

# LAS CONCESIONES DE CARRETERAS EN LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO. EL CASO DE ARGENTINA Y DE MÉXICO

## ROAD CONCESSIONS IN DEVELOPING COUNTRIES THE CASE OF ARGENTINA AND MEXICO

SAMUEL CARPINTERO LÓPEZ. Ingeniero de Caminos y Dr. en Ciencias Económicas  
Consultor e Investigador de la Cátedra de Economía Aplicada de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la UPM

**RESUMEN:** Este artículo ofrece una visión panorámica de la evolución reciente de los programas de concesiones de carreteras en los países en desarrollo, con especial atención a Iberoamérica. Se analizan con detenimiento el caso de Argentina y de México, dos de los países iberoamericanos con mayor desarrollo del sistema concesional junto con Chile, país que se analiza con detalle en otro artículo de este mismo número. Se exponen los principales resultados obtenidos en estos dos países en el desarrollo del sistema concesional en carreteras y se presentan las principales lecciones que pueden extraerse. Muchos de los aspectos que resultaron críticos en ambos países son analizados al comentar los diversos aspectos de la nueva Ley Reguladora de Concesiones de Obras Públicas. Este nuevo marco legislativo permitirá que el impulso que se dé a la participación privada pueda servir de ayuda al desarrollo del sistema concesional en los países en desarrollo, principalmente en Iberoamérica.

**PALABRAS CLAVE:** CONCESIONES, DESARROLLO, INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE

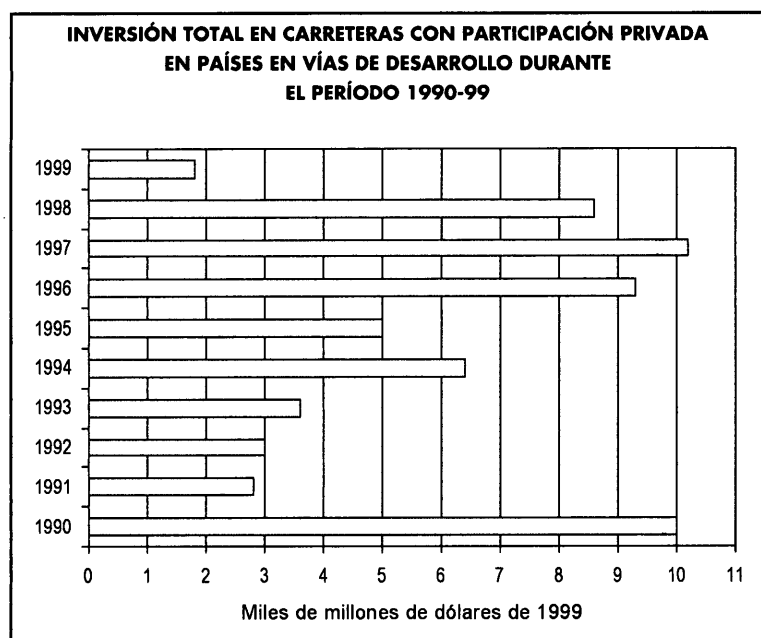
**ABSTRACT:** The present article gives an overview of recent developments in road concession programmes in developing countries and particularly focusing on Latin America. The author provides a detailed study of the cases of Argentina and Mexico. These countries together with Chile (which is the subject of analysis in a further article within this issue) being two of the Latin American countries where the concession system is more widely developed. The article describes the main results obtained in these countries as a result of the development of the road concession system and indicates the main lessons which may be gathered from the same. Many of the aspects which are critical in these two countries are analyzed in the light of the new law of Public Works Concessions. This new legislative framework provides an impetus to private participation which may well serve to further develop the concessionary system in developing countries and particularly those in Latin America.

