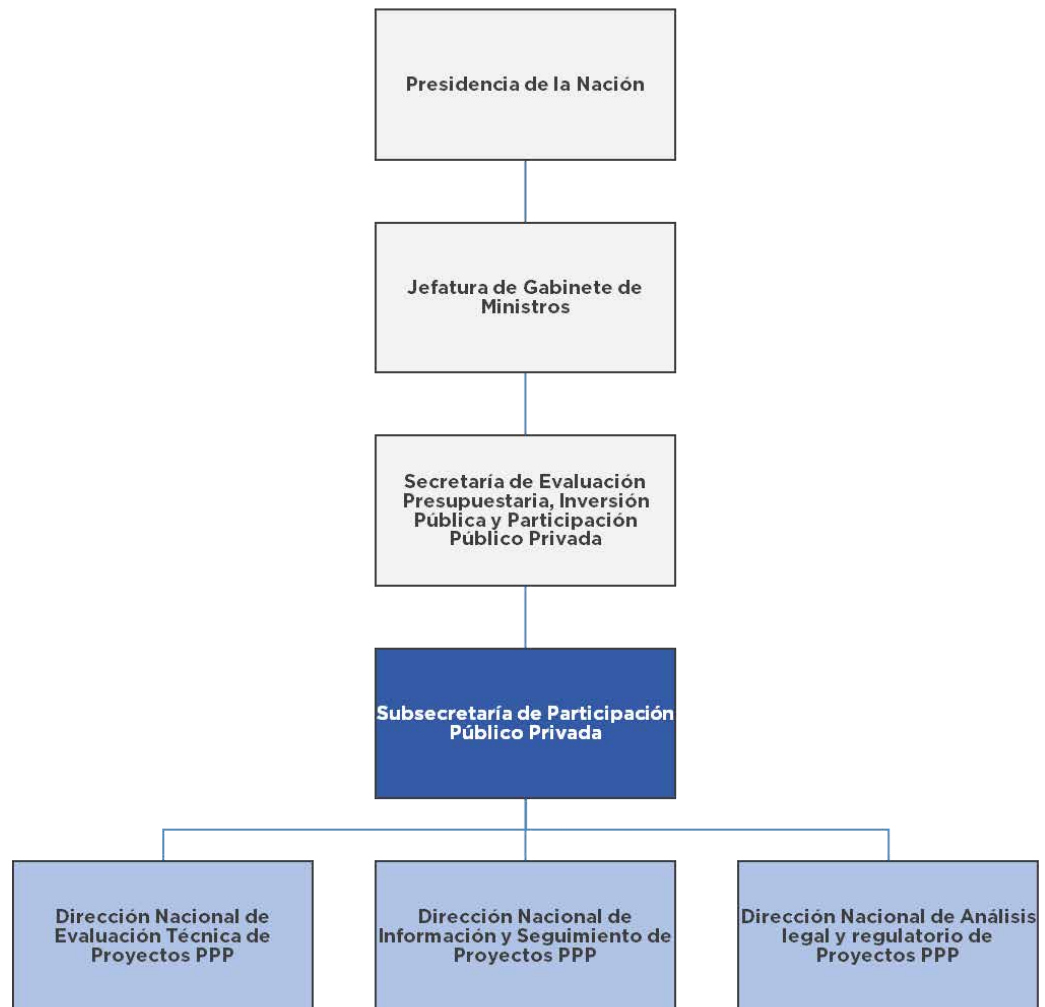
¹² Decreto 659/2019.

ANEXO I. SUBSECRETARÍA DE PPP: ORGANIGRAMA

OPC

SEGUIMIENTO DEL
PROGRAMA PPP

P. 19



FUENTE: Jefatura de Gabinete de Ministros.

