

# SESIÓN DE MINISTROS MINISTERS' SESSION SÉANCE DES MINISTRES

Temas y mesas de trabajo

## TEMA 1

### FINANCIAMIENTO SUSTENTABLE DEL TRANSPORTE SUSTAINABLE TRANSPORTATION FUNDING FINANCEMENT DU TRANSPORT DURABLE

#### Banco Mundial

Costa Rica  
China  
Burkina Faso  
India  
Islandia  
Costa de Marfil  
España  
Nicaragua  
Ghana  
México

#### World Bank

Costa Rica  
China  
Burkina Faso  
India  
Iceland  
Côte d'Ivoire  
Spain  
Nicaragua  
Ghana  
Mexico

#### Banque Mondiale

Costa Rica  
Chine  
Burkina Faso  
Inde  
Islande  
Côte d'Ivoire  
Espagne  
Nicaragua  
Ghana  
Mexique

#### MODERADOR:

#### PEDRO FERRIZ DE CON

Periodista y productor de poticieros

Journalist and producer of newscasts

Journaliste et producteur de bulletins d'information

México



Muchas gracias al Secretario de Comunicaciones y Transportes de México, por este mensaje como anfitrión del evento por la parte de nuestro país.

Es muy importante el tener la voz de las personas más autorizadas para hablar de esta temática a nivel global; hoy, en este mundo tan

inter-relacionado por todos los medios a nuestro alcance, las acciones, las reacciones, las interacciones entre todos los pueblos requieren de instituciones que tengan, no solamente denominadores comunes, sino tal vez una plataforma que resulte lo suficientemente alta como para ver la problemática de todas las naciones. Por lo mismo, se nos hace muy puntual la intervención de **José Luis Irigoyen**, que es director del Departamento de Transporte, Agua e Información en Tecnología de Comunicaciones, nada menos que del Banco Mundial, que tiene una visión general de la problemática global en este siglo. Con todas las adaptaciones, con todos los cambios, con toda la actualidad, él nos viene a proponer el tema de financiamiento sustentable del transporte.

José Luis Irigoyen, Banco Mundial, con ustedes.



Buenas tardes, es un privilegio estar aquí con todos ustedes y en particular, poder escuchar de los ministros sus ideas al respecto de este tema: el tema de encontrar soluciones al financiamiento sostenible en el contexto actual, que es realmente una prioridad para todos.

I would like to leave with you four messages to frame this discussion. Maybe the ministers will like to elaborate more on these.

The first message is that we have to talk about the other deficit. With the crisis and everyone concerned about the possible economic slowdown, we tend to forget about the other deficit. The infrastructure needs are enormous. There are many estimates about infrastructure needs. Some are talking about one trillion dollars, of which half of it is only been funded. So, clearly there is a need to do a better job in funding. New sources of funding that will allow us to mobilize. This, in Africa alone, a very detailed study done two years ago has shown that will be needed 93 billion dollars to close the infrastructure gap. Just to

cover the basic. Just to maintain growth, of which 45 billion is being provided by government spending and user charges.

The world, fortunately, has learned from previous crisis and we see with a lot of hope that now the G20 has an infrastructure pillar and they will be coming up with strong messages that we need to keep up spending in our investments in infrastructure, because otherwise this will compromise growth, and what the economy in the world needs now is rapid growth.

The needs are enormous and are also increasingly growing in the developing world. Estimates, forecasts about future mobility needs show that in the developing world this will... means that the kilometer mobility will increase five, six times in thirty years.

The second message is that clearly we need to broaden the sources of financing. The slowdown of the economy is putting enormous pressure on public sector funding: tax revenue in certain countries going down, adjustments to meet fiscal targets. Doing more with less is the current message. Public sector investment in road infrastructure will remain at the core, certainly. However we can do a better job mobilizing other sources of funding.

For example, private financing has come to a mature development in many countries and has worked very well for many countries. If you look at 2010, in spite of the crisis, 162 billion dollars were committed to infrastructure projects with the private sector, through the private sector. If you compare these 162 with the overall, with all the multilaterals together investment in infrastructure 45 billion dollars, you realize that, in spite of the fact that there are drops, it can be very helpful.

The bank... the World Bank Group, for example, realizes the importance of infrastructure, of supporting infrastructure, and we have increased dramatically our lending during these three years to 24 billion alone; so, out of the 45, 24 from the World Bank, and nevertheless this is a drop at the Bank.

So today we are discussing how can we maintain private sector financing in the road sector, given the crisis. Short term, measures will be needed to keep the programs alive, but this is workable. And there is a future if we work together in terms of developing, not only stronger

pay plans, but also the institutions to manage them that will reduce the risk and will attract the private sector.

In the World Bank Group we are committed with the IFC, our private sectors arm, to work together on solutions providing warranties as needed, and helping in particular the countries, developing countries, to prepare a robust pay plan of projects. That will help them establishing the track record needed in order to stimulate more financing.

If you look at India today, in 2005 there was zero private financing. Today it is more than 30 percent of the total investment, and they are planning in the next five years plan to even increase it to 50 percent of the investment needs.

Another way of looking at the broadening the sources of funding, we need to look also at how the sector is being funded, mostly through gasoline taxes. Thanks to the efficiency gains in reducing gasoline consumptions of our feeds, consumption of gasoline will go down and that will put a lot of pressure in those systems that are purely based on taxing gasoline. So, there is going to be a need to look more in terms of schemes that will have greater cost recovery through charges, fees to the users, and perhaps a different kind of our user charges; distance charges, for example.

Our third message is that part of the funding, the financing, will have to become internally from the current spending, and this is what we call the efficiency gap. See, tactic budgets, doing more with less will bring much more scrutiny on the efficiency and the quality of road spending.

Let me give you an example based on the study we did in the African region: better planning and prioritizing of the investments; making sure the budgets allocated every year are really spent; securing stable sources of funding for road maintenance and improving the delivery of these services more cost-effectively.

This can add 17 billion dollars every year in the African context. So, this governance agenda of improving the quality of the spending is at the center of the initiative to broader and to increase the sources of funding.