**KEYWORDS:** CONCESSIONS, DEVELOPMENT, INFRASTRUCTURE, TRANSPORT

### EVOLUCIÓN RECIENTE DE LAS CONCESIONES DE CARRETERAS EN LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO

La participación privada en la financiación de carreteras en los países en vías de desarrollo ha seguido un comportamiento irregular a lo largo de la última década, como puede observarse en el gráfico adjunto. En 1990 era muy elevada, debido —entre otras razones— a los importantes programas de concesiones que tenían en marcha Argentina y México, que serán analizados en este mismo artículo. Sin embargo, durante los tres años siguientes se vio notablemente reducida. En 1994 experimentó de nuevo un crecimiento paulatino, hasta que volvió a disminuir a partir de

1997, debido a la crisis económica que afectó a muchos de los países en vías de desarrollo a finales de la década de los años noventa. El número de proyectos en los que se llegó a cerrar la financiación se redujo notablemente, pasando de 56 en 1997 a 12 en 1999. La inversión correspondiente se redujo de 10.000 millones de dólares en 1997 a 1.800 millones de dólares en 1999. Una excepción de esta disminución generalizada fue Brasil, que llevó a cabo varios proyectos a nivel estatal entre 1997 y 1998. Los efectos negativos de la crisis de 1997 se hicieron sentir especialmente en Asia del Este, donde los compromisos de inversión en autopistas de peaje se redujeron de 6.600 millones de dólares en 1996 a 312 millones de dólares en 1999.



Fuente: PPI Project Database. (Banco Mundial, 2001).

La mayor parte de las inversiones privadas en carreteras de peaje realizadas durante el período 1990-99 correspondieron a América Latina y a Asia del Este. En el caso de América Latina la inversión privada en carreteras alcanzó los 32.400 millones de dólares para el período 1990-99, lo que supone un 52,9 % del total correspondiente a los países en vías de desarrollo. Por su parte, en Asia del Este alcanzó la cifra de 25.000 millones de dólares, lo que representa un 41,4 %. Además, dentro de estas regiones, las inversiones han estado concentradas en unos pocos países, ya que Argentina, México, Brasil, China y Malasia han acaparado las tres cuartas partes del total de las inversiones privadas en carreteras de peaje en los países en vías de desarrollo durante el período 1990-99.

Ahora bien, no todos los proyectos de concesiones de carreteras durante el período al que nos estamos refiriendo (1990-99) han culminado con éxito. De los 279 proyectos acometidos durante dicho período, 21 proyectos con un va-

lor total de 9.500 millones de dólares –localizados en México, Indonesia, Tailandia y Hungría– han tenido que ser absorbidos por los gobiernos correspondientes. Además, han sido frecuentes las renegociaciones de contratos. Entre los factores que han influido en los proyectos con problemas se encuentran la sobreestimación del tráfico previsto, una estrategia inadecuada en la planificación, un mayor interés por parte de los inversores privados en la construcción que en la operación y, finalmente, la inflexibilidad de algunos contratos que limitan de modo excesivo la capacidad de los inversores privados para gestionar los riesgos de construcción y de mercado.

### **SITUACIÓN ACTUAL DE LAS CONCESIONES DE CARRETERAS EN LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO**

Los proyectos de infraestructuras de transporte viario en los países en vías de desarrollo que cuentan con participación privada suponen una pequeña parte de las principales carreteras en esos países. Excepto en los casos de Argentina y Chile, los países más activos en las concesiones de carreteras han transferido al sector privado menos de una décima parte de su red de carreteras. En el caso de Chile, sin embargo, aproximadamente el 40 % de su red principal de carreteras cuenta con participación privada; en el caso de Argentina la proporción es cercana al 30 %.

Hasta ahora, la participación privada en concesiones de carreteras se ha desarrollado fundamentalmente en proyectos situados en las grandes ciudades, donde el elevado tráfico facilita de forma notable la obtención de la financiación. No obstante, se están comenzando a desarrollar algunos proyectos que tienen un mayor riesgo financiero, pero que resultan de gran interés para promover la integración económica de determinadas zonas. Por ejemplo, en Colombia, Malasia y Tailandia se han utilizado diversos tipos de subvenciones para mejorar el *cash-flow* de algunos proyectos y facilitar la obtención de la financiación.