ANEXO II. SUBSECRETARÍA DE PPP: OBJETIVOS¹³

- 1.** Intervenir en la centralización normativa de los contratos regidos por la Ley 27.328.
- 2.** Prestar, en los términos de la Ley 27.328, apoyo consultivo, operativo y técnico, a solicitud de los órganos o entes licitantes, en las etapas de formulación del proyecto, elaboración de la documentación licitatoria y ejecución del contrato.
- 3.** Participar en la elaboración de programas y planes de desarrollo de proyectos de participación público-privada y promover propuestas tendientes a optimizar el funcionamiento general del régimen de participación público-privada.
- 4.** Entender, en los casos previstos en la Ley 27.328 y su reglamentación, en el establecimiento de criterios y parámetros para evaluar la satisfacción del interés público, mediante el recurso a la modalidad de participación público-privada frente a otras alternativas contractuales disponibles.
- 5.** Intervenir, en los casos previstos en la Ley 27.328 y su reglamentación, con relación a la factibilidad y evaluación de cada contratación, mediante el régimen de participación público-privada.
- 6.** Coordinar las intervenciones de los distintos integrantes del Sector Público Nacional que se requieran en las diferentes etapas del desarrollo de un proyecto de participación público-privada.
- 7.** Entender en la implementación y administración de un registro que centralice toda la documentación relativa a cada uno de los proyectos de participación público-privada.
- 8.** Intervenir en forma previa a la cesión, total o parcial, de un contrato de participación público-privada.
- 9.** Elaborar, en los casos previstos en la Ley 27.328 y en su reglamentación, informes sobre el estado de ejecución y cumplimiento de los contratos de participación público-privada en curso y de los proyectos que se considere conveniente desarrollar bajo dicha modalidad.
- 10.** Entender en la selección de profesionales habilitados para integrar los Paneles Técnicos y efectuar el listado respectivo.
- 11.** Intervenir en la identificación de las mejores prácticas de ética y transparencia para el desarrollo de proyectos de participación público-

¹³ Decreto 50/2019.

privada en coordinación con la Oficina Anticorrupción, dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

12. Entender en el control de la formulación y evaluación de los proyectos de inversión realizados en las Jurisdicciones, en cumplimiento de lo establecido en el inciso b) del artículo 5° de la Ley 24.354, cuando se trate de proyectos de inversión pública ejecutados a través de contratos de participación público privada en los términos de la Ley 27.328.

OPC

—
SEGUIMIENTO DEL
PROGRAMA PPP

ANEXO III. MARCO NORMATIVO PROGRAMA PPP

OPC

SEGUIMIENTO DEL
PROGRAMA PPP

P. 22

Norma	Fecha	Contenido
Ley 27.328	30/11/2020	Régimen PPP
Ley 27.431	02/01/2018	Presupuesto 2018
Ley 27.467	04/12/2019	Presupuesto 2019
Decreto 118/2017	18/02/2017	Decreto reglamentario Ley 27.328
Decreto 936/2017	14/11/2017	Modificación Decreto 118/2017
Decreto 944/2017	17/11/2017	Procedimiento transparente de consulta
Decreto 153/2018	23/02/2018	Fideicomiso PPP
Decreto 300/2018	13/04/2018	IVA - PPP
Decreto 987/2018	01/11/2018	Modificación Decreto 118/2017
Decreto 1117/2018	07/12/2018	Modificación Decreto 438/1992
Decreto 1119/2018	10/12/2018	Modificación Decreto 174/2018
Disposición SSPPP 1-E/2017	17/11/2017	Guía para la transparencia en la gestión de las contrataciones públicas
Resolución SSN 618/2018	29/06/2018	Seguros
Decisión Administrativa 8/2019	04/01/2019	Modificación DA 295/2018
Disposición SSPPP 2/2019	06/12/2019	Guía Metodológica para la elaboración del Dictamen del Art. 13

FUENTE: Subsecretaría de PPP.



OPC

OFICINA DE PRESUPUESTO
DEL CONGRESO

HIPÓLITO YRIGOYEN 1628, PISO 10 (C1089AAF) CABA, ARGENTINA.
T. 5411 4381 0682 / CONTACTO@OPC.GOB.AR

www.opc.gob.ar