And finally, the last message: smarter institutions and policies. If you think in terms of the challenges we face today, not only from a financial

point of view, but to tackle the current development challenges, we will require better integration. See, today we are not only talking about road transport but also the integration with other services. Remaining competitive will require improving logistics.

Solutions like... regional solutions, for example, in the context of the African region and in other places as well, where we can, with the same level of investment, get more rapid growth and a greater impact. Making our road infrastructure resilient to climate change. These are new news... new needs that we have to tackle and we require institutions capable of coordinating with other institutions, because these problems call for a coordinated effort.

So, in the context of the Bank, for example, we are more than willing to continue supporting and increasing our support to the infrastructure and the new overarching goal that we are defining: green roads for all. Ensuring that countries... We support countries in developing their infrastructure programs in a way that they don't lock in themselves through decisions that thirty years later will compromise the competitiveness.

So I will stop here.



Muchas gracias. Nos damos cuenta de que aquí hay cuatro mensajes muy claros que nos manda el Banco Mundial, en la voz de José Luis Irigoyen, director del Departamento de Transporte, Agua e Información Tecnológica de Comunicaciones del Banco Mundial.

Es claro que el mensaje está ligado con la problemática financiera del mundo. Hoy que las reglas parecen empezar a ser otras, no solamente es el financiamiento de los proyectos, sino fórmulas para hacer más eficientes estos financiamientos con la co-participación del sector privado. Tiene que haber en la inversión un grado de eficiencia, se antoja que la problemática nos lleva no solamente a hacer la arteria, sino a conservar el flujo de sangre en la arteria, con un buen mantenimiento y proyectos viables que requieran lo menos y, al mismo tiempo, que haya un mayor servicio de aquel proyecto que se hizo para la carretera y que las inversiones resulten más inteligentes,

con instituciones y políticas públicas que nos lleven a un menor impacto de nuestro planeta y que sirvan en el mediano y en el largo plazo, sería básicamente la propuesta del Banco Mundial.

Yo quisiera invitar a los ministros de la primera mesa a provocar su comentario. Yo les pediría que tuvieran aquí una exposición de lo que ustedes consideran importante de lo que ha dicho el Banco Mundial, este foro es suyo. ¿alguién quisiera pasar?, por favor.



Buenas tardes, el comentario sería interesante... perdón, Francisco Jiménez de Costa Rica. Plantea el Banco Mundial, desde luego que un escenario para 2011 en adelante es esa figura del financiamiento. Acordémonos rápidamente que en los setenta y los ochentas también nuestros países, fundamentalmente los que estábamos en vías de desarrollo, acudimos al financiamiento externo como la forma de incorporar en la infraestructura ese crecimiento necesario. Setentas, ochentas fueron de gran financiamiento externo que nos llevó a endeudamientos importantes. Viene la época de los ochenta en crisis, se cierra el financiamiento externo y empezamos a trabajar con recursos propios y a empezar a ver un deterioro de nuestras redes viales que habíamos logrado desarrollar a partir del financiamiento externo, y es cuando el Banco y otros organismos plantean en los noventas la tarea de la conservación, y venimos hablando aquí del concepto de impuesto al combustible para que sea "quien más usa, más paga", esa fue la tónica en los noventas.

Y ahora, venimos, una vez que viene la crisis del financiamiento externo, nos obligan a los países a tener que readecuar financiamientos, lo logramos algunos, el caso de Costa Rica hizo una readecuación importante del financiamiento externo que se había desarrollado por muchos años, que nos llevó a comprometer un 30% del presupuesto nacional, solo en pago de financiamiento externo. Entonces hoy, el reto es una mezcla entre lo que en el pasado fue eficacia, significa que no tanto preocuparse por el acceso a los

recursos, sino lograr el desarrollo de la infraestructura, la penetración, detrás de cada kilómetro de carretera teníamos desarrollo, teníamos escuela, teníamos producción. Ahora el reto, después de eso, es eficiencia y eficacia, porque no solo es que se llegue, sino que ahora sí, con la inversión mayor en rendimiento.

Particularmente importante, y lo decía el Señor Ministro de México, competitividad: hoy hablamos de la logística, hablamos de la conectividad y hablamos que el costo de la logística es determinante en el desarrollo de nuestras economías. Por eso, me parece muy interesante que en el tema de financiamiento público-privado, que es un eje importante ahora, hablemos de corredores, hablemos de integración y corredores logísticos, no ya del simple desarrollo de infraestructura o del desarrollo. No, la palabra es corredor logístico y ahí sí, la alianza público-privada podría tener valores agregados adicionales, como son los recursos provenientes de las economías en cada punto de logística que se pueda desarrollar en un corredor, por ejemplo.



Gracias, señor ministro, muchas gracias.

El Ministro de China. China quiere hablar de su experiencia. Hoy todos volteamos a ver a China para ver qué es lo que está haciendo, y el tema de China es que no sabe hacer nada en pequeño, por la simple y sencilla razón de que no son pequeños, son enormes y su experiencia será muy importante.



Thanks.

Honorable secretary of communications and transport of Mexico.

Dear friends and colleagues, good afternoon. I am very pleased to take this opportunity to share with you the toll road policy in China.

Before 1985, the funds for lot infrastructure erectments in China was emerging from parties election are crescent of the central government on part of lot maintenance fees, claimings by local companies. At that time, the annual investment erode and average was only equivalent to 0.3 percent of GDP of the year. With the reform and the opening act policy, the national economy was growing very fast.

In order to meet economical and social demands, the Chinese government in 1984 adopted important road development policy. That is: building roads by loans and repairing roads by tolls. This policy brought the institutional... on government funds and formed the road construction finance and..., which is investment by state, funding by local governments, social financing and use of foreign investment.

This policy has laid a sound regulatory and institutional foundation for the fast development of road network. With this policy, the two past, the two decades have built the farthest and largest scale of road, roads in China. To date, 99 percent of expressways, 64 percent of class one highways and 46 percent of class two highways have been built out of the toll road policy.

The toll road policy has speed up upgrading the technic standard of network on China, of China infrastructure, with a five regions positive impacts of the national economical development and social progress. However, with a transport network taking shape, China, as economy in transition, hasn't reviewed his toll road policy and has not eased some problems.

