

# PRIORIDADES en la **INVERSION VIAL**

Ing. GUILLERMO M. CABANA

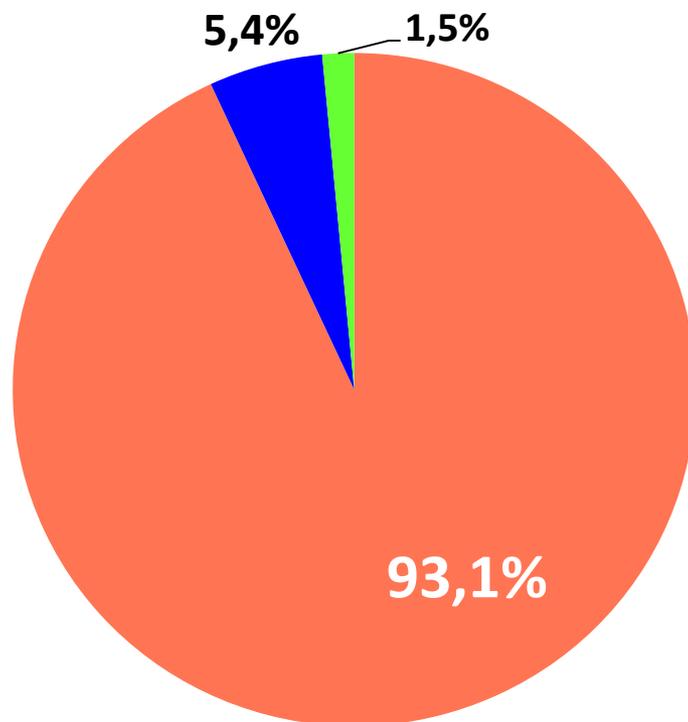


# EL TRANSPORTE EN ARGENTINA

- El sistema de transporte de la Argentina, dada las grandes distancias internas y la ubicación de los centros de consumo mundiales, constituye un eslabón esencial en el crecimiento del país, generando beneficios si es eficiente o sobrecostos a la producción, si se constituye en un cuello de botella para el desarrollo de una política agresiva de exportaciones y una mejora efectiva en la competitividad de la economía.



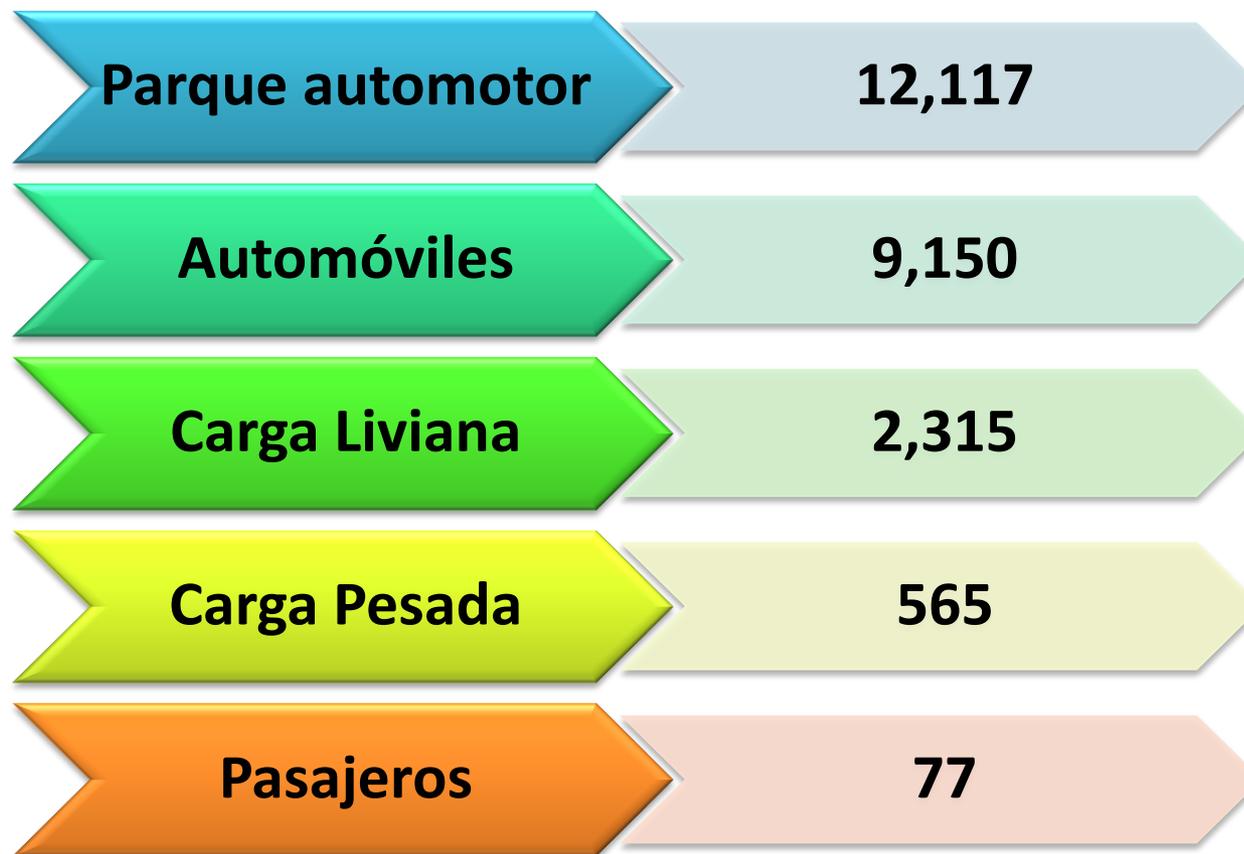
# Matriz del Transporte



Más del 90% de la carga total y del 80 % de la carga exportada es movilizada por transporte carretero



# PARQUE AUTOMOTOR



*Expresado en Millones*

## Cargas

- Personas Físicas 71%
- Empresas 91% de 1 a 5 camiones.





# SISTEMA DE TRANSPORTE CARRETERO

■ Valor de la Red

= MU\$S **120.000**

	RED NACIONAL		RED PROVINCIAL		TOTAL	
	km.	%	km.	%	km.	%
PAVIMENTADOS	36.238	90%	44.511	22%	80.749	34%
MEJORADOS	2.764	7%	39.629	20%	42.393	18%
TIERRA	1.043	3%	113.844	58%	114.887	48%
<b>TOTAL</b>	<b>40.045</b>	<b>100%</b>	<b>197.984</b>	<b>100%</b>	<b>238.029</b>	<b>100%</b>
<b>RED TERCIARIA</b>					<b>400.000</b>	
<b>TOTAL</b>					<b>638.029</b>	

- Red de Tránsitos bajos, estacionales y concentrados. Autopistas / Autovías: 3.500 km.
- Problemas de transitabilidad



# CARACTERÍSTICAS RED VIAL



## ■ Valor de la Red

**MU\$ 120.000**



## ■ Monto anual estimado para mantenimiento

**1,5-2% = MU\$ 1800-2400**



## ■ Red Vial Nacional

- 36.000 Km. pavimentados
- 9.700 Km. concesionados por peaje
- 25.500 Km. gratuitos con mantenimiento contratado / Administración
- 3.800 Km. de tierra o ripio. 3.500 Km. de calzada dividida



## ■ Red Vial Provincial

- Cerca de 200 000 Km., sólo el 23% pavimentado
- Problemas de transitabilidad por causas climáticas



## ■ Red Terciaria Rural

- Gran Extensión, mayormente no pavimentada, escasa información.
- Las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y La Pampa tienen 270.000 km que atienden a 330.000 Establecimientos agropecuarios de 587has. de promedio.