Casi un 70 % de las concesiones de carreteras que actualmente existen en los países en vías de desarrollo han surgido para hacer frente a la necesidad de ampliar y me-

**CUADRO 1. INVERSIÓN TOTAL EN PROYECTOS DE CONCESIONES DE CARRETERAS EN PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO EN EL PERÍODO 1990-99**

	<i>Cantidad en millones de dólares de 1999</i>	<i>Porcentaje respecto del total %</i>
América Latina	32.400	52,9
Asia del Este	25.000	41,4
Europa y Asia Central	1.900	3,2
África Subsahariana	1.400	2,0
Sur de Asia	300	0,5

Fuente: PPI Project Database. (Banco Mundial, 2001).

jorar carreteras ya existentes. Obviamente, este tipo de proyectos implica un riesgo mucho menor en cuanto a previsiones de tráfico que un proyecto de una nueva carretera. Además, en muchos casos, se permite a los inversores privados comenzar a cobrar un peaje tras haber completado unas obras iniciales de acondicionamiento o mejora, lo que mejora de forma notable la viabilidad financiera del proyecto. Por el contrario, los proyectos referidos a la construcción de nuevas carreteras han sido mucho menos frecuentes, especialmente en los últimos años. Este tipo de proyectos que implican la construcción de nuevas infraestructuras viarias han sido desarrollados fundamentalmente en grandes ciudades, para aliviar corredores con grandes intensidades de tráfico y frecuente congestión. Dentro del período al que nos estamos refiriendo, algunos proyectos de nuevas infraestructuras viarias han fracasado debido a errores en la predicción del tráfico, como por ejemplo en México y Hungría. En México, el tráfico real de un proyecto resultó ser un 32 % inferior a lo previsto; en Hungría, el tráfico real en un proyecto resultó ser un 45 % menor que lo previsto, lo que llevó a las autoridades de aquel país a nacionalizar una carretera de peaje recientemente puesta en servicio.

A continuación analizamos detenidamente el caso de Argentina y el de México. Argentina es uno de los países en vías de desarrollo donde más se han desarrollado los programas de concesiones. A pesar de la novedad y relevancia de la reforma acometida por las autoridades argentinas al inicio de la década de los años noventa, se le ha dedicado poca atención en la literatura. México, por su parte, llevó a cabo un ambicioso programa de concesiones, que tuvo importantes problemas. Debemos señalar que el otro país iberoamericano donde más relevancia están teniendo los programas de concesiones en la actualidad, Chile, es objeto de estudio en otro artículo de este mismo número.

### **LAS CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE VIARIO EN ARGENTINA**

Argentina comenzó la reforma del sector del transporte en 1989. Era entonces el primer país de América Latina en privatizar el ferrocarril interurbano, en considerar la posibilidad de otorgar una concesión para explotar el metro y uno de los primeros –dentro de los países en vías de desarrollo– en sacar a concesión la explotación de algunas carreteras. Una de las principales metas de estas reformas era introducir la competencia en la medida en que fuera posible, así como mejorar la calidad de los servicios. No obstante, las razones más decisivas eran de orden fiscal: la reforma estaba encaminada a contribuir a una disminución

### **Los proyectos de infraestructuras de transporte viario en los países en vías de desarrollo que cuentan con participación privada suponen una pequeña parte de las principales carreteras en esos países**

radical del tamaño del sector público mediante la atracción de la mayor cantidad posible de capital privado.

Por el objeto de este artículo, analizaremos exclusivamente los aspectos de la reforma del sector del transporte que están directamente relacionados con las carreteras. La reforma del sector de carreteras comenzó en 1990. Sus principales objetivos eran la reconstrucción y mantenimiento de las carreteras existentes y la reducción de la financiación pública requerida por este sector.

La mayor parte del tráfico estaba concentrado en torno a las principales ciudades –principalmente Buenos Aires y, en menor medida, Rosario y Córdoba– por lo que las concesiones se focalizaron en esas carreteras. En la actualidad, las concesiones abarcan casi 9.500 km de carreteras. El programa de concesiones se complementó con contratos de rehabilitación y mantenimiento, generalmente por cinco años. Dicho programa cubre en la actualidad 12.000 km. de la red principal de carreteras, que están divididos en 400 secciones y se gestionan mediante 61 contratos.

