

VIABILIDAD FINANCIERA Y ECONÓMICA DE PROYECTOS DE AUTOPISTAS URBANAS DE SAN SALVADOR POR MECANISMO APP

Resumen de metodología y resultados
Junio de 2008

Objetivos Generales y Específicos...

• Objetivo General

Determinar con un alto grado de confiabilidad la demanda esperada para el sistema vial referido, determinar los ingresos por concepto de cobro de peaje, establecer un modelo de negocios y determinar la rentabilidad social de la licitación por tramos o en un todo del Anillo Periférico y el Blvd. Diego de Holguín en el esquema de APP.

• Objetivos Específicos

Efectuar una adecuada estimación de flujos vehiculares y TPDA (Tránsito Promedio Anual), por tramo de la red de autopistas urbanas objeto del estudio.

Estimar el valor del tiempo y la disposición a pagar de los potenciales usuarios del sistema.

Determinar la tarifa óptima desde el punto de vista del negocio y la correspondiente rentabilidad social

Determinar todos los costos de la concesión: operacionales, mantenimiento, sistemas de recaudación, seguros e impuestos.

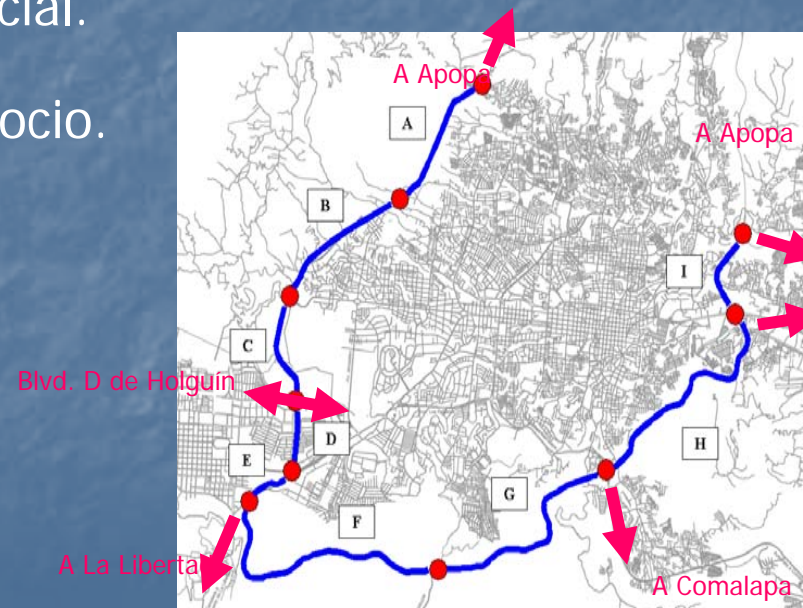
Estimación de la tasa de descuento esperada por el inversionista.

Proponer el plazo de la concesión, tal que permita recuperar las inversiones y obtener la rentabilidad esperada del negocio, dentro del horizonte relevante de análisis.

