



COVID-19

Sesión de debate en línea

Aspectos económicos y financieros de COVID-19

20 de mayo de 2020, 13 h (hora de París)

Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq - Secretario General de PIARC
- Francesco Sciaudone, Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre Finanzas y contratación
- Jean-Max Gillet, Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre Finanzas y contratación
- Flavio Di Pietro, Salini Impregilo S.p.A.
- Fabio Pasquali, Comité Técnico 1.2 de PIARC sobre Planificación de Carreteras y Transporte para el Desarrollo Económico y Social

Reglas básicas para las reuniones de Zoom en línea



Habrán presentaciones, así que asegúrate de acceder **desde un dispositivo que te permita ver las imágenes** (por ejemplo, un portátil o un ipad)



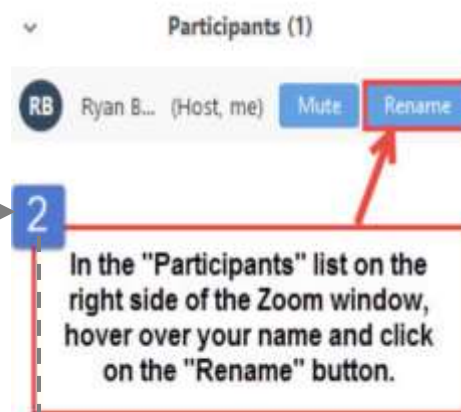
Por favor, **enmudezcan y mantengan el video apagado** durante las presentaciones **para evitar ruidos de fondo y sobrecarga de la conexión**



Usa la función de chat y haz preguntas en cualquier momento. Las recogeremos y las dirigiremos durante la sesión de preguntas y respuestas

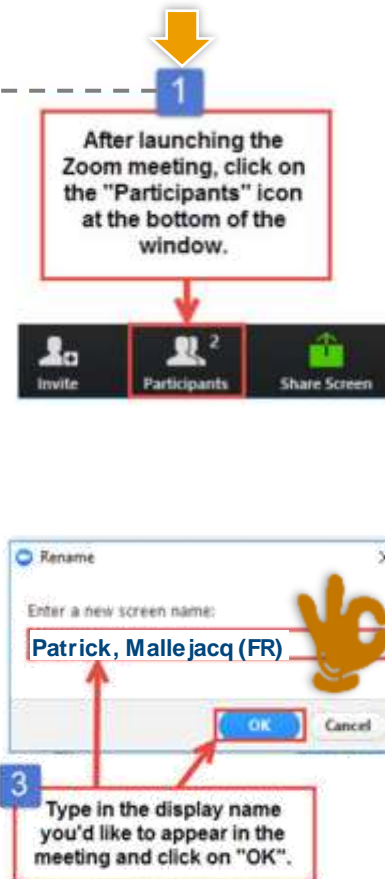
Por favor, asegúrese de que su nombre completo y su país aparezcan en la pantalla, aquí encontrará información útil:

Para cambiar su nombre después de entrar en una reunión de Zoom, haga clic en el botón "Participantes" en la parte superior de la ventana de Zoom.



A continuación, pase el ratón por encima de su nombre en la lista de "Participantes" en el lado derecho de la ventana de Zoom. Haga clic en "Renombrar".

Introduce la fórmula Nombre, Apellido (FR) y haz clic en "OK".



Los micrófonos y cámaras de los participantes deben ser apagados.

¿Cómo hacer una pregunta, plantear un tema o compartir una práctica?

- ¡Esto es muy recomendable!
- **Utilice la función "Chat" de Zoom (abajo a la derecha de la ventana principal)**
 - ⇒ Envíe un mensaje a "Todos los participantes" (esta es una de las opciones de "chat")
- **Nota: sólo las preguntas que son específicas para las carreteras o el transporte por carretera**
- Ese canal es monitoreado por Christos Xenophontos (Presidente del CT 1.1 de PIARC)
- Christos planteará las preguntas a los panelistas pertinentes

Acerca de tu nombre en el Zoom

- **Recomendamos que los participantes se nombren con precisión en la aplicación Zoom:**
 - Nombre Apellido País
- Esto fomenta la interacción entre los participantes

Esta sesión está siendo grabada

- El video resultante se compartirá en www.piarc.org

Descargo de responsabilidad

Dado que el tiempo es esencial, es probable que los conocimientos y las prácticas que se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

"Las ideas y ejemplos compartidos aquí son sólo para ilustrar. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas serán objeto de una evaluación más detallada y se utilizarán para formular recomendaciones sobre políticas y prácticas a su debido tiempo. Si bien se ha tenido cuidado en la preparación de este material, no se acepta ninguna responsabilidad por los daños que pueda causar".