Además del mencionado programa, existen contratos de rehabilitación y mantenimiento que cubren unos 1.900 km de carreteras de la red principal distribuidos en 6 corredores. En virtud de estos contratos, el Gobierno ha logrado llevar a cabo la rehabilitación y mantenimiento de estas carreteras a cambio de pagos mensuales a los inversores privados durante 10 años. En la práctica, por tanto, cerca del 70 % de la red principal de carreteras de Argentina se encuentra bajo explotación privada. Además, un programa más reciente se ocupa del mantenimiento de 41.000 km adicionales de carreteras menos transitadas.

A continuación se explica con más detalle el desarrollo de las sucesivas fases del programa de concesiones de carreteras en este país.

La primera fase del programa de concesiones de carreteras cubrió 3.000 km, aproximadamente un tercio de la red de autopistas interurbanas, mediante doce contratos de doce años de duración cada uno. Estos segmentos tenían tráfico promedios de, al menos, 2.000 y 2.500 vehículos por día, un nivel considerado viable para concesiones de explotación y mantenimiento, pero no para construcción. En la práctica, el concesionario se obligaba a llevar a cabo un programa de rehabilitación, mantenimiento y mejora de la capacidad, como contraprestación del derecho a cobrar un peaje, que se encontraba regulado. Estos contratos de concesión estaban diseñados de forma que se protegía al concesionario frente al riesgo de la inflación. Se establecían diferentes niveles de servicio y el concesionario se obligaba a ir alcanzando sucesivamente los diversos niveles a lo largo de distintos períodos dentro del plazo de la concesión. Los concesionarios se obligaban también a pagar un canon al

A pesar del significativo incremento tanto de la calidad como del tráfico, los beneficios esperados por el Gobierno Argentino desde el punto de vista fiscal no han sido los esperados inicialmente. Este se debe en gran medida al impacto de la crisis financiera mundial de 1995

Estado por el uso de la infraestructura durante el plazo de la concesión, así como a asumir la responsabilidad legal que pudiera derivarse de los accidentes causados por el mal estado de la carretera. Las concesiones de la primera fase fueron otorgadas a doce consorcios formados por 46 empresas privadas. Los criterios de decisión incluían aspectos relacionados con la cualificación técnica y los plazos de las inversiones a realizar, pero el principal criterio de decisión fue la cantidad que se pagaba al Estado como canon.

En febrero de 1991, cuando esta fase del programa de concesiones llevaba tan sólo 6 meses en operación, el Gobierno argentino decidió suspender el programa y renegociar los contratos. Como consecuencia de estas renegociaciones los peajes se redujeron en más de un 50 %, debido a fuertes presiones populares. Para compensar a los concesionarios se suprimió el canon que debían pagar al Estado y el Gobierno se comprometió a conceder subvenciones a las empresas concesionarias por una cantidad proporcional al tráfico de cada carretera. Esta última medida equivalía en la práctica a un peaje en la sombra. En 1995 se llevó a cabo una nueva renegociación, debido al importante crecimiento de los tráficos. En esta nueva renegociación el Estado logró incluir nuevas inversiones en los tramos concesionados. Ahora bien, como contrapartida las empresas concesionarias obtuvieron una prolongación de sus respectivos plazos de concesión.

En 1992 se puso en marcha una segunda fase del programa de concesiones. Su objetivo era la explotación, mantenimiento y mejora de tres autopistas de acceso a Buenos Aires. Para esta nueva fase, el Gobierno contaba con la experiencia acumulada en la fase anterior, lo cual facilitó la tarea de establecer las condiciones que se debían especificar en los contratos de concesión. En esta ocasión, el riesgo debía ser asumido casi en su totalidad por la empresa que resultara adjudicataria de la concesión. La variable de decisión fue en este caso el menor peaje a cobrar que se ofreciera. Las principales condiciones que se exigían al adjudicatario eran las siguientes: debía realizar una parte importante de las obras de mejora antes de comenzar a cobrar el peaje, debía entregar la infraestructura en perfectas condiciones al finalizar el plazo de concesión, debía hacer frente a la responsabilidad legal ante posibles accidentes causados por el mal estado de la carretera y el Gobierno no garantizaba ningún nivel mínimo de tráfico.