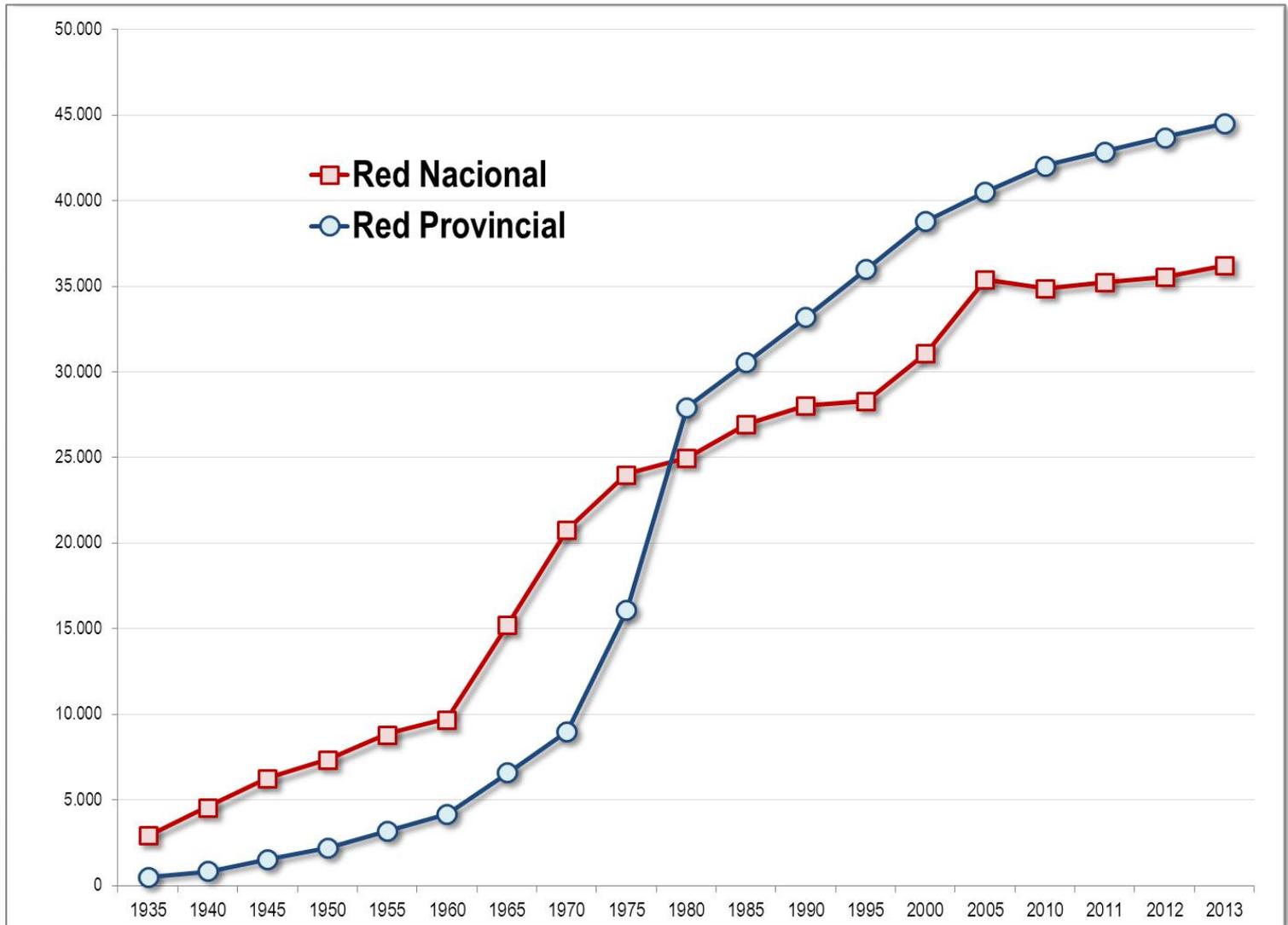




# RED VIAL: Desarrollo Temporal

AÑOS	RED NACIONAL				REDES PROVINCIALES				TOTAL GENERAL
	Pavimento	Mejorado	Tierra	TOTAL	Pavimento	Mejorado	Tierra	TOTAL	
1930 1940	4.566	8.321	27.627	<b>40.514</b>	857	4.610	43.787	<b>49.254</b>	<b>89.768</b>
1940 1950	7.332	7.400	45.921	<b>60.653</b>	2.221	11.946	56.106	<b>70.273</b>	<b>130.926</b>
1950 1960	9.693	14.262	33.093	<b>57.048</b>	4.198	14.676	70.608	<b>89.482</b>	<b>146.530</b>
1960 1970	19.659	13.525	13.973	<b>47.157</b>	9.001	26.946	78.539	<b>114.486</b>	<b>161.643</b>
1970 1980	24.985	9.186	3.738	<b>37.909</b>	27.932	30.256	96.975	<b>155.163</b>	<b>193.072</b>
1980 1990	28.017	6.427	2.233	<b>36.677</b>	33.191	35.771	104.779	<b>173.741</b>	<b>210.418</b>
1990 2000	31.080	5.381	1.945	<b>38.406</b>	38.797	44.786	107.566	<b>191.149</b>	<b>229.555</b>
2000 2010	34.856	3.045	1.139	<b>39.040</b>	42.040	50.896	102.901	<b>195.837</b>	<b>234.877</b>
2012	35.533	3.008	1.077	<b>39.618</b>	43.350	36.860	108.682	<b>188.892</b>	<b>228.510</b>
2013	36.238	2.764	1.043	<b>40.045</b>	44.511	39.629	113.844	<b>197.984</b>	<b>238.029</b>

# EVOLUCION de la RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA



# DENSIDAD VIAL



## Densidades Viales

Países	Superficie (Km <sup>2</sup> )	Población (Hab)	Densidad (Hab/Km <sup>2</sup> )	Longitud Caminos (Km)	Km Camino/ 1.000 Hab.	Km Camino/ 1.000 Km <sup>2</sup>
Argentina	2.780.092	40.117.096	14,4	234.877	5,85	84,49
Bolivia	1.098.580	10.290.003	9,4	53.259	5,18	48,48
Brasil	8.511.965	199.321.413	23,4	1.658.677	8,32	194,86
Chile	756.950	17.067.369	22,5	79.360	4,65	104,84
Colombia	1.141.748	45.239.079	39,6	113.500	2,51	99,41
Ecuador	283.520	15.223.680	53,7	43.197	2,84	152,36
Paraguay	406.750	6.541.591	16,1	25.091	3,84	61,69
Peru	1.285.220	29.549.517	23,0	78.034	2,64	60,72
Uruguay	176.220	3.368.328	19,1	8.679	2,58	49,25
Venezuela	912.050	28.047.938	30,8	93.472	3,33	102,49
Mexico	1.972.550	114.975.406	58,3	312.301	2,72	158,32
España	505.988	47.042.984	93,0	163.577	3,48	323,28
Francia	547.030	65.630.692	120,0	392.030	5,97	716,65
Alemania	357.022	81.917.856	229,4	487.000	5,94	1364,06
Suiza	41.285	7.925.517	192,0	71.148	8,98	1723,34
Belgica	32.545	11.095.353	340,9	149.028	13,43	4579,14
Polonia	312.685	38.896.284	124,4	91.000	2,34	291,03