Concepto clave: Centrarse en el corto plazo. El mundo está pasando por una crisis y cada día cuenta.

- **Compartir urgentemente los conocimientos y las prácticas actuales entre los miembros de PIARC a fin de apoyar las respuestas a la pandemia en tiempo casi real.**
- Esos conocimientos y la práctica actual no se han confirmado todavía como válidos o eficaces, y lo que funciona en algunas partes del mundo puede no ser pertinente en otras.
- Sin embargo, la inspiración puede encontrarse en cualquier lugar, y una buena idea ahora podría salvar vidas, mejorar la capacidad de recuperación de las empresas y reducir al mínimo la interrupción de los servicios.
- Nota: Paralelamente, PIARC está planificando acciones a medio y largo plazo para cuando la pandemia esté en un estado manejable y sustancialmente bajo control.

Equipo de respuesta de PIARC COVID-19



Resumen del mandato

- Explorar el rápido intercambio de conocimientos y prácticas entre los miembros de PIARC con respecto a COVID-19 y la crisis socioeconómica asociada
- Proponer y aplicar medidas a corto plazo para apoyar a los miembros de PIARC y a los profesionales del transporte en la mitigación y la respuesta
- Seguir el curso de COVID-19 a lo largo del tiempo y asesorar sobre las medidas que deben tomar PIARC y otros durante la crisis y en la recuperación.
- Asesorar sobre las implicaciones a medio y largo plazo de COVID-19 en el sector de las carreteras y el transporte y cómo deben abordarse y estudiarse.

Establecido actualmente hasta el 1 de diciembre de 2020, prorrogable según sea necesario

Membresía actual

- Patrick Mallejacq, Secretario General de PIARC (Presidente) (FR)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Presidente del CT 1.1 (EE.UU.)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, CT 1.1 Secretario español (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuidad, Líder del GT 2 del CT 1.1 (EAU/Reino Unido)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Presidente del CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, CT 1.5 Presidente (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., GE 3.1 Presidente (IT)
- Caroline Evans, Arcadis Australia Pacific, Presidente del CT 1.4 (AU)
- Martín Ruesch, Rapp Trans Ltd., Presidente del Comité Técnico 2.3 (CH)
- Andrea Peris, Comité Nacional del Paraguay (PY), Com. Comisión

Para obtener más información, póngase en contacto con info@piarc.org

Asociación Mundial de la Carretera - Association mondiale de la Route - www.piarc.org



Agenda y estructura

- **Breve introducción a PIARC**
- **Cuestiones a las que se enfrentan los operadores y las administraciones de carreteras**
- **Presentaciones sobre la situación actual:**
 - COVID-19 Aspectos jurídicos y recursos contractuales
 - Situación en Francia
 - COVID-19 Recuperación post-pandémica: Impacto y posibles medidas de mitigación
 - Evaluación de las inversiones y actividades viales en una era posterior a la de COVID-19
- **PREGUNTAS Y RESPUESTAS**
- **Conclusión y próximos pasos**

Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq - Secretario General de PIARC
- Francesco Sciaudone, Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre finanzas y contratación
- Jean-Max Gillet, Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre finanzas y contratación
- Flavio Di Pietro, Salini Impregilo S.p.A.
- Fabio Pasquali, Comité Técnico 1.2 de PIARC sobre Planificación de Carreteras y Transporte para el Desarrollo Económico y Social

Introducción

¿Qué es PIARC?



¿Qué es PIARC?