The first problem is a heavy realize of some localities on the toll road policy, with a less government's fiscal inputs, this large, a large scale of road, toll road and two native toll stations. The second one is the rise of high toll tariff for the early built toll roads as a result of our certainties of reducting of the traffic wear-up.

The third is the ineffective control of some toll road upgrations become businesses, which costs too much rotation to the recollection of tolls as a price of road maintenance and service.



Now, in China, the amount for road infrastructure demands our best. In order to respond to new demands, China will follow across a toll road policy by coordinating the development of two types of road system. One is the no toll road system of rising ordinary roads of a universal service nature. The other is a expressways system, toll road system. To achieve this, China is going to do the following:

One. To speed up investment... for the road network, with the investment mainly from the government.

Two. To stimulate and regulate existing toll roads, to pull social resources to... construction by the principle of concession.

Three. To establish a strict and effective toll road monitoring system, to ensure a national scale of toll roads. Regulated collection of tolls, a scientific price per scheme, open and transparent information system, ... technic conditions, and service quality.

Thank you for your attention.



Muchas gracias, muchas gracias. Es el esfuerzo de China, en ese enorme territorio de 10 millones de kilómetros cuadrados que, básicamente no hay una historia muy diferente en el caso chino. Ellos hablan de un financiamiento general del gobierno, que después se vino a regionalizar para después entrar en un terreno similar al de otros pueblos, que han venido viendo cómo algunas veces las regiones crecen de una manera diferente. Ellos tratan de estabilizar el crecimiento regional en sus diferentes frentes, que son muchos, y están tratando de hacer de este, yo creo que el reto de cualquier país, que sería un crecimiento armónico de sus carreteras en función de sus territorios y de la conectividad que estos deben de tener entre sí. El caso chino es un caso realmente interesante y creo que puede aportar muchísimo, sobre todo en función de un tema que será cada vez creciente y que es el tema de volúmenes, grandes volúmenes, grandes poblaciones a ser comunicadas. No debemos de olvidar que solamente China representa una quinta parte de la población del mundo, con toda su problemática.

Señor Ministro de Burkina Faso, estamos escuchándole.



Oui, c'est le Burkina Faso, effectivement, nous passons d'un grand pays à un petit pays, mais un petit pays également qui a ses ambitions, qui a sa volonté de lutter contre le sous développement.

Je dois dire que nous partageons entièrement l'exposé de Monsieur Luis qui a effectivement posé le doigt sur la problématique du financement des infrastructures dans nos pays. Le pays, où comme vous le savez, tout est prioritaire: la santé est prioritaire, l'éducation est prioritaire, l'agriculture est prioritaire et ne parlons pas des infrastructures qui constituent le socle du développement.

Alors c'est dire que face à ce triple défi, le gouvernement du Burkina Faso a adopté des mécanismes depuis les années 1983-1984 dans le cadre du financement du développement de son réseau routier.

La première initiative qui a été prise sous la révolution a consisté à mettre ce qu'on a appelé la taxe routière sur les principales routes, la taxe routière visait effectivement à mobiliser des ressources pour apporter un appui au budget de l'état afin de permettre justement à l'état d'apporter des réponses aux préoccupations de l'entretien du réseau routier mais aussi de son extension.

Cette expérience a été conduite jusqu'aux années 1990 où dans le cas du programme d'ajustements structurels, nous avons été amenés à mettre en place d'autres mécanismes.

Ce mécanisme a consisté à coupler la collecte de ressources directement au niveau de taxes des péages, par la collecte de ressources nouvelles, dont la taxe sur les produits pétroliers dont vous parliez tantôt, qui permet de mobiliser bon an mal an un certain volume financier nécessaire à l'entretien du réseau routier.

Mais le grand problème que nous rencontrons est le suivant. Sur le réseau classé, c'est à dire le réseau des routes principales, nous ne rencontrons pas de difficultés à avoir de financement extérieur pour accompagner les aménagements, l'entretien périodique et la réhabilitation. Par contre, sur le réseau de routes rurales, qui représentent l'essentiel du réseau parce que nous comptons 15 000 kilomètres de routes principales, mais nous comptons 46 000 kilomètres de routes rurales répertoriées avec un besoin estimé à 120 000 kilomètres de routes.

Alors vous comprenez que quelle que soit la volonté du gouvernement, il est véritablement difficile de mobiliser des ressources pour aménager 120 000 kilomètres de pistes si l'on prend un coût moyen de l'ordre de 15 millions, 10 à 15 millions de francs les kilomètres de pistes aménagées.

Sur le réseau classé et routes principales il faut aller chercher dans les 50 à 60 millions de francs pour aménager une route du réseau classé.

Le problème du partenariat public-privé se pose à ce niveau: c'est vrai, depuis un certain nombre d'années, on a privilégié le financement par le secteur privé, mais le secteur privé intervient lorsqu'il y a un retour sur l'investissement.

Sur le réseau de pistes rurales, vous n'avez pas de retour sur l'investissement.

C'est là que la difficulté est née et c'est là justement que nous rencontrons des sérieuses difficultés de maîtrise du réseau en termes surtout de sauvegarde du patrimoine.

Voilà un peu c'est que j'ai voulu partager avec vous comme difficultés pour le Burkina Faso.



Muchas gracias. Habla ahora de un país muy pequeño con una problemática similar, con la necesidad de mezclar los recursos del propio país con los recursos petroleros y con los recursos que le pudieran aportar las instituciones privadas, externas y privadas en lo

particular, y es una problemática muy parecida en donde también ellos deben de encontrar lo que planteaba el Banco Mundial de no solamente proyectos viables, sino inversiones inteligentes que les lleven a optimizar, dentro de sus escasos recursos, a lo que tendría que ser proyectos que realmente aguanten la sustentabilidad en mediano y largo plazo.

Quisiera darle paso a un país “grandote”, a la India, y después pasar a Islandia, si me lo permiten en este orden para ir comparando, de ser posible, países con enormes problemáticas, con países con problemáticas más pequeñas. India, por favor.