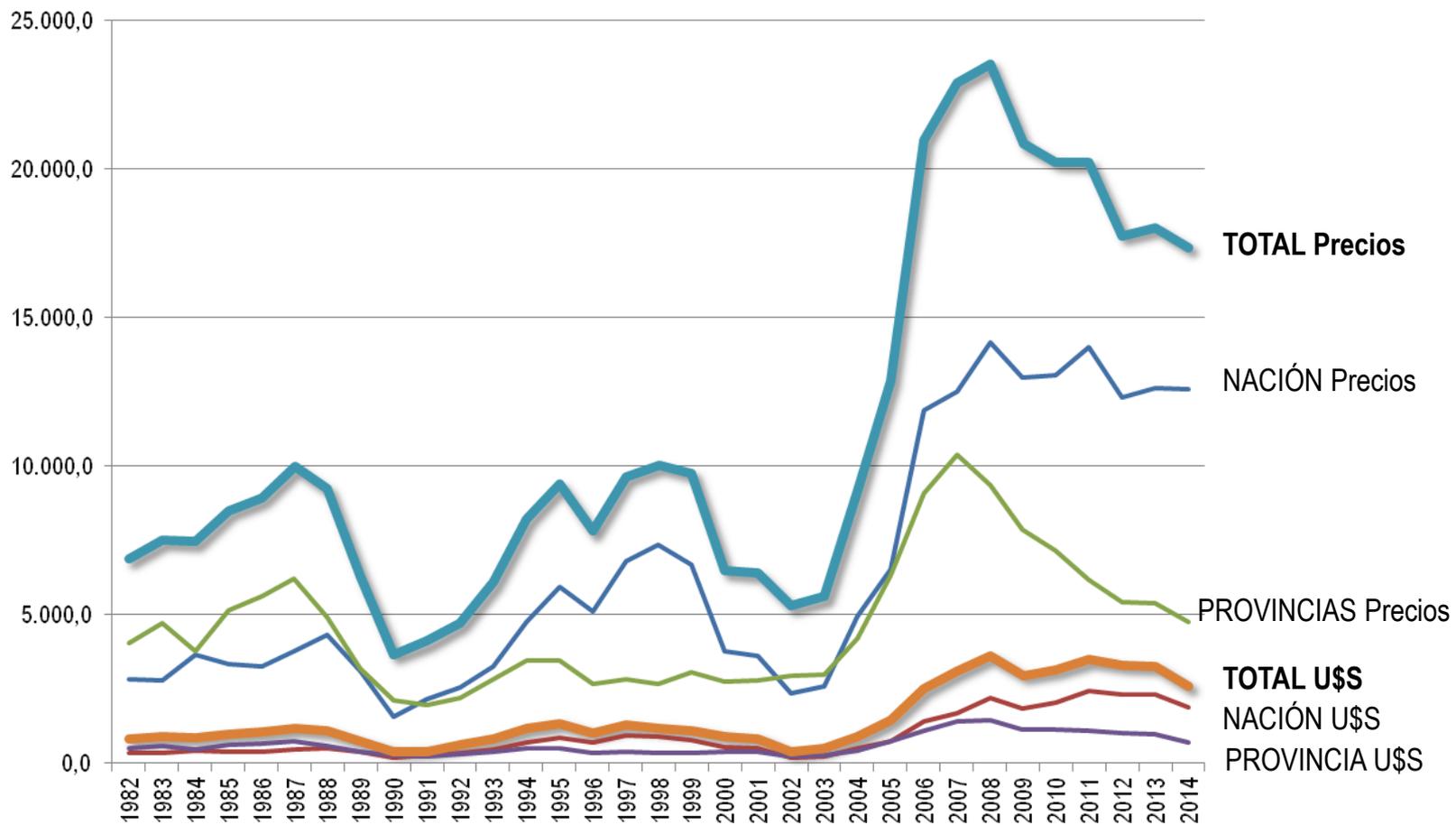
# PROBLEMAS del SECTOR VIAL

- Transitabilidad permanente reducida en las redes provinciales y caminos rurales.
- Problemas de congestión en grandes ciudades
- Acceso a puertos es tortuoso y poco funcional.
- Red Pavimentada sin banquetas pavimentadas o confiables, ni medidas de seguridad adecuadas.
- Cruces por cascos urbanos generadores de accidentes.
- Gran incremento de tránsito por incorporación al Parque Automotor y por el crecimiento económico posterior al 2002, en un contexto general de baja demanda .
- Necesidad de modernizar la red con ampliaciones de capacidad racionales frente al enorme incremento del tránsito en estos años.



# INVERSIONES EN LA RED DE CAMINOS

## 1982 - 2014



# INVERSION **REAL** POR QUINQUENIOS

Años	Pesos 2013 Actualizado por promedio Precios Mayoristas y Costo Construcción	Dólar Promedio de cada Año
1982-1986	39.167,41	4.649,44
1987-1991	33.180,48	3.922,42
1992-1996	36.155,16	5.056,07
1997-2001	42.233,37	5.387,61
2002-2006	53.834,67	5.759,59
2007-2011	107.670,70	16.360,85
2012-2014	53.109,40	9.189,07

*Expresado en MM\$*

- **Mantenimiento Técnico** → 1,5% - 2,0%
- → M\$ 9.900 a M\$ 13.200 año 2013



# INVERSION **ANUAL** POR QUINQUENIOS

Años	Pesos 2013 actualizado por promedio Precios Mayoristas y Costos de Construcción	Dolar Promedio de cada año
1982-1986	7.833,48	929,89
1987-1991	6.636,10	784,48
1992-1996	7.231,03	1.011,21
1997-2001	8.446,67	1.077,52
2002-2006	10.766,93	1.151,92
2007-2011	21.534,14	3.272,17
2012-2014	17.703,13	3.063,02

*Expresado en MM*

- **Mantenimiento Técnico** → 1,5% - 2,0%
- → M\$ 9.900 a M\$ 13.200 año 2013



# DESAFIOS del SECTOR VIAL

- Asegurar el mantenimiento adecuado y armónico de toda la Red y completar los tramos faltantes de la Red.
- Modernizar la Red de caminos con nuevos criterios .
- Responder a los incrementos de tránsito y de parque automotor.
- Reorganizar el sistema de gestión de los caminos.
- Generar mecanismos de planificación vinculados a la producción.
- Desarrollar un sistema de planificación y ejecución, que disminuya los tiempos desde la decisión a la concreción de una obra.
- Completar los proyectos de integración territorial.
- Complementariedad con el modo ferroviario y el modo fluvial apuntando a una efectiva intermodalidad.



# NECESIDAD de un PLAN PLURIANUAL

## Inversión Sostenida de un Plan de una Década que

- Modifique la Red con ampliaciones de capacidad para satisfacer a la demanda.
- Amplíe la Capacidad de la Red de acuerdo al Tránsito y las necesidades del mismo, con distintas soluciones técnicas.
- Asegure el mantenimiento oportuno de la Red y el control de las cargas sobre el mismo.
- Complete los corredores faltantes y Mejore la circulación urbana.
- Prioridad de proyectos de alta rentabilidad económica y social de corto y mediano plazo.
- Genere mejoras en la infraestructura hacia objetivos de Seguridad Vial.



# EL FUTURO DE LA RED

## Inversión sostenida para acompañar la demanda

### DESARROLLO FUTURO

#### ■ **Prioridad:**

- Política de mantenimiento de cada tramo de la Red.
- Planes-Programa con las provincias por el mantenimiento de la red.

#### ■ **Desarrollo de la Red.**

- Corredores de Alta Capacidad.
- Corredores Estratégicos
- Proyectos Singulares.
- Co-Modalidad con el modo ferroviario.
- Planeamiento conjunto con el desarrollo de la red Provincial.