- **PIARC** es el nuevo nombre de la **Asociación Mundial de la Carretera**
- Fuimos fundados en 1909 como una asociación **sin fines de lucro y no política**
- Nuestro objetivo es organizar el intercambio de conocimientos sobre todas las cuestiones relacionadas con las carreteras y el transporte por carretera

Las cuatro misiones clave de PIARC

- Ser un **foro internacional de primer orden para el análisis y el debate** de toda la gama de cuestiones de transporte relacionadas con las carreteras y los transportes conexos;
- Identificar, desarrollar y difundir **las mejores prácticas y dar un mejor acceso a la información internacional**;
- Examinar en el marco de sus actividades las necesidades de los **países en desarrollo y los países en transición plenamente**; y
- Diseñar, producir y promover **herramientas eficientes para la toma de decisiones** en asuntos relacionados con las carreteras y el transporte.
- La Asociación moviliza la experiencia de sus miembros
- A través de operaciones guiadas por un **Plan Estratégico de 4 años**

COVID-19

Los problemas a los que se enfrenta Operadores y Administraciones de Carreteras



PIARC ha estructurado provisionalmente la situación en torno a Seis temas clave

- Tema 1: Garantizar la salud y la seguridad de los empleados en general
 - Tema 2: Mantener la actividad y la continuidad de las operaciones
 - Tema 3: Impacto en el transporte
 - Tema 4: Relaciones de negocios
 - Tema 5: Relaciones con los clientes y las partes interesadas y trabajo conjunto
 - Tema 6: Seguridad
-
- Se presentaron con más detalle durante nuestros seminarios web anteriores.

Se dispone de una primera nota de síntesis

- Esta nota presenta los resultados emergentes de los primeros cuatro seminarios web.
- Son pertinentes para la comunidad vial y pueden ser útiles para informar las decisiones de planificación y operacionales que deben adoptarse sobre el terreno con urgencia.
- Disponible en www.piarc.org
 - Gratis
 - En inglés, español y francés





Covid-19 Aspectos jurídicos y recursos contractuales

Francesco Sciaudone

CT Finanzas y contratación

París

Mayo de 2020



Francesco Sciaudone

- **Socio gerente de Grimaldi Studio Legale y Grimaldi Alliance**
- Abogado cualificado en Italia y Bélgica
- Profesor de la Universidad de Cassino y de la Universitas Mercatorum - Action Jean Monnet
- Experto seleccionado por la Comisión de la UE para las "intervenciones de la política de cohesión" y "justicia, libertad y seguridad".
- Miembro de varios comités científicos y autor de varias publicaciones
- PIARC - Comité Técnico Internacional 1.3 - Presidente
- PIARC - CT 2.5 italiano - Miembro