Thank you very much. Good afternoon everybody, ladies and gentlemen. I'm from India; I'm the deputy minister of transport that only includes roads. And that is the focus, as far as India goes. And I wish to use this opportunity to tell you the India growth story where we are one of the largest road networks in the world, only second to the United States of America.

And we have been focusing on the government in the past, in the previous five year plan where we planned to spend about five hundred billion dollars. And as my friend from the World Bank has just mentioned, in the next five year plan, starting in 2012, it would go, the target is one trillion dollars, and half of this would come from the private participation that is being actively pursued in India.

We are focusing very much on the PPP rule, where our intention is, with the growth that India has over nine percent, that not only our roads are taken care of, but the roads structure reaches to the rural areas and the rural part, people also become connected to the cities are part of the growth story.

And in this PPP model which India is following we have taken the best practices from across the world. We are open, we have opened up to

FDI a hundred percent on automatic rule, we are giving tax concessions, we are looking at, primarily, at other things such as, which are not, not on toll. We have this OMD upgrade ... and toll basis where roads which are not being ... can be given repairs and taken care of where to the OMD rule. And people are willing to pay if they get a quality service. If they get quality roads, people are not adverse to the toll method of funding.

We are also looking at other, other issues which India is going through because of the population pressure on land. Land is a very emotive issue in our country. We've gone to legislations where we are giving high compensation to people parting, with their land for all purposes. And people are willing to go... but not, not at the cost of being cheated.

So land is one issue which we will overcome and we meant to give our investors, concessioners, a hassle free environment: when they would come and set shop in India, there would be no problems with regard to land.

The other issue is with dispute resolution, where... We are going ahead with the UN international standards, where all dispute resolution... aim pleads for any, any problem that any concessioner, lender, other user faces.

The other issue which India is also focusing on is that we plan to build twenty kilometers of road per day. We have already ordered seven thousand and three hundred kilometers in the past one year, and we are ready for the next year with twenty five thousand kilometers more of roads to be ordered, so that is the kind of numbers you are looking at in India.

The other financial aspects that need to be looked into, very much... we are, we are very much aware of issues that they are, but we are giving concessions ... put together and I understand, as far as banks and the lending people are concerned, this, this area is a very, very... This time frame is very huge, but we are, we are looking at... amending this, this time frame, we are also going ahead with allowing non-banking finance companies to raise funds, so that it becomes easier for fund, for the road sector.

And these are the certain, certain issues that I wanted to highlight and I, I wish to also point out that in cases of roads which are not that viable, we go through... to one of the toll roads, which is, which is a

viable sector, where there is enough traffic, the other one goes through a... route, especially in the rural areas, so... And also, the government doesn't show that a case to the extent of forty percent there is a viability gap funding, which the government does step in and, and help concessioners, so that even those roads are taken care of, which don't have that kind of traffic and are not that lucrative for the private players.

And this is the sum of issues that I wished to highlight and I welcome the scrutiny here, everybody here to focus on India. Take a look and be a part of India growth story.

Thank you very much.



¡Qué bárbaro!... impresionante el caso de la India, con... el segundo país en infraestructura carretera del planeta, con una inversión potencial de un millón de millones de dólares, que es una cifra realmente impactante y con la necesidad de hacer una infraestructura carretera de más de 25 mil kilómetros para el año que entra. Estamos hablando de uno de los sistemas carreteros más importantes del planeta. Claro, con el mismo reto, el reto de hacer todo con fondos del propio gobierno, con fondos regionales y también con una participación del sector privado, extendiendo concesiones en función... son concesiones a largo plazo que requieren, por lo menos en el caso de la India, de tres décadas para sacar esto adelante, con toda una problemática también de sustentabilidad, que parece ser la palabra dominante de este foro.

Vamos al caso de Islandia, con toda la problemática que esto representa, y yo le doy el foro a Islandia. Por favor, señor ministro.



Thank you.

When it comes to investment in road networks, it should not be a question of what the private investors want. It should not be even a question of what the World Bank wants or what the governments want. But eventually it is a question of the taxpayers and the users of the systems will put up with in the future.

Our experience in my country shows that private investment is more expensive for the taxpayer and the user than public investment; but government's lack money ends private-public partnership.

And the thing it was the general secretary of the WRA-EU this morning referred to the Paris Conference in 2007, where there was optimism, he said, that the public-private partnership would bring considerable capital into roads construction in the coming years; but he also pointed out that this has not materialized due to the financial crisis.

In Iceland, the shelter program had been in part upon, with the pension funds taking a lead. But now these schemes have been put aside, at least temporarily, and the reason is public protest. The idea has been to create economically sustainable projects. Economically sustainable in the sense that they should be user-paid and the entire cost should be paid this way.

But with rising fuel prices and diminishing purchasing power of households, due to the economic crisis, the consumers now say: they refuse to pay. I might add that transport is weighting ever more in the family purse, coming in second place after housing.

So, now we ask what to do. We are now put, bet on, putting more resources into public transport, which after all leads to socially better and more just solutions and more environmentally sustainability.

Of course, we will keep on ... building our roads. In Iceland, the fuel taxes are earmarked for road construction. We are looking into different ways of financing the, the road system, but in the coming years and with this ongoing financial crisis, and increasing disparities... due to this we will put more emphasis on public transport.



Es el punto de vista de Islandia, cuando se evalúa que el financiamiento público resulta mucho más barato o más barato que el privado, pero que, finalmente tiene dos puntos de vista que yo creo que son fundamentales Islandia: uno es, no estamos para lo que quiera el inversionista privado, no estamos incluso para lo que quiera el gobierno, tenemos que ver qué es lo que quiere el pagador de impuestos, es decir, el ciudadano, por un lado, y por el otro lado, un concepto que tendrá que ser tomado por todos los pueblos es el eficientar el transporte público, como una forma de abatir, finalmente lo que queremos es transportarnos, para abatir los costos del transporte individual. Con los altos costos de los energéticos hoy, creo que Islandia tiene un punto de vista que hay que tomar muy, muy en cuenta, que es el tema de la forma pública de transportarnos todos los seres del planeta, un punto de vista que creo que es muy interesante.