#### ■ **Financiamiento de los planes.**

- Mayor uso de los recursos derivados de los impuestos y tasas a los combustibles.
- Fondos específicos de mantenimiento rutinario y programado para toda la red.
- Utilización de peaje y otros instrumentos PPP de financiación en el desarrollo de los Corredores
- Compromiso presupuestario sostenible para financiar los planes a desarrollar.



# PRIORIDAD: MANTENIMIENTO de RED

- Es necesario aprovechar la experiencia nacional e internacional y desarrollar planes de mantenimiento con control por resultados, e incorporación del usuario.
- Pueden ser por Concesión, Contratos de Largo Plazo, o incluso por Administración, pero debe haber un responsable por cada km de la red y un sistema de control técnico por resultados.
- Las Redes Provinciales deben tener un umbral básico de mantenimiento, fomentando sistemas claros de control y de responsabilidad, a través de Planes Programa.
- Control de cargas con sistemas inteligentes para proteger la red



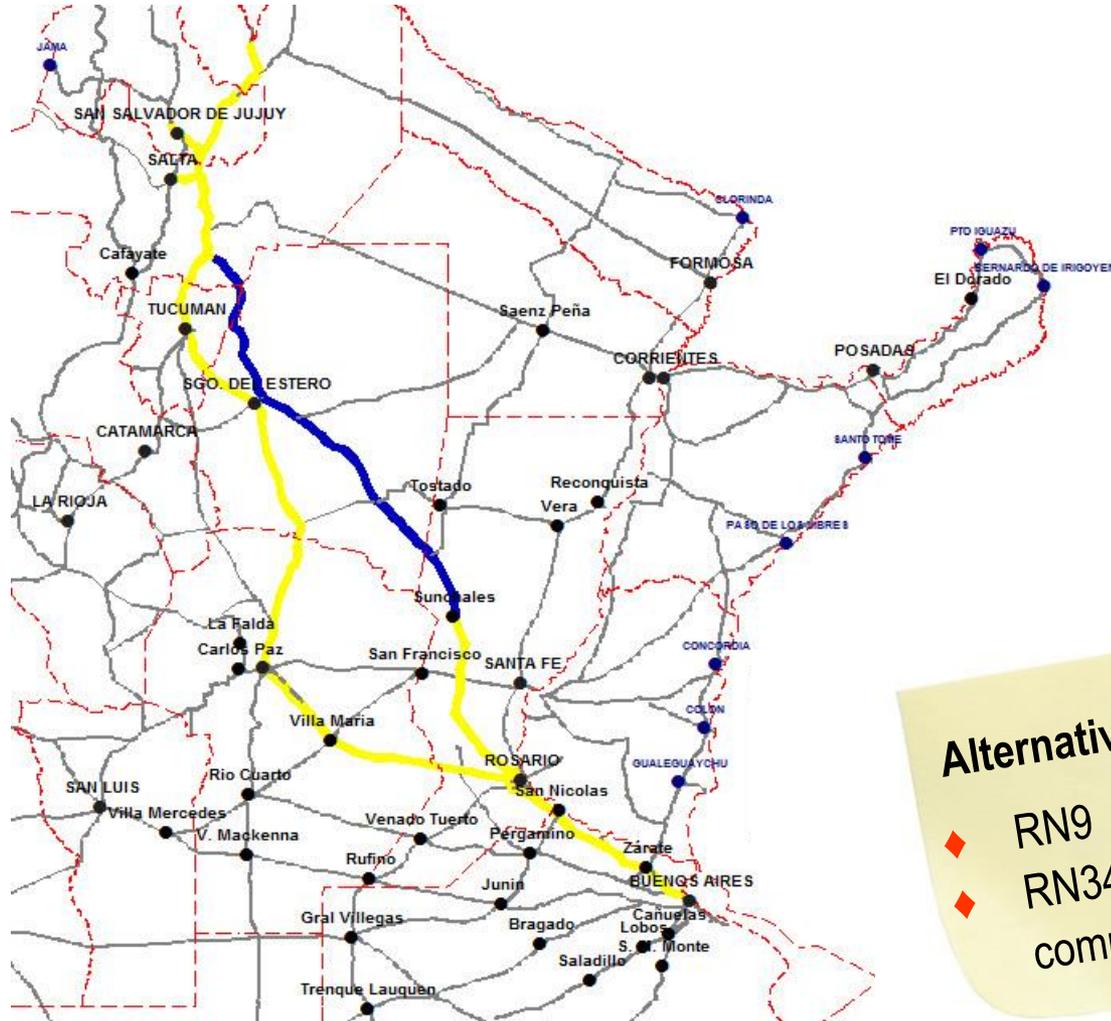
# Corredores de alta capacidad

- Se refieren a los Corredores viales por donde circula mayoría del tránsito. Coinciden con los grandes ejes comerciales, de integración regional y con mayor conectividad entre poblaciones
- Cada Corredor de alta capacidad puede contar con una o más alternativa de ruta, vale decir, uno o más recorridos. Dichas alternativas pueden contar con dos tipos de configuraciones:
  - **Tramos de autopistas:** con configuración de autovía/autopista
  - **Tramos complementarios:** con configuración 1+1, bidireccional