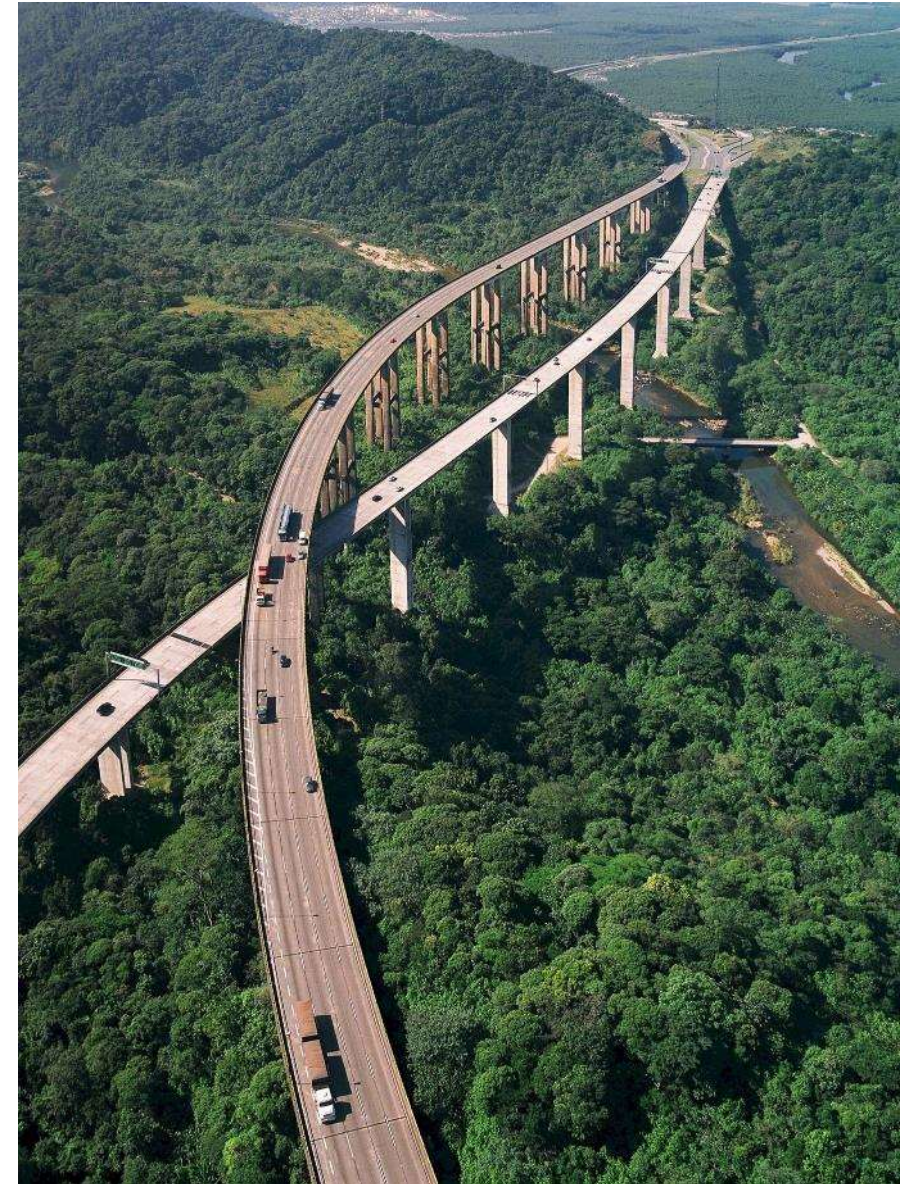
Agenda

- 1. Calificación jurídica del Covid-19: diferentes enfoques**
- 2. Los remedios del contrato**
- 3. Impacto del Covid-19 en los contratos de construcción y las medidas gubernamentales**

Introducción

La masiva conmoción de la crisis de Covid-19 ha afectado profundamente a todo tipo de relación contractual.

Las medidas gubernamentales no son capaces de subsanar los incumplimientos contractuales y se ha dado gran importancia, en contextos como los de los grandes contratos de construcción de infraestructuras, a la redacción de cada contrato y a su interpretación a la luz de esta masiva conmoción económica.



1 Calificación legal

- Enfoque general: Covid-19=Acto de Dios
- El lenguaje del contrato puede dejar margen para una interpretación diferente a las partes
- Las definiciones contractuales estándar de la fuerza mayor (FM) a veces no incluyen "pandemia" o "cuarentena", pero no son exhaustivas y la interpretación del lenguaje del contrato es crucial.
- Por lo general, los contratos definen la FM sobre la base de criterios objetivos (por ejemplo, más allá de un control razonable)

1 Calificación legal

- Las excepciones mencionadas en la definición pueden afectar a la posibilidad de invocar el FM
- La ausencia de una disposición de fuerza mayor no significa que sea irrelevante para el contrato
- derecho civil: disposiciones específicas regulan la FM; derecho común: "frustración" o "impracticabilidad".
- La aplicación del derecho civil o del derecho común depende de la ley del contrato

1 Calificación legal

- La frustración afecta al propósito del contrato/parte, cuando la frustración se aplica, el contrato se termina automáticamente al ocurrir el evento frustrante
- La impracticabilidad afecta al cumplimiento de la obligación
- Si no se puede invocar la FM, muchos contratos permiten la terminación o el ajuste en caso de un "cambio material adverso" (MAC) o un "efecto material adverso" (MAE) en el valor del rendimiento
- MAC y MAE no contienen una lista de eventos y comúnmente excluyen la interrupción del mercado, Actos de Dios, y en los nuevos contratos de M&A Covid-19