Yo quisiera darle paso a... vamos con Costa de Marfil, que nos tiene su punto de vista.



En Côte-d'Ivoire, nous avons un pays qui a un besoin d'entretien des infrastructures routières et pour cela nous avons pensé à un certain nombre de choses.



Sécuriser d'abord le financement : d'abord le financement qui provient du budget et qui assez souvent n'est pas appuyé par une trésorerie conséquente, mais sécuriser aussi les financements issus des taxes parce que l'unicité de caisse prônée par les organisations internationales conduit quelquefois à remettre dans le gouffre du trésor public des taxes qui sont bien précieuses et dédiées à la route; donc notre souci à ce niveau est un souci de sécurisation et nous sommes en train d'arriver à cette sécurisation.

Nous avons également un souci d'élever le financement ; lorsque vous sécurisez un financement qui n'est pas suffisant pour faire face à l'entretien, si vous voulez attendre que chaque année vous ne fassiez qu'une partie très petite de cet entretien, vous perdez votre réseau routier.

Nous élevons le financement actuellement en profitant du fait qu'il y a une surliquidité au niveau de banques locales, nous élevons le financement pour avoir plus de moyens pour arrêter la dégradation de l'entretien routier et payer donc la charge de l'emprunt que nous allons faire.

Nous avons également un schéma de commercialisation de la route à travers les péages et à travers également la commercialisation de l'utilisation des accotements de la route. C'est très important pour nous, c'est nouveau, mais ça nous permet, ça va nous permettre d'engranger des financements supplémentaires.

Nous avons également l'avantage depuis l'année dernière que ceux qui cultivent des produits d'exportation, comme le café et le cacao, et qui lèvent déjà au niveau de leurs organisations des taxes sur ces produits-là, vont maintenant contribuer à l'entretien des routes non revêtues dans notre pays, ce qui va également nous aider mais nous n'avancions pas pour autant tant que nous n'amenons pas une politique de préservation de la route.

Parce que dans notre sous-région nous avons une pratique de surcharges qui dégradent la route à un point tel que si nous ne faisons pas attention, l'argent que nous allons avoir ne suffira pas pour entretenir nos routes. A ce niveau, nous avons déjà introduit à titre expérimental, mais nous allons lancer un projet plus grand, un projet du pesage des essieux, avec un pesage mobile et des pesages fixes. Avec ces éléments là nous espérons pouvoir préserver nos routes d'une profonde dégradation et nous sommes en train de regarder

également les questions d'assainissement qui souvent dans nos pays sont laissées au Ministère de la construction alors que si la politique d'assainissement n'est pas bien faite elle dégrade totalement le réseau qu'il soit revêtu ou non revêtu.

Nous sommes en train de chercher une bonne articulation entre les infrastructures économiques et la construction pour qu'une politique saine d'assainissement nous permette de mieux préserver notre réseau routier.

Voilà en quelque sorte quelques éléments que j'ai souhaité donner pour dire ce que se fait actuellement en Côte-d'Ivoire, qui est récent mais que qui nous semble porteur pour les années à venir. En tout cas, nous espérons beaucoup là-dessus.

Merci beaucoup.



Muchas gracias, gracias a Costa de Marfil, una problemática en donde tratan de hacer empatar la infraestructura necesaria con el proyecto económico, para hacerlo de alguna suerte sustentable, la comercialización de las vías es fundamental, que no solamente va en la parte de lo que sería el cobro del peaje, sino también en la propia ruta, que es un punto de vista muy interesante, y al mismo tiempo, el hacer viable, que es también un posicionamiento de los mensajes del Banco Mundial, hacer una inversión eficiente, que nos permita hacer más con menos, bajo la problemática particular de lo que Costa de Marfil tiene que compartir con nosotros.

Creo que una experiencia muy interesante a compartir sería la española. Quiero invitar al ministro español de comunicación para que nos hable de su experiencia.



Sí, buenas tardes, soy Víctor Morlán, Secretario de Estado de Planificación e Infraestructura del Ministerio de Fomento de España, y ha habido una frase que ha dicho el representante del Banco Mundial que me ha llamado la atención, y digo me ha llamado la atención porque es una frase que en España la estamos utilizando ahora mucho, y es “hacer más con menos”.

Nosotros empezamos en los años ochentas a llevar a cabo un proceso de modernización de nuestras carreteras, por referirme solamente a carreteras, y en el año 2005, después de (...) planes, elaboramos un plan estatal básico de infraestructura y de transportes que llega hasta el 2020, y en ese plan, un 23% de la inversión que iba a producirse, es decir, de 250 mil millones de euros, que era el conjunto del plan, un 23% iba a ir dedicado a carreteras. Hemos invertido de tal manera que los últimos cinco años 20 mil millones de euros los hemos dedicado a nueva construcción y a mantenimiento y conservación de carreteras. La actual crisis nos ha inducido a que se produzca un cambio en nuestro modelo productivo, un cambio en la forma de gestionar el transporte, un cambio en la forma de hacer frente a las necesidades de los ciudadanos en las grandes zonas urbanas y en los grandes trazados que recorren los sitios urbanos, y eso ha motivado que ese cambio se plasme en una Ley de Economía Sostenible que en estos momentos estamos desarrollando, y esa Ley de Economía Sostenible tiene dos aspectos que me gustaría destacar: uno que tiene que ver con la sostenibilidad de nuestras cuentas públicas y otra, la sostenibilidad ambiental. Lo hemos interiorizado en nuestros proyectos, lo hemos interiorizado en nuestras obras, toda la sostenibilidad ambiental, estamos trabajando y estamos trabajando muy bien, pero indudablemente ahora tenemos un problema de déficit que tenemos que controlar, que estamos controlando y que eso, como es lógico, afecta a la ejecución de la obra pública, a la licitación de la obra pública y por supuesto, afecta también a la manera en que tenemos que hacer frente a la eficiencia necesaria que tiene que producirse en todo nuestro sistema de transportes.