# CORREDOR AC 1

## Buenos Aires - Rosario - Córdoba - NOA



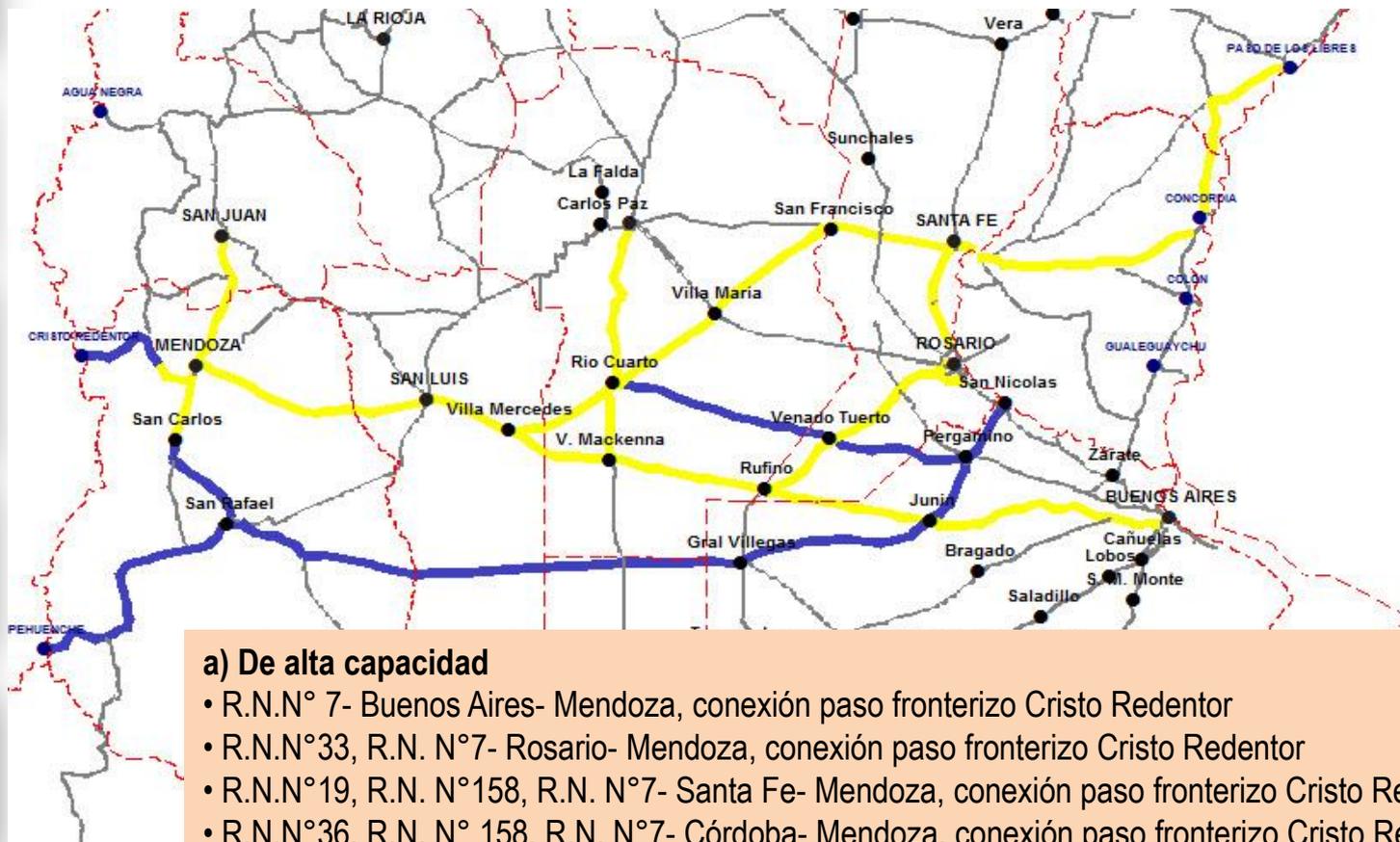
**Alternativas**

- ◆ RN9 Alta capacidad.
- ◆ RN34 alternativa complementaria



# CORREDOR AC2

## Buenos Aires – Rosario / Santa Fe – Mendoza – Chile



### a) De alta capacidad

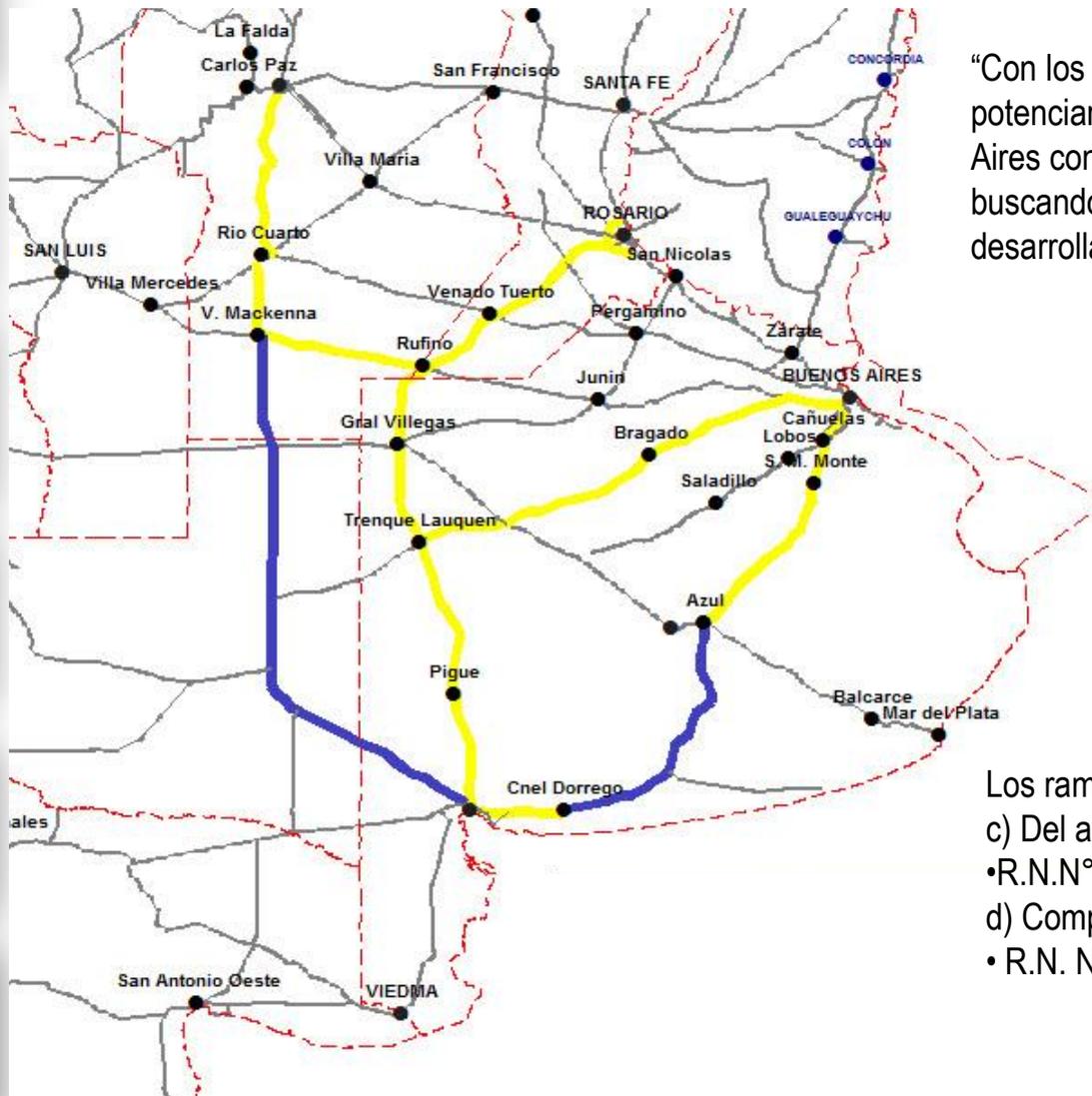
- R.N.N° 7- Buenos Aires- Mendoza, conexión paso fronterizo Cristo Redentor
- R.N.N°33, R.N. N°7- Rosario- Mendoza, conexión paso fronterizo Cristo Redentor
- R.N.N°19, R.N. N°158, R.N. N°7- Santa Fe- Mendoza, conexión paso fronterizo Cristo Redentor
- R.N.N°36, R.N. N° 158, R.N. N°7- Córdoba- Mendoza, conexión paso fronterizo Cristo Redentor

### b) Complementarios

- R.N. N°188, R.N. N° 143 (hacia paso Cristo Redentor), R.N. N° 145 (hacia Paso Pehuenche)
- R.N. N° 8 – hasta conectar con la R.N. N° 158

# CORREDOR AC3 / AC4

## Buenos Aires – Rosario – Córdoba – Bahía Blanca



“Con los Corredores AC3 y AC4, se persigue potenciar el sur de la Provincia de Buenos Aires con centro en la ciudad de Bahía Blanca, buscando un equilibrio con el norte más desarrollado”

Los ramales de AC3 son.