2 Los remedios del contrato

- La FM permite el alivio temporal para la parte afectada
- Algunos contratos permiten a las partes rescindir el contrato si la FM dura más de un período determinado
- Por lo general, los costos de la demora son sufragados por cada parte y los contratos establecen el compromiso de cada una de ellas de reducir al mínimo los costos/pérdidas debidos a la FM
- La mayoría de los contratos estipulan que la obligación de pagar el dinero a tiempo no está justificada por la FM
- Las medidas gubernamentales pueden repercutir en la aplicación de las cláusulas anteriores

3 Impacto del Covid-19 en la construcción Contratos y medidas gubernamentales

- El Covid-19 puede ser invocado como un evento FM en los contratos de construcción o como causa de impracticabilidad
- las medidas gubernamentales publicadas en relación con el Covid-19 repercuten en las disposiciones contractuales (por ejemplo, la fecha de caducidad, la carga de la prueba, las estimaciones)
- Soportar los costos de la demora puede ser muy oneroso para el contratista debido al aumento de los costos relacionados con la seguridad en el lugar de trabajo



3 Impacto del Covid-19 en la construcción Contratos y medidas gubernamentales

En **Italia**, el 9 de abril, la Autoridad Anticorrupción (ANAC) ha publicado algunas directrices sobre cómo manejar los contratos públicos a la luz de Covid-19. Las Directrices especifican que para los contratos existentes la emergencia sanitaria se calificará como FM y justifica el retraso en el cumplimiento de las obligaciones contractuales excluyendo la aplicación de las sanciones por retraso establecidas por el Código de Contratación Pública italiano

3 Impacto del Covid-19 en la construcción

Contratos y medidas gubernamentales

En **el Reino Unido**, el 2 de abril, la Autoridad de Infraestructuras y Proyectos ha publicado una Nota de Orientación sobre las Iniciativas de Financiación Privada (y los contratos relacionados) durante la emergencia de COVID-19. La Nota aclara que el Gobierno no considera que COVID-19 sea un caso de fuerza mayor a los efectos de los contratos PFI/PF2 y espera que los contratistas de PFI se aseguren de que los planes de contingencia estén actualizados y hayan sido examinados y discutidos con las autoridades contratantes para permitir la continuidad de los servicios completos en la medida de lo posible. Las autoridades contratantes deben trabajar en estrecha colaboración con los contratistas de PFI para utilizar todas las opciones disponibles para mantener los servicios públicos durante el período de emergencia.

3 Impacto del Covid-19 en la construcción Contratos y medidas gubernamentales

En **Bélgica**, el 10 de abril, el Gobierno de Flandes publicó una circular en la que se impartía orientación a las autoridades contratantes que se encontraban bajo su jurisdicción y en la que se incluían varias sugerencias para que las autoridades contratantes prestaran ayuda a los contratistas, como la aceleración de los pagos y la exención de las sanciones. En ella se destaca además el deber del contratista de reducir al mínimo los daños y perjuicios en caso de circunstancias excepcionales y de aportar pruebas de las mismas. Si, no obstante, las obras pueden continuar, todo incumplimiento de las medidas COVID-19 del Gobierno se considerará un incumplimiento en el marco del contrato de contratación pública en curso

3 Impacto del Covid-19 en la construcción Contratos y medidas gubernamentales

En **Polonia**, un conjunto de medidas denominado Anti-Crisis Shield ha sido modificado en la Ley de Contratación Pública introduciendo la obligación de las partes del contrato de informarse mutuamente sobre la medida en que las circunstancias relacionadas con COVID-19 afectan al cumplimiento del contrato, la posibilidad de modificar el contrato, el derecho a renunciar al cobro de las cuentas por cobrar (incluida la indemnización por daños y perjuicios) y la exención de sanciones en virtud de la Ley de disciplina de las finanzas públicas y el derecho penal

Observaciones finales

- Las partes cooperarán en una perspectiva a largo plazo para resolver sus reclamaciones
- Las medidas gubernamentales pueden facilitar la resolución de las reclamaciones de FM y las controversias conexas
- Los tribunales que juzgarán las primeras demandas por incumplimiento relacionadas con el Covid-19 probablemente adoptarán un enfoque que no se limitará a la redacción de las cláusulas contractuales
- Los nuevos contratos contendrán supuestos sobre las consecuencias previstas del virus (por ejemplo, estableciendo en qué casos una parte afectada tendría derecho a invocar la FM)

¡Gracias por su atención!