Hemos adoptado una serie de decisiones respecto a la configuración de proyectos, respecto a la forma en que tenemos que reponer el daño en que se ocasiona en el territorio y respecto a la forma en que tenemos que hacer frente a las necesidades de los ciudadanos, y por supuesto que tenemos que acudir no solamente a fuentes presupuestales como era hasta ahora, que en España, de esos 250 mil millones de euros a los que he hecho referencia, un 60% viene con cargo a presupuesto y un 40% con cargo a capital privado, y sí que es cierto que nosotros en carreteras tenemos dos mil kilómetros de carreteras, de autopistas, y tenemos doce mil kilómetros de autovías libres de peaje, pero tenemos que seguir trabajando para que el objetivo que teníamos de “enmallar” el país se produzca.

Ahora estamos avanzando en la finalización de los grandes corredores que articulan el conjunto del territorio, que dan una movilidad interior muy potente, muy diferente a la que había antes, que nos permite conectar el Norte y el Sur, el Este y el Oeste y no pasamos por Madrid en muchas ocasiones; es decir, hemos conseguido que se produzca un equilibrio territorial y una cohesión territorial que en los próximos años vamos a concluir de manera definitiva. Pero para llegar a esa conclusión, con los recursos públicos no es suficiente, lanzamos un plan de colaboración público-privada. De hecho, antes de acabar este año adjudicaremos la primera... tramo de autovía de colaboración público-privada, e indudablemente las condiciones económicas, los retornos que se nos están planteando para que estas carreteras puedan acometerse, puedan llevarse a cabo, pues financieramente son costosas, sobre todo teniendo en cuenta que muchos de esos costos vienen motivados porque, las fórmulas que las entidades financieras antes tenían, en cuanto a los riesgos que comprendían de esos riesgos, tienen que... el riesgo de demanda ya no lo quieren ver, ya solamente quieren tener un riesgo de disponibilidad o un riesgo de construcción muy acotado, y por lo tanto tenemos que ir viviendo nuestras nuevas condiciones que nos van planteando las entidades financieras, pero yo creo que en España, con el nuevo cambio en nuestro modelo económico-productivo y con la conclusión de este “mallado”, tenemos que prestar una atención fundamental a la conservación y mantenimiento.

Miren, nosotros, las autovías que empezamos en los años ochentas, ahora hemos sacado concursos de conservación y mantenimiento de estas autovías a 19 años. Pago por disponibilidad, mejora de trazados y conservación y mantenimiento de esas autovías durante 19 años... y las colaboraciones público-privadas que estamos sacando son

colaboraciones público-privadas a 30 años, con dos o tres años de construcción, y el resto de los 27 años mediante pago por disponibilidad. Creo que esa fórmula ha caído bien dentro del sector financiero, tal y como la estamos desarrollando, contando con que la Unión Europea nos está exigiendo unos niveles de déficit, de control de déficit muy duros y los estamos cumpliendo. Pero somos conscientes, tanto las entidades financieras, como las empresas, que o aceptamos esas fórmulas o no podremos trabajar, no podremos construir.

Por otro lado, creo que los pasos que estamos dando van en la buena dirección, de que estas colaboraciones público-privadas vayan saliendo, las vayamos configurando y “mallando” toda la red... y mientras tanto mantenemos y conservamos nuestra red de carreteras, que es lo que nos interesa, porque eso nos permite una mejor movilidad y nos permite una mejor atención al usuario.

Sí que es cierto que al final, y con esto concluyo, tendremos que dilucidar una cosa fundamental... me imagino que es en todos los sitios y es ver cómo se pagan las carreteras, si a través solo de usuarios o es el contribuyente... y esa decisión, que no está tomada, creo que será motivo de mucha reflexión, indudablemente produce mucha controversia... y a veces, tomar decisiones es difícil, pero espero que ese debate que se va a producir se canalice bien, que al final el contribuyente salga beneficiado y que nuestras infraestructuras estén para lo que están, para mover mercancías y para mover a los viajeros.



Aquí está España y su experiencia. Ha dicho el ministro español un concepto que se me hace importante, no solamente para lo que España está proponiendo, que se ha visto físicamente en el esfuerzo hecho, que es el “enmallado”, que es el esfuerzo para comunicar a un país. Hoy por la mañana lo platicábamos con Dionisio en la radio: en el caso de México, nosotros teníamos comunicaciones hacia los Estados Unidos, y nuestro Pacífico con nuestro Golfo estaba incomunicado, entonces hay que hacer un “enmallado” en México similar al “enmallado” que se necesita en España y al que se necesita en todos los países. Unos con menor y otros con mayor problemática,

acaban teniendo el reto de comunicar a regiones con regiones y, como bien decía España, en muchas ocasiones no pasando por Madrid, que es el centro, digamos “el centroide” de la Península Ibérica y evidentemente, esto ahorra tiempos, costos, eficientiza, en fin, una serie de cosas, pero con las limitaciones de un país que en Europa les están pidiendo, y ahora más que nunca, que haya mucha austeridad y mucha eficiencia en el gasto, que es lo que tiene que tener España, lo que tuvo que tener Grecia y lo que tienen que tener todos, finalmente es un asunto que nos compete a todos los países de la Tierra.

Nicaragua, la experiencia de Nicaragua nos es importante compartir con todos ustedes. Invito al ministro.



Muy buenas tardes, el agradecimiento al gobierno y al pueblo de México por esta acogida... y también el agradecimiento a la **Asociación Mundial de Carreteras** por la convocatoria a este tipo de eventos, con tantos países, funcionarios de gobierno, empresarios, técnicos... y todos con un mismo objetivo: el bienestar de todos nuestros pueblos y del medio ambiente, independiente de los niveles de desarrollo, sin egoismos de transferencia tecnológica y experiencias.