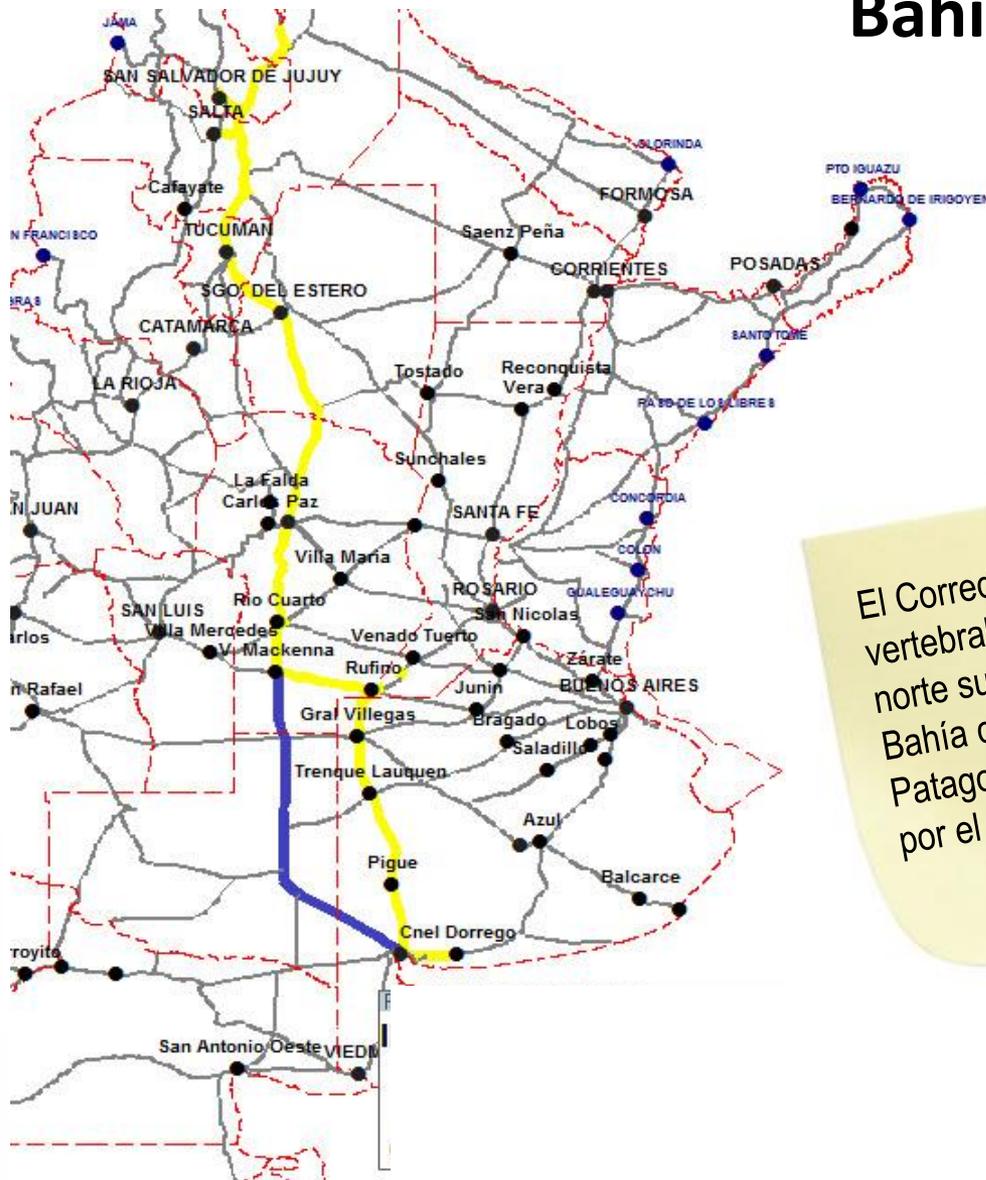
- a) De alta capacidad
  - R.N. N°5 - R.N. N°33, Buenos Aires – Trenque Lauquen – Bahía Blanca.
- b) Complementarios
  - R.N. N° 3 Buenos Aires – Bahía Blanca

Los ramales de AC 4 son.

- c) Del alta capacidad
  - R.N. N°33, Buenos Aires – Bahía Blanca.
- d) Complementarios
  - R.N. N° 35 conexión a Bahía Blanca

# CORREDOR AC 5

## Corredor Norte Sur – NOA – Córdoba – Bahía Blanca



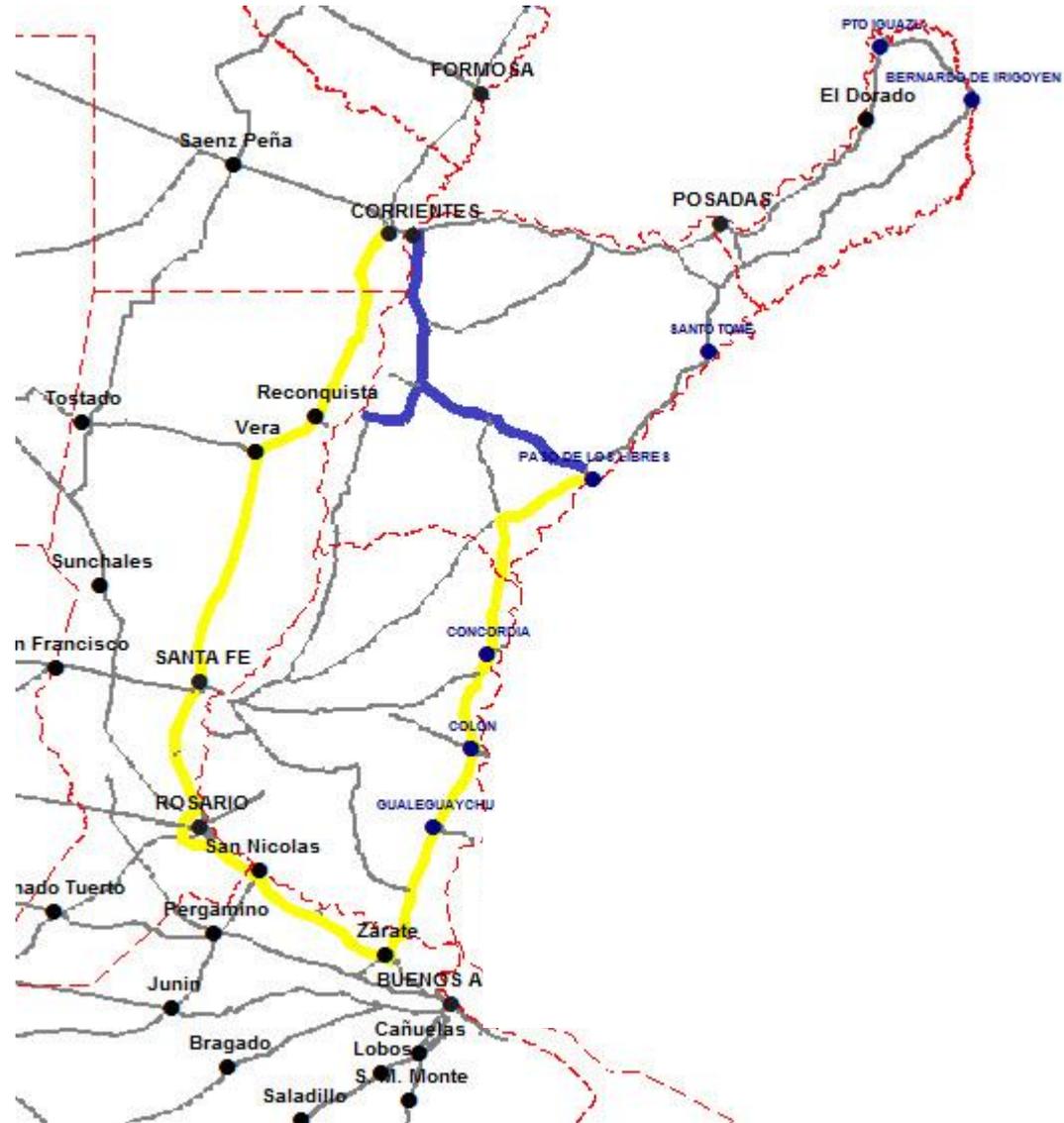
El Corredor supone una columna vertebral que conecta en el sentido norte sur al país desde le NOA hasta Bahía como puerta de entrada a la Patagonia y conexión con R.N. N° 3 por el océano atlántico y con R.N. 22



# CORREDOR AC6

## Corredor Buenos Aires – NEA

(Resistencia / Corrientes)



# CORREDORES ESTRATÉGICOS

- Suponen un paso previo a la categorización anterior de Corredores de alta capacidad. Son Corredores que complementan la red en las zonas con menor demanda, pero que están llamados a elevar su categoría a mediano y largo plazo. También tienen un sesgo estratégico en cuanto a su definición, ya que hay algunos con escasa demanda pero por su conectividad con pasos internacionales, por su ubicación en zonas limítrofes, y además su potencialidad turística, entran en esta definición.