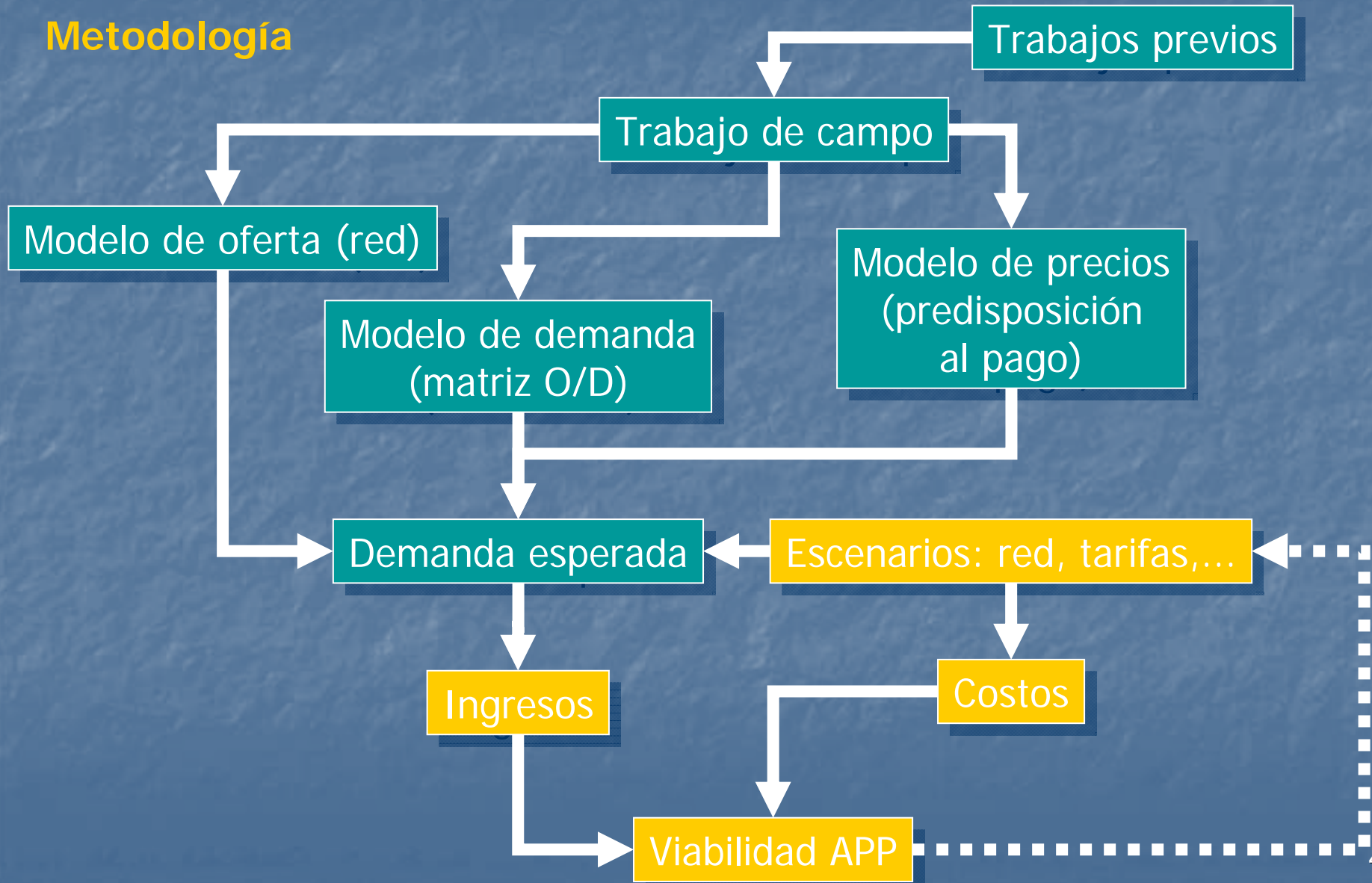
Determinar las condiciones bajo las cuales el proyecto total de autopistas urbanas es bancable. Entre otros aspectos, deben considerarse ingresos mínimos garantizados, cobertura de éstos mediante los ingresos esperados, garantías estatales o de la banca multilateral u otras fórmulas que garanticen la competitividad de las ofertas.

... que resumidos implican:

- Determinar la demanda esperada.
- Determinar los ingresos por cobro de peaje.
- Determinar la rentabilidad social.
- Establecer un modelo de negocio.