Estamos en un mundo globalizado en donde debemos ser competitivos en calidad y costos. Las vías de comunicación son el factor determinante para el desarrollo humano. Nicaragua tiene una red pavimentada de apenas 3 mil kilómetros, de una red de caminos de 18 mil kilómetros, en los cuales los grandes lugares poblacionales y productivos todavía no cuentan con una red pavimentada. Es con la cooperación internacional y con fondos del tesoro que hemos venido desarrollando la comunicación de la población y de los sectores productivos a las redes ya existentes, para garantizar fundamentalmente la salud, la educación, la economía. Agradecemos a los organismos financieros este apoyo para el desarrollo del bienestar

humano del pueblo de Nicaragua. Al Banco Mundial, que con él hemos implementado una modalidad de construcción de los proyectos, en que sí hacemos más con menos. El nombre de esta modalidad es Módulos comunitarios y es con la participación de los gobiernos municipales, hacia los cuales está llegando la carretera, los pobladores organizados, son los que administran dichos proyectos, garantizando de esta manera un apropiamiento del proyecto, una auditoría social de primera y, fundamentalmente, una responsabilidad compartida para su cuidado posterior.

Estamos garantizando que los recursos sean ejecutados con eficiencia en tiempo y calidad, pero también que la cooperación sea alineada, oportuna, y actualizándose en los costos, ya que tenemos... y esto es a nivel mundial, dos elementos o dos variables que nos son manejables por nosotros, como son los incrementos de los costos de las construcciones por las alzas del petróleo y también por el cambio climático, que nos afecta fundamentalmente a los menos desarrollados.

Estamos garantizando el mantenimiento, de un presupuesto de inversión de 110 millones, paralelo, estamos garantizando 45 millones para el mantenimiento de nuestra red vial, porque estamos convencidos de que es el patrimonio principal de un país, de un pueblo. Igual que él (se refiere al ministro de India), tratando de garantizar las sobrecargas, que es uno de los principales deterioradores de la infraestructura, depredadores de la carretera. Es por eso que tomando las lecciones de acá, vamos a invitar al sector privado a que sea partícipe, tanto de la construcción como del mantenimiento de las carreteras, con esto tratar de garantizar el bienestar humano y lograr alcanzar un desarrollo que hemos venido teniendo a través de las vías de comunicación en Nicaragua.

Agradecemos al BID, al gobierno de México, a través del ..... nos ha ayudado a financiar carreteras.

Por poner un ejemplo, el 20% de la carne de exportación la perdíamos por el mal estado de los caminos, los golpes en las vacas producen hematomas y esta carne es rechazada. Si esto es en las vacas, ¿cómo es en la población? Entonces, una de nuestras metas es lograr la comunicación a través de vías, de carreteras pavimentadas a cada uno de los municipios y los sectores productivos del país.

Gracias.



Muchas gracias a Nicaragua por compartir su problemática, una problemática donde hay todo por hacer y con un reto de hacerlo también en tiempo y forma, en función de proyectos que no solamente están restringidos desde el punto de vista financiero, sino que todos cuentan con la misma premura, porque todos son urgentes: es financiamiento y tiempo, dos factores que se tienen que balancear.

Quiero invitar, antes de cerrar con México, al ministro de Ghana para que nos comparta su experiencia... señor ministro.



Thank you very much. I bring you greetings from the people of Ghana and at this forum I would just want to say that route transport constitutes about 27 percent of the mode of transports in conveying people and 95 percent in conveying goods and services.

As in most developing countries, Ghana too needs source of funding of our route network. The government of Ghana has gone funding and finding sources from ... agencies, like the World Bank, the European Union, as well as the African Development Bank.

As a result of the world crisis, these sources have been drying out and for that matter, the government has been confronted with the situation of finding sustainable development of our road network.

As most of you are aware, for the last few months and years, Ghana has got the most fast developing economy in South Saharan Africa, and for that matter, has identified the infrastructural development of the country as the main state for that economic development in ...



And the route sector is very primary in that ways. However, in order to give continence, specially to that sector, which we feel should be private development-driven, there is the need for us to have a policy, a legal framework to promote a healthy investment claimings.

By so doing, we have focused on the public-private partnership, concessions. And it is way of ... that as of now, the number of such public-private partnerships projects have taken off. And by so doing, we are identifying strategic projects which will be of immense economic development, not only for the private sectors, the sources of our funds, but for the overall development of the country.

Those of you who might be aware of the qualities of Ghana; the major two cities, Accra and Kumasi, we have decided to now dualize the road network and the private partnership agreement with one of our foreign companies.

I would want to use this platform also to acknowledge the investments that the country is getting from China, not only from the mainstream of government but also from Chinese companies, who are seriously involved in this private partnership.

By way of building some of our roads and at this build upgrade and transfer, it is equally encouraging that our local companies are equally be involved in this partnership.

At the end of the day, after building these roads, there is the need to maintain them effectively. And our government has realized that there is the need to find a sustainable source of maintaining the road network. It is in these ways that, as far as 1997, our government has through an Act of Parliament, a setup, a route development fund.

This fund takes revenue from the fuel ... that is ... on all types of fuel that is consumed in the country, the tolls on some of our routes and bridges, as well as some payments made by vehicles that enter into the country.

As a routed area, our economy is not very buoyant, and for that matter, is the first destination in the West African sub-region. And for that matter, I want to use this platform to invest... to invite all potential investors who want a very peaceful atmosphere, politically and economically for their investment, to head to us, Ghana, as their destination, and you will be assured of a safe investment.

Thank you for the opportunity.



Extraordinario, gracias a Ghana que nos ofrece una atmósfera de tranquilidad y de perspectiva, cosa que en este mundo moderno tal vez sea el activo más importante que hay que ofrecer... y con toda su problemática de astringencia en función de recursos que antes recibían, han incluso tomado opciones como la china, a la que agradecen, y aquí, en este mismo foro, se hace una invitación elocuente para invertir en un lugar seguro.

Quiero darle pie a nuestro Secretario de Comunicaciones y Transportes en México para que dé la problemática de México y alguna perspectiva de lo que ha sido esta primera mesa. Dionisio Pérez Jácome.



Muchas gracias, Pedro. Muy buenas tardes de nuevo. Señores ministros, viceministros y participantes... bueno, pues la ventaja de ser el último es que me ha permitido escuchar las experiencias que, debo decir, compartimos en su gran mayoría en el caso de México, la problemática, los retos que se enfrentan en materia de financiamiento y desarrollo de proyectos.

Yo quiero referirme a cuatro temas centrales, hablando un poco de lo que es México y también retomando parte de lo que se ha venido comentando en esta mesa.