# RED de CORREDORES ESTRATEGICOS



# Proyectos singulares

- Se recopilarán los proyectos singulares de envergadura que se encuentran ya proyectados, (algunos próximos a ejecutarse y otros con viabilidad de ejecución), los cuales también marcan un rumbo e influyen directamente en el desarrollo y planificación vial en su área de influencia. Entre ellos podemos destacar



# OBRAS en PROYECTOS ESPECIALES

PROVINCIA	RUTA	TRAMO	LONGITUD (KM)	PRESUPUESTO OFICIAL (M\$)	TIPO DE OBRA
BUENOS AIRES	AU PERON	Emp. R.N. No. 7 Autopista La Plata Bs. As.	92	\$ 1.400	Obra Nueva
BUENOS AIRES	AU RIBEREÑA	Acceso Norte - AU La Plata - Bs. As	20	\$ 2.000	Obra Nueva
BUENOS AIRES	AU003	Ramal Tigre	8,4	\$ 120	3° Carril
BUENOS AIRES	AU001	AU La Plata- Ampliación Sur	5	\$ 130	Obra Nueva
BUENOS AIRES	0205	AU Ricchieri - Acceso EZEIZA	6	\$ 70	3° Carril
BUENOS AIRES	RP 4	Conectividad paso por Moron. Cruces distinto nivel y Colectoras		\$ 1.700	Obra Nueva
SANTA FE / CORRIENTES		Puente Reconquista - Goya	50	\$ 4.800	Puente +viaductos
SAN JUAN	150	Túnel de baja altura. Paso Agua Negra	45	\$ 4.500	Obra Nueva
MISIONES		Nuevo Puente con Brasil		\$ 170	Puente +viaductos
CORRIENTES		Nuevo Puente con Brasil		\$ 165	Puente +viaductos
CHACO / CORRIENTES		Segundo puente entre Resistencia-Corrientes		\$ 1.050	Puente +Accesos
SANTA FE / ENTRE RIOS		Nueva conexión entre Paraná y Santa Fe		\$ 600	Puente + Accesos
SALTA		Puente entre Salvador Mazza y Yacuiba (Bolivia)		\$ 150	Puente + Accesos
FORMOSA		Puente Ñeembucú entre Bermejo y Pilar (Paraguay)	12	\$ 300	Puente + Accesos
<b>TOTAL</b>				<b>\$ 17.155</b>	



# CRITERIOS UTILIZADOS para un PLAN POSIBLE

- Plan que contemple la complementariedad entre los modos ferroviario y vial.
- Integralidad de la red
- Desarrollo de Corredores Estratégicos.
- Desarrollo de Corredores de Alta Velocidad .
- Mantenimiento Programado.
- Mejoras en la infraestructura hacia objetivos de Seguridad Vial.



# IDEAS para un **PLAN POSIBLE**



## ■ Ampliaciones de capacidad

- 1ª Etapa: donde el nivel de servicio esta superado → 3.500 km.
- 2ª Etapa: acompañando el crecimiento → 3.000 km.



## ■ Pavimentación Red Nacional

- 1ª Etapa de 3.000 km



## ■ Pavimentación Redes Provinciales

- 1ª Etapa de 4.500 km.
- 2ª Etapa de 5.500 km.



## ■ Repavimentación

- RN Concesionada 9.035 km.
- RN No Concesionada
  - ❖ 1ª Etapa de 5.000 km
  - ❖ 2ª Etapa de 5.000 km



# IDEAS para un **PLAN POSIBLE**

## ■ Seguridad y Travesías Urbanas

- Plan de obras de Seguridad y mejoras
- Variantes paso por ciudades: 1.000 km en dos etapas.

## ■ Mantenimiento Programado

- Toda la red bajo responsables.
- Extensión sistema Crema y otros sistemas a la totalidad de la Red.
- Definición de Parámetros para mantenimiento de las redes Provinciales

## ■ Plan de Control de Cargas

- Incorporación masiva de balanzas, tecnología de control y control permanente como una tarea mas del mantenimiento.

## ■ Generación de un Banco de Proyectos





# INTERVENCIONES PLAN 10 AÑOS ?



<b>RED NACIONAL</b>	<b>27.100</b>
AUTOPISTAS - AUTOVIAS	6.500
CRUCES POR CIUDADES	1.000
MEJORAS EN RUTAS PAVIMENTADAS	6.600
NUEVOS CAMINOS PAVIMENTADOS	3.000
REPAVIMENTACIÓN INTEGRAL	10.000
<b>REDES PROVINCIALES</b>	<b>61.050</b>
AUTOVIAS PROVINCIALES	1.050
NUEVOS CAMINOS PAVIMENTADOS	10.000
MEJORAS EN RUTAS ENRIPIADAS	10.000
REPAVIMENTACIÓN INTEGRAL	40.000
<b>TOTAL INTERVENCIONES</b>	<b>88.150</b>
<b>MANTENIMIENTO ANUAL</b>	<b>227.845</b>
PAVIMENTOS	78.800
RIPIO / TIERRA	149.045

*Expresado en Kilómetros*

# INTERVENCIONES **PLAN 2011 – 2020**

## **RED NACIONAL 134.810**

AUTOPISTAS - AUTOVIAS	83.850
CRUCES POR CIUDADES	12.900
MEJORAS EN RUTAS PAVIMENTADAS	9.900
NUEVOS CAMINOS PAVIMENTADOS	13.654
REPAVIMENTACIÓN INTEGRAL	14.506

## **REDES PROVINCIALES 128.564**

AUTOVIAS PROVINCIALES	13.545
MEJORAS EN RUTAS PAVIMENTADAS	15.000
NUEVOS CAMINOS PAVIMENTADOS	45.513
MEJORAS EN RUTAS ENRIPIADAS	40.000
REPAVIMENTACIÓN INTEGRAL	14.506

## **TOTAL INTERVENCIONES 263.374**

## **MANTENIMIENTO ANUAL 29.253**

PAVIMENTOS	17.607
RIPIO / TIERRA	11.646

*Expresado en M\$ 2013*



# SITUACIÓN de la RED al FINALIZAR las INTERVENCIONES

	RED NACIONAL		RED PROVINCIAL		TOTAL	
	km.	%	km.	%	km.	%
PAVIMENTADOS	39.238	98,0%	54.511	27,5%	93.749	39,4%
MEJORADOS	607	1,5%	45.500	23,0%	46.107	19,4%
TIERRA	200	0,5%	97.973	49,5%	98.173	41,2%
<b>TOTAL</b>	<b>40.045</b>	<b>100%</b>	<b>197.984</b>	<b>100%</b>	<b>238.029</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL RED NACIONAL Y PROVINCIAL</b>					<b>234.877</b>	
<b>RED de ALTA CAPACIDAD</b>					<b>11.000</b>	