Aunque esta segunda fase del programa de concesiones contaba con la experiencia de la anterior, no estuvo

exenta de problemas. De hecho, no hubo excesiva competencia entre ofertantes; en dos de los tres casos tan sólo hubo dos ofertas.

### **PRINCIPALES RESULTADOS DE LOS PROGRAMAS DE CONCESIONES EN ARGENTINA Y LECCIONES QUE PUEDEN EXTRAERSE**

Los resultados de los programas de concesión de carreteras en este país son, en términos generales, variados. A pesar del significativo incremento tanto de la calidad como del tráfico, los beneficios esperados por el Gobierno desde el punto de vista fiscal no han sido los esperados inicialmente. Este se debe en gran medida al impacto de la crisis financiera mundial de 1995.

Por lo que se refiere a las concesiones de autopistas interurbanas el éxito en términos de mejora de la calidad es claro. El mantenimiento de estas autopistas ha mejorado notablemente. La proporción de pavimento en malas condiciones ha disminuido de cerca de un 30 % en 1989 a un 25 % en 1993 y se prevé que descenderá hasta un 10 %. Por otra parte, también se ha conseguido un aumento claro del tráfico. El uso de las carreteras concesionadas se ha cuadruplicado entre 1991 y 1997. Como contrapunto negativo, las subvenciones que deben ser pagadas por el Gobierno a los concesionarios han aumentado notablemente. A pesar de que las tarifas han aumentado un 50 % en promedio entre 1991 y 1998, el Gobierno adeuda importantes cantidades a las empresas concesionarias. Como puede suponerse esto ha generado importantes tensiones entre el Gobierno y las empresas.

En cuanto a las concesiones de los accesos a Buenos Aires, los resultados no han estado a la altura de las expectativas, aunque se ha logrado mejorar de forma notable la capacidad de tráfico de dichos accesos. Como puede verse en el cuadro 2 los resultados obtenidos no son malos, aunque se están obteniendo en plazos mayores de los inicialmente previstos. Esto se ha debido en gran medida a problemas legales y técnicos surgidos durante la fase de construcción de las diversas infraestructuras.

Tres son las lecciones más importantes que pueden extraerse de la experiencia de Argentina en concesiones de carreteras. En primer lugar, es importante tener criterios de adjudicación que sean simples y transparentes. Esto evita complicaciones innecesarias a las empresas que hacen ofertas ya que no deben atenderse a múltiples criterios. En segundo lugar, en caso de ser necesario llevar a cabo una renegociación de los contratos, las reglas para renegociarlos deben ser expuestas y tan rápido como sea posible. De esta forma se logra que todos los concesionarios jueguen con las mismas reglas. En el caso de Argentina estas reglas no estuvieron claras hasta 1995, lo que generó múltiples problemas con las empresas concesionarias. En tercer lu-

gar, si las competencias acerca de la regulación y gestión de las concesiones de carreteras se encuentran repartidas entre diversos niveles de la Administración Pública (Gobierno central y provincias, en el caso de Argentina), debe prestarse especial atención a la coordinación entre los distintos niveles. La situación se complica si —como ocurrió en el caso de Argentina— durante el plazo que dura la concesión tiene lugar un traspaso de competencias desde la Administración central a la provincial.

### **LAS CONCESIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE VIARIO EN MÉXICO**

Como hemos comentado, México es uno de los países —junto a Brasil, China, Malasia y Argentina— que dieron un importante impulso a las concesiones de carreteras en la década anterior. El programa de concesiones que se llevó a cabo desde 1989 a 1994 tuvo como consecuencia que el número de km de carreteras concesionados pasará de 4.500 km en 1989 a 9.900 km en 1994. En los primeros meses de 1995, 44 concesiones se encontraban en funcionamiento, total o parcialmente. La inversión en este programa alcanzó los 13.000 millones de dólares, que se financiaron mediante préstamos de los bancos locales, la inversión privada y contribuciones tanto del Gobierno Federal como de los Gobiernos de los Estados.