Primero, el desarrollo o la importancia de desarrollar obras de infraestructura y de buscar fuentes de financiamiento público y privado para

llevarlo a cabo. En el caso de México, tenemos ambos mecanismos, ambas fuentes de financiamiento. Con recursos fiscales llevamos a cabo la construcción, modernización y conservación de carreteras federales, pero también nos apoyamos en forma muy importante en los esquemas de asociaciones público-privadas.

Tenemos esquemas de concesiones en donde se otorga al licitante que pida el menor apoyo económico del gobierno federal, de un fondo que se estableció en esta administración, precisamente para promover las asociaciones público-privadas. Tenemos esquemas de PP's en donde un privado... se le concede a un privado para que diseñe, financie, construya, mantenga y opere la carretera, y tenemos también esquemas que hemos puesto en marcha de aprovechamiento de activos, en donde mezclamos un activo existente que se concede al sector privado y se le exige o se obliga el privado a construir nuevos proyectos, digamos una mezcla entre *greenfields* y *brownfields*, con esta mezcla de esquemas de asociaciones público-privados es que estamos financiando, como nunca antes la infraestructura en México. Para ponerlo un poquito también en la dimensión que mencionaba mi colega de India, estamos financiando al ritmo actual, este año, entre construcción y modernización de carreteras, cerca de 4 mil kilómetros este año, llevamos un acumulado, que señalaba el presidente, de 17 mil en lo que va de la administración; esto es, 12 kilómetros por día, que estamos concluyendo y poniendo en operación de carreteras nuevas o modernizadas... y vamos a seguir por supuesto usando tanto recursos fiscales, como esquemas de asociación público-privados, para continuar impulsando el desarrollo de infraestructura. Cobra especial interés a la hora de hablar, por relevancia, a la hora de hablar de recursos fiscales, por supuesto hacerlo con responsabilidad económica y financiera, como lo hemos venido haciendo en el caso de México, para evitar caer en situaciones de insostenibilidad y luego resultar más caras, por supuesto, las correcciones a las mismas.

El segundo punto, bueno, aquí debo decir Burkina Faso, China... coincidiría con todos con la necesidad que han mostrado, que han expresado, de avanzar en esquemas de asociaciones público-privados y la mezcla con recursos fiscales o inversión pública. El segundo punto que quiero comentar es el que tiene que ver con la planeación, ya lo decía Costa Rica o España también, al hablar de la necesidad de tener una efectiva planeación en el desarrollo de infraestructura. En México estamos tratando, precisamente, de tener ejes troncales, verticales y horizontales, con un sentido que vaya más

allá simplemente de la conexión entre pueblos; estamos tratando de convertir a México en una verdadera plataforma logística, estamos coordinándonos en aspectos multimodales para que los puertos se conecten a las carreteras que crucen a lo largo del país, y de esa forma, nos permitan mover mercancías... y también, por supuesto atender la dimensión social, a la hora de ligar a los pueblos de mejor manera. Entonces, estamos combinando un objetivo económico y un objetivo social en la planeación de infraestructura.

Tenemos, por primera vez en esta administración, el Programa Nacional de Infraestructura con una visión de mediano y largo plazo, que establece las obras prioritarias, que consideramos de mayor beneficio para el país y que nos sirven de guía, además, a la hora de seleccionar entre el gran número de obras, estamos poniendo mucho énfasis también en los análisis costo-beneficio, a la hora de seleccionar y a la hora de escoger en particular cuáles obras financiar... y esto es importante, también lo señalaba mi colega de Islandia, para poder comparar con otras opciones, no solamente la construcción de carreteras, sino también poder compararnos con sistemas de transporte que quizá puedan tener el mismo efecto o un efecto similar, es un elemento que dentro del ciclo de planeación y ejecución que estamos priorizando.

El tercer punto que quisiera comentar tiene que ver con el reto de fortalecer a las instituciones encargadas de ejecutar las obras y de regular a las concesiones. En México hemos venido tratando de institucionalizar las asociaciones público-privadas, está en discusión actualmente en Cámara, en el Congreso, una ley precisamente de asociaciones público-privadas que nos va a permitir contar con un marco más robusto, y dar mayor certidumbre todavía, a la que ya tenemos actualmente y que ha probado sus efectos positivos en México.

Elementos como el que mencionaba India, que tienen que ver con la resolución de disputas, en México se ha vuelto un tema central, fundamental, el contar con mecanismos de arbitraje, que precisamente es uno de los elementos que nos daría esta Ley de asociaciones público-privado que está en la Cámara de Diputados y que esperamos, como señaló el presidente Calderón en la mañana, que pueda ser aprobada próximamente.

También hemos llevado un fortalecimiento del cuerpo, dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del cuerpo de

ingenieros. Este año tan solo, hemos contratado a más de 500 ingenieros para fortalecer la capacidad de la Secretaría, la capacidad ejecutora y reguladora a lo largo... en todos los rincones del país.

Y finalmente, cerraría también con un tema que ha sido recurrente en esta mesa, tiene que ver con la conservación, lo han señalado varios países, incluyendo mi colega de Nicaragua. En México también hemos venido poniendo especial énfasis en este tema. Este año traemos...bueno, hemos tenido un presupuesto creciente en la conservación y mantenimiento de carreteras. No basta con construir nuevas o modernizar carreteras, hay que mantenerlas en buen estado. Ochenta por ciento de nuestras carreteras federales se encuentran en estado bueno o aceptable y esto viene, como señalaba en la mañana, de niveles de cuarentas que teníamos hace 20 años. Tenemos un presupuesto este año de más de 1000 millones de dólares dedicado al mantenimiento y hemos innovado también, a través de contratos plurianuales, estamos llevando a cabo, a lo largo de las diferentes regiones, esquemas plurianuales de conservación de carreteras, que nos vienen a dar también certidumbre en que se van a ejecutar esas obras a lo largo de los siguientes cinco o siete años, y también disminuyen en forma importante los costos de transacción, buscando de esta forma hacer más con menos recursos.

Estos serían los comentarios, de nuevo les agradezco mucho la presencia el día de hoy. Muchas gracias.