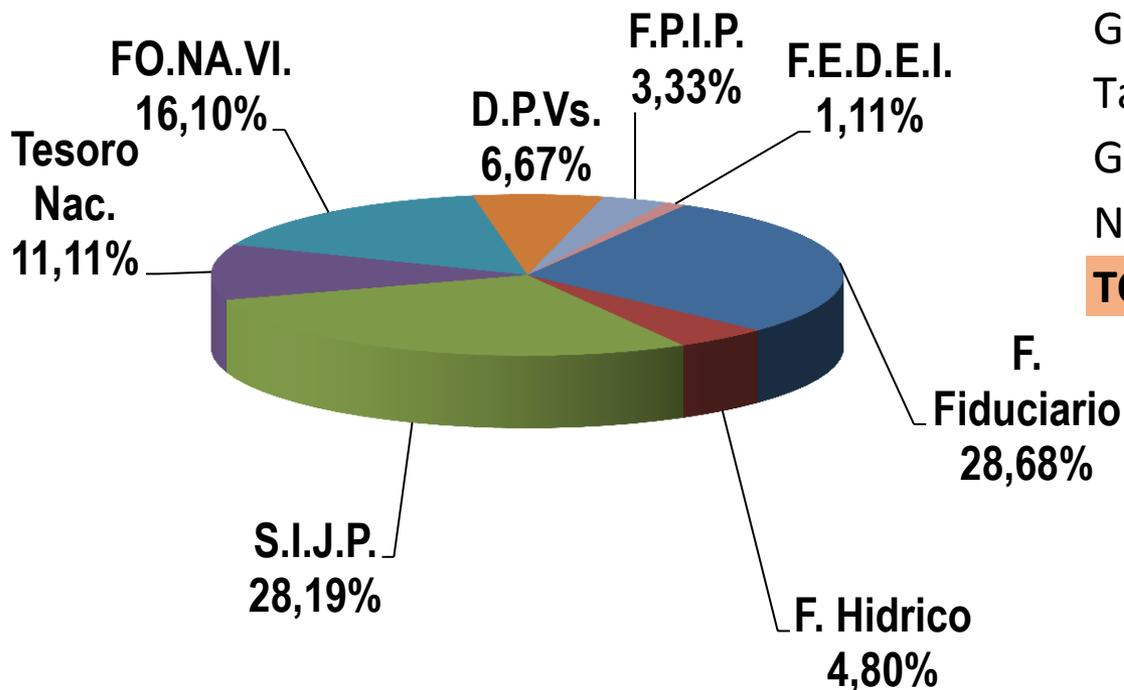


# COMO FINANCIAR EL PLAN

- Recursos adicionales a los derivados en 2010- 2014, especialmente por mayor apropiación de los impuestos a los combustibles.
- Decisiones de planes programa con aporte de Nación y Provincias.
- Instrumentación de participación del Capital Privado donde el tránsito permita la recuperación de la inversión, con procedimientos transparentes, respeto a los contratos y a las condiciones económica- financieras.
- Relacionar objetivos con aportes económicos para cada sector del sistema económico nacional.
- Es eficiente promover la búsqueda constante de fuentes genuinas de financiamiento con extrema moderación en la selección de proyectos



# IMPUESTOS Y TASAS A LOS COMBUSTIBLES



IMP. y TASAS	AÑO 2014
Impuestos	29.925.000.000
Naftas	21.845.250.000
Gasoil y otros	8.079.750.000
Tasas	15.075.000.000
Gas Oil	12.915.000.000
Naftas	2.160.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>45.000.000.000</b>

Distribucion	%	Millones de \$
F. Fiduciario	28,70%	12.915
F. Hidrico	4,80%	2.160
S.I.J.P.	28,21%	12.694
Tesoro Nacional	11,12%	5.005
FO.NA.VI.	16,11%	7.248
D.P.Vs.	6,67%	3.003
F.P.I.P.	3,34%	1.501
F.E.D.E.I.	1,11%	500



# ASPECTOS ECONOMICOS

- Según los organismos internacionales la inversión en infraestructura del transporte terrestre debe ser del orden de **3,5%** del **PBI**
- Eso hace un total para nuestro país de **MM\$150.000** anuales
- La inversión del plan posible es de solo **MM\$55.000** anuales



# ASPECTOS POLITICOS

- Los presupuestos deben ser confeccionados con criterios técnicos y las obras seleccionadas en función de parámetros de beneficio, de rentabilidad y de oportunidad, debiendo ser reflejo de una planificación global que adquiera el carácter de política de estado
- El Mantenimiento de la Red debe ser garantizado a efectos de:
  - ❖ preservar la inversión pública realizada
  - ❖ garantizar la seguridad de los usuarios



# ASPECTOS TECNICOS

- La realización de este plan requiere la actualización de las normas de diseño y especificaciones técnicas de los organismos viales
- Requiere también la profundización de la profesionalización de estos organismos
- Requiere profesionales comprometidos con la buena gestión de la obra, desde el diseño hasta su operación y mantenimiento
- Se hace imprescindible contar con un sistema adecuado de control de tránsito para asegurar el correcto uso de las carreteras



# ASPECTOS POLITICOS

- Debe complementarse la ejecución de estos planes con otras medidas que hacen a la economía de las inversiones y al bien común tales como:
  - ❖ adecuado estudio y determinación de las velocidades de operación de cada tramo,
  - ❖ adecuados controles de las mismas y de los comportamientos de los usuarios,
  - ❖ adecuado control de cargas
  
- Estas tareas son responsabilidad de **todos** los organismos del estado, cada uno en actividad específica y sin ellos actuando mancomunadamente no será posible una red eficiente y segura



# CONCLUSIONES

- El transporte carretero es el centro de gravedad del sistema de transporte en Argentina. Por ello el país tiene imperiosa necesidad de desarrollar un sistema de infraestructura vial moderno, que ayude al proceso de crecimiento.
- Las importantes inversiones necesarias hacen que al creciente esfuerzo público directo, deba sumarse ineludiblemente un sistema de participación público – privado que incorpore el aporte directo de los usuarios y mejora la gestión del sistema.
- Es necesario planificar el desarrollo con una relación directa con la evolución del tránsito, afectado por sus tasas históricas y el desarrollo de nuevos proyectos productivos.
- Considerar que dada la importancia en el volumen de las cargas, el análisis de la incidencia de los movimientos de cargas es prioritario, hasta tanto los otros medios mejoren su posición relativa.
- Una concepción unificada del planeamiento físico, con sus beneficios y sus mecanismos de financiación, asegurará un sistema de transporte eficiente.



# CONCLUSIONES

- El modelo financiero debe ser dinámico, adaptado a la realidad de la red y hacia un esquema integrador del país y sus producciones.
- El financiamiento debe tomar en cuenta la maximización del beneficio de la sociedad y transparentar la tarificación del sistema, tomando en cuenta los subsidios cruzados entre los distintos estamentos de la sociedad.
- Esta participación requerirá compromiso público generando marcos de rentabilidad razonable, un esquema jurídico flexible a los cambios de la realidad, y un apoyo permanente y control al sistema.
- Deberán existir concesiones, existirán sistemas de percepción de los usuarios, y un sistema armónico entre los sectores público y privado, que sume inversiones y operación.
- Con algunos ajustes en los insumos necesarios, el país está en condiciones de ejecutar un Plan que avance hacia una red del Futuro.
- El crecimiento del país se completará con una red moderna y segura, aprovechando la experiencia y explicando a la sociedad los daños por demorar los procesos de inversión.



# CONCLUSIONES

- Por sobre todas las cosas debemos contar con profesionales capacitados y comprometidos cada día con un futuro mejor para todos
- Que el objetivo de todos y cada uno de nosotros sea que cada vez tengamos más y mejores caminos y que pongamos todo nuestro empeño en ello