El procedimiento por el cual se diseñaron las concesiones fue el siguiente. La Administración Pública fijó el peaje que el concesionario estaba autorizado a cobrar, que podía ser modificado cada año tan sólo para mantener constante su valor real. Las empresas interesadas recibieron de la Administración Pública estudios previos, previsiones de tráfico y estimaciones de coste. El criterio decisivo para adjudicar las concesiones era el plazo más corto de la concesión, que no podía exceder en ningún caso de 20 años. La Administración Pública ofrecía una garantía parcial en cuanto a las previsiones de tráfico y las estimaciones de costes. Si el tráfico resultaba ser inferior al previsto, el concesionario podía solicitar una prórroga en el plazo de la concesión. Si los costes de construcción resultaban superiores en un 15 % a los estimados o la Administración Pública introducía cambios en el diseño, el concesionario podía solicitar una prórroga en el plazo de la concesión.

En conjunto el programa de concesiones fracasó, ya que la conjunción de diversos problemas, que analizaremos a continuación, condujo a que se paralizara el programa con las consiguientes repercusiones económicas y financieras.

Los principales problemas con los que se enfrentó el programa de concesiones de carreteras de México proce-

dían de orígenes diversos: aspectos regulatorios e institucionales, deficiencias en los proyectos, problemas financieros e influencia de factores macroeconómicos.

En lo que se refiere a los problemas derivados de los aspectos regulatorios e institucionales podemos destacar los procedimientos inadecuados de licitación, una regulación inadecuada en los bancos propiedad del Estado, un mercado financiero local insuficientemente desarrollado y una capacidad institucional escasamente desarrollada. Dentro de los procedimientos inadecuados de licitación destacan la falta de rigor en los requisitos de precalificación y unos criterios de selección que —en la práctica— limitaban los candidatos a unos pocos grupos locales que estaban más interesados en la construcción de las infraestructuras que en la viabilidad financiera a largo plazo de los proyectos. Además, los candidatos no estaban obligados a presentar un plan financiero detallado.

Por lo que respecta a las deficiencias en el diseño de los proyectos, los problemas que surgieron condujeron a que el coste medio por km de nueva carretera pasara de los 1,7 millones de dólares estimados a 2,6 millones de dólares de coste real. Entre las causas que explican los problemas que surgieron destacan las siguientes: la construcción se comenzaba, con frecuencia, con proyectos de construcción y cálculos muy elementales; la construcción de la nueva carretera se comenzaba sin haber conseguido previamente todos los permisos necesarios para llevar a cabo las obras y para hacer pasar la nueva carretera por el itinerario previsto; se producían cambios imprevistos en el diseño por parte de los responsables gubernamentales de supervisar la construcción; las obras se paraban con cierta frecuencia, debido a problemas burocráticos o a que los procedimientos habían sido diseñados de forma precaria. Hay que destacar también que muchos problemas surgieron como consecuencia de errores en las estimaciones realizadas al diseñar los proyectos, por ejemplo, en lo relativo a las estimaciones de tráfico, tanto en intensidad como en composición.

En cuanto a los problemas financieros asociados al programa de concesiones, destacan la falta de liquidez de los mercados financieros locales, los problemas a los que tuvieron que hacer frente los inversores internacionales (préstamos a corto plazo, elevado coste, riesgo cambiario, tasa variable, riesgo de devaluación), así como la escasa cobertura por parte de las empresas aseguradoras.

Finalmente, dentro de los aspectos macroeconómicos destaca la crisis mexicana de finales de 1994, que condujo a una devaluación de la moneda y a un desequilibrio financiero que perjudicó de forma muy relevante al programa de concesiones de carreteras.

Los principales problemas con los que se enfrentó el programa de concesiones de carreteras de México procedían de orígenes diversos: aspectos regulatorios e institucionales, deficiencias en los proyectos, problemas financieros e influencia de factores macroeconómicos

Como consecuencia de este cúmulo de problemas y obstáculos, el programa de concesiones de carreteras en México fue paralizado, a pesar de que el gobierno tenía previsto hacerlo extensivo a 6.500 km adicionales de carreteras. En agosto de 1997 el Gobierno mexicano puso en marcha un programa por el que 23 de las 52 concesiones de carreteras que estaban en operación durante el período 1990-94 pasaban a manos de Gobierno, que se hizo cargo de una deuda de unos 4.800 millones de dólares (aproximadamente se adeudaban dos tercios a los bancos comerciales y un tercio a empresas constructoras).