Metodología



El periférico es adecuado para tráficos externos



Para tarifas normales, las relaciones externas son las usuarias más claras

El periférico difícilmente capta tráficos internos



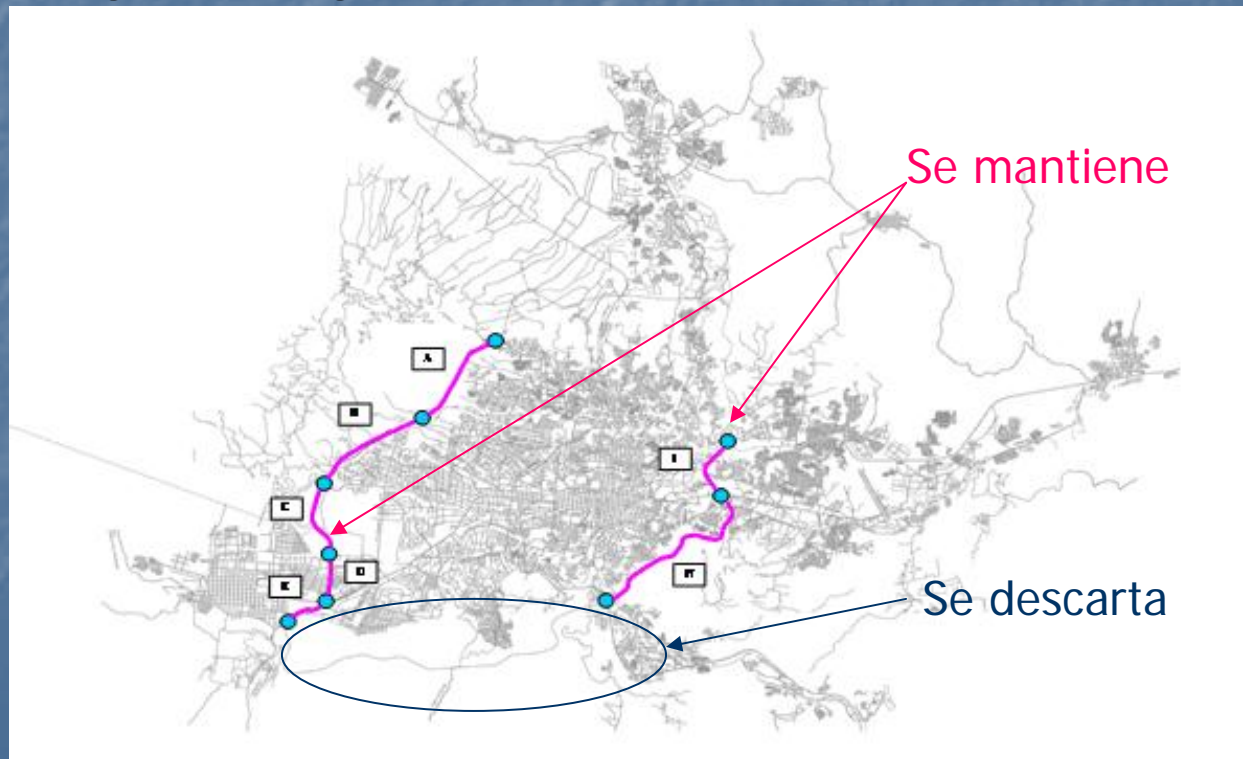
Para tarifas normales, las relaciones internas tienen múltiples alternativas

Volúmenes de tráfico de equilibrio

- Sin peaje (hipótesis del diseño original), hay 5 veces más usuarios que con un valor de peaje asimilable a otros casos.
- Con tarifas de peaje normales:
 - Tráfico necesario para equilibrio > 25.000
 - Tráfico esperado ~ 5000