Visto con la perspectiva de varios años, algunos expertos califican dicho programa como un esfuerzo pobre y apresurado para construir unas infraestructuras que el país necesitaba; otros lo ven como un simple mecanismo para sacar a la industria de la construcción de una situación de crisis. Independientemente de cuál sea el diagnóstico acerca de los pobres resultados obtenidos, desde el punto de vista de la inversión privada el principal resultado fue la salida del capital privado de ese sector, así como el incremento de la cartera mexicana de préstamos fallidos.

## CONCLUSIONES

En este artículo hemos analizado cuál ha sido la evolución de los programas de concesiones de carreteras en los países e vías de desarrollo, con especial atención a Iberoamérica y al caso de Argentina y de México. Como se ha explicado con detalle en la primera parte del artículo, los programas de concesión de carreteras en los países en vías

de desarrollo han seguido una evolución muy irregular a lo largo la década anterior. Además, gran parte de estos programas han estado concentrados en unos pocos países (Argentina, México, Brasil, China y Malasia) en los que se ha desarrollado dos tercios parte de las concesiones de carreteras en los países en vías de desarrollo. En general, estos programas se han desarrollado principalmente en los accesos de las grandes ciudades, ya que en estas zonas los elevados tráficos facilitan mucho la obtención de la financiación.

Por otra parte, en este artículo se ha estudiado con detenimiento el caso de Argentina y el de México. El primero ha sido un país pionero en Iberoamérica en la reforma del sistema de transportes. El análisis del desarrollo del programa de concesiones de carreteras en Argentina proporciona algunas lecciones que son de interés. Las principales enseñanzas muestran que es importante tener criterios de adjudicación que sean claros y transparentes, que las reglas para renegociar los contratos deben ser expuestas tan pronto como sea posible y que debe prestarse especial atención a la coordinación entre las diferentes administraciones que tienen competencias en esta materia. En cuanto al caso de México, el fracaso del sistema de plazos cortos pone de manifiesto la importancia de diseñar adecuadamente los procedimientos asociados a la puesta en marcha de las concesiones. El impulso que la nueva Ley Reguladora de Concesiones de Obras Públicas va a permitir dar en nuestro país a la participación de la iniciativa privada podrá servir de ayuda a los países en desarrollo —especialmente a los de Iberoamérica— para impulsar allí el sistema concesional. ■

## BIBLIOGRAFÍA

- Dailami, M. y Klein, M. (1998): "Government Support to Private Infrastructure Projects in Emerging Countries", *Working Paper* n. 1868, World Bank Institute, The World Bank Group.
- Dailami, M. y Leipziger, D. (1997): "Infrastructure Project Financing and Capital Flows: A New Perspective", *Working Paper*, n. 1861, World Bank Institute, The World Bank Group.
- Estache, A.; Romero, M. y Strong, J. (2000): "The Long and Winding Path to Private Financing and Regulation of Toll Roads", *Working Paper*, n. 2387, World Bank Institute, The World Bank Group.
- Estache, A.; Carbajo, J. y De Rus, G. (1999): "Argentinas's Transport Privatization and re-Regulation: Ups and Downs of a Daring Decade-Long Experience", *Working Paper* n. 2249, World Bank Institute, The World Bank Group.
- Fay, M. (2001): "Financing the Future: Infrastructure Needs in Latin America, 2000-05", *Working Paper* n. 2545, World Bank Institute, The World Bank Group.
- Rogozinski, J. y Tovar, R. (1998): "Private Infrastructure Concessions: The 1989-1994 National Highway Program in Mexico", *Working Paper*, World Bank.
- Ruster, J. (1997): "A Restrospective on the Mexican Toll Road Program", en *The Private Sector in Infrastructure*, World Bank.
- World Bank (2000): "Toll roads", *Public Policy for the Private Sector*, Note number 224, Private Sector and Infrastructure Network, The World Bank Group.
- World Bank (2001): Private Participation in Infrastructure Database.