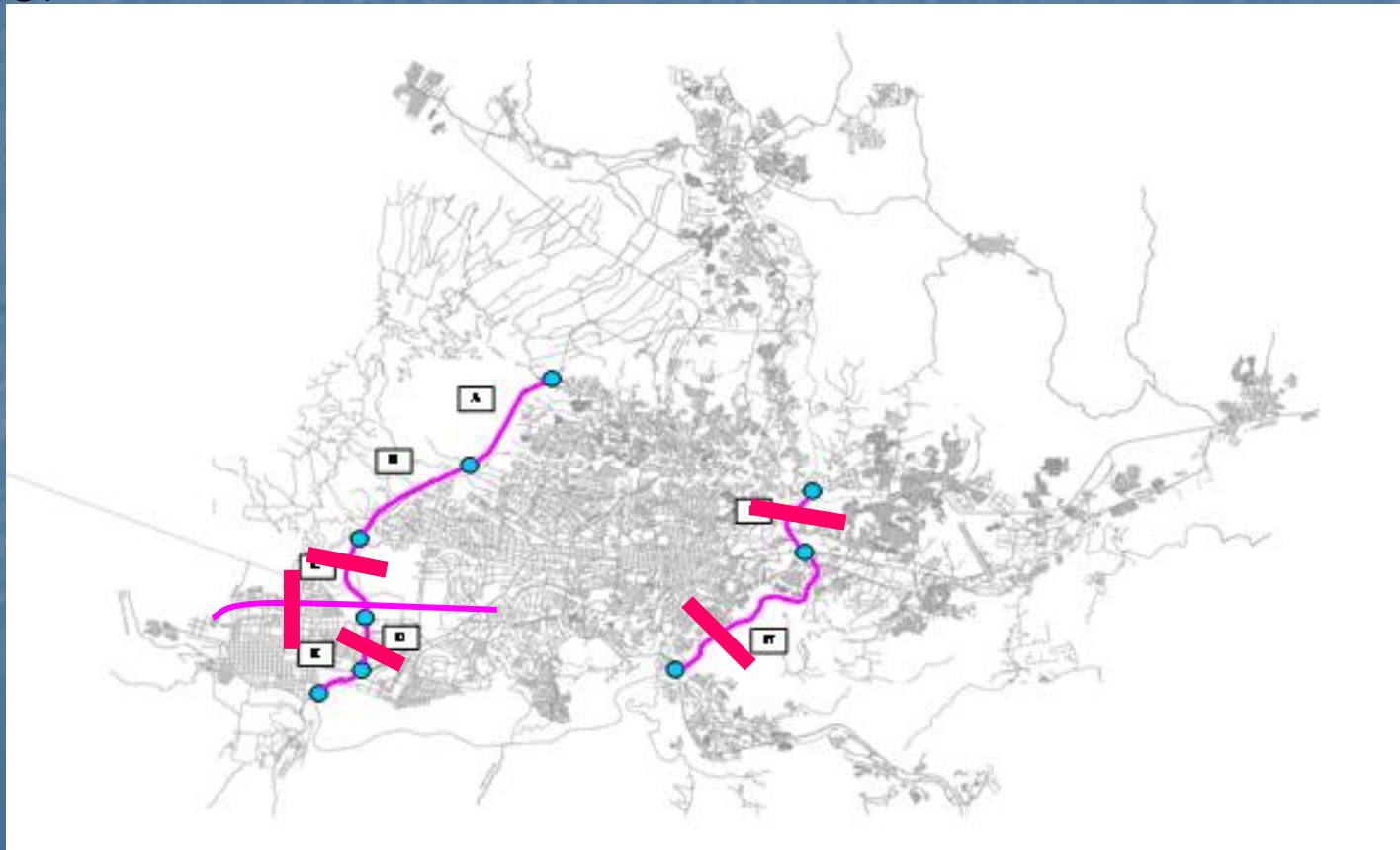
Principios de la propuesta final

- Se centra la inversión en los tramos extremos del Periférico, que completa arcos de la malla, canaliza flujos muy importantes y conecta los grandes ejes viarios
- El Blvd. Diego de Holguín se mantiene por estar casi finalizado.



Ubicación y Tipo de los Peajes

- Peaje “abierto” en el que la inmensa mayoría de los usuarios van a parar solamente una o, como máximo, dos veces.



Tráficos captados (miles de vehículos/día)

Leyenda: 2013 / 2025

El Blvd. Diego de Holguín crece menos que proporcionalmente, por saturarse el centro

El resto de tramos prácticamente duplica volúmenes de tránsito