Francesco Sciaudone

CT 1.3 Finanzas y contratación

Francesco_Sciaudone_PIARC@grimaldilex.com

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^o étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org

GRIMALDI | STUDIO LEGALE





Covid-19 Francia

Situación al 14 de mayo de 2020

Jean-Max Gillet

CT Finanzas y Contratación

París

Mayo de 2020



Jean-Max Gillet, Asesor Especial

- Empresa de ingeniería de carreteras
- Líder en el mercado francés
- Francia activa e internacional



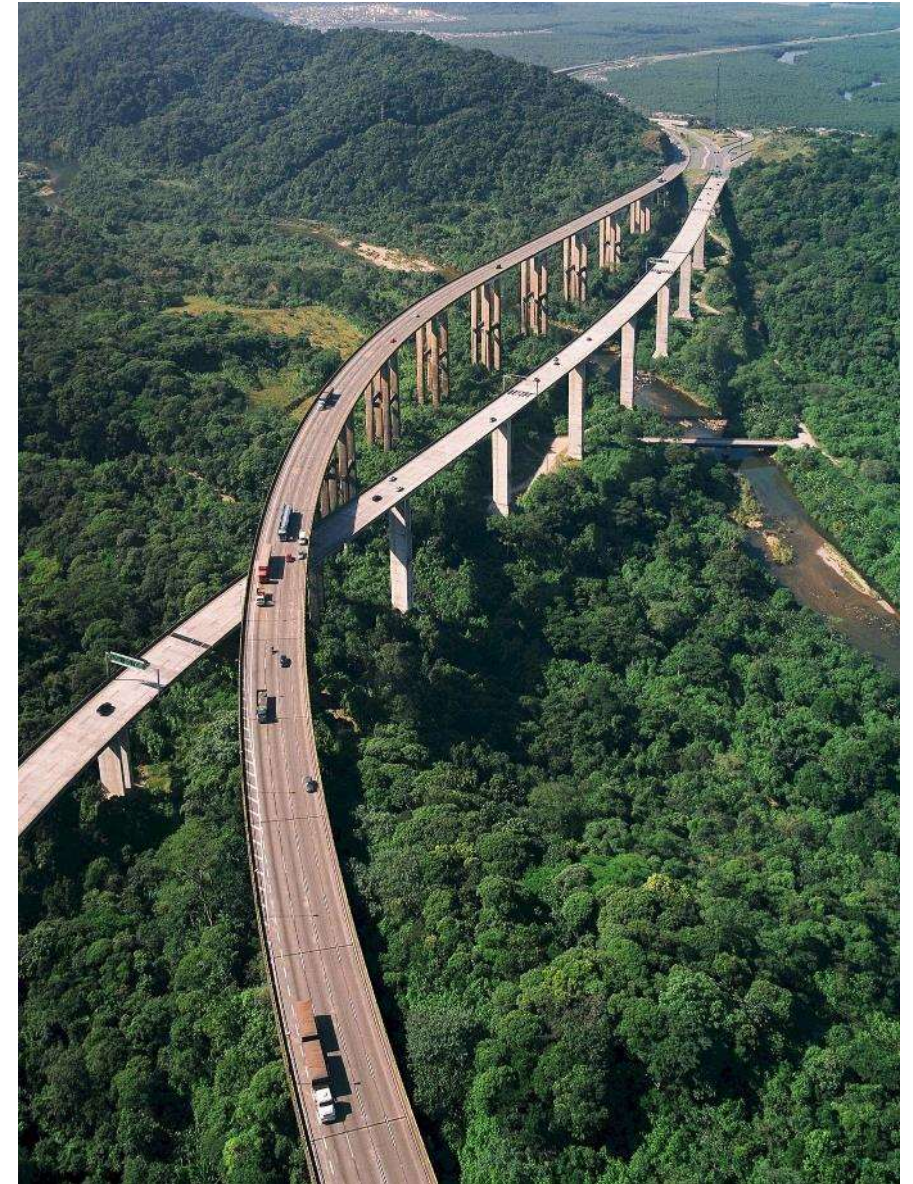
CT Finanzas y Contratación

París

Mayo de 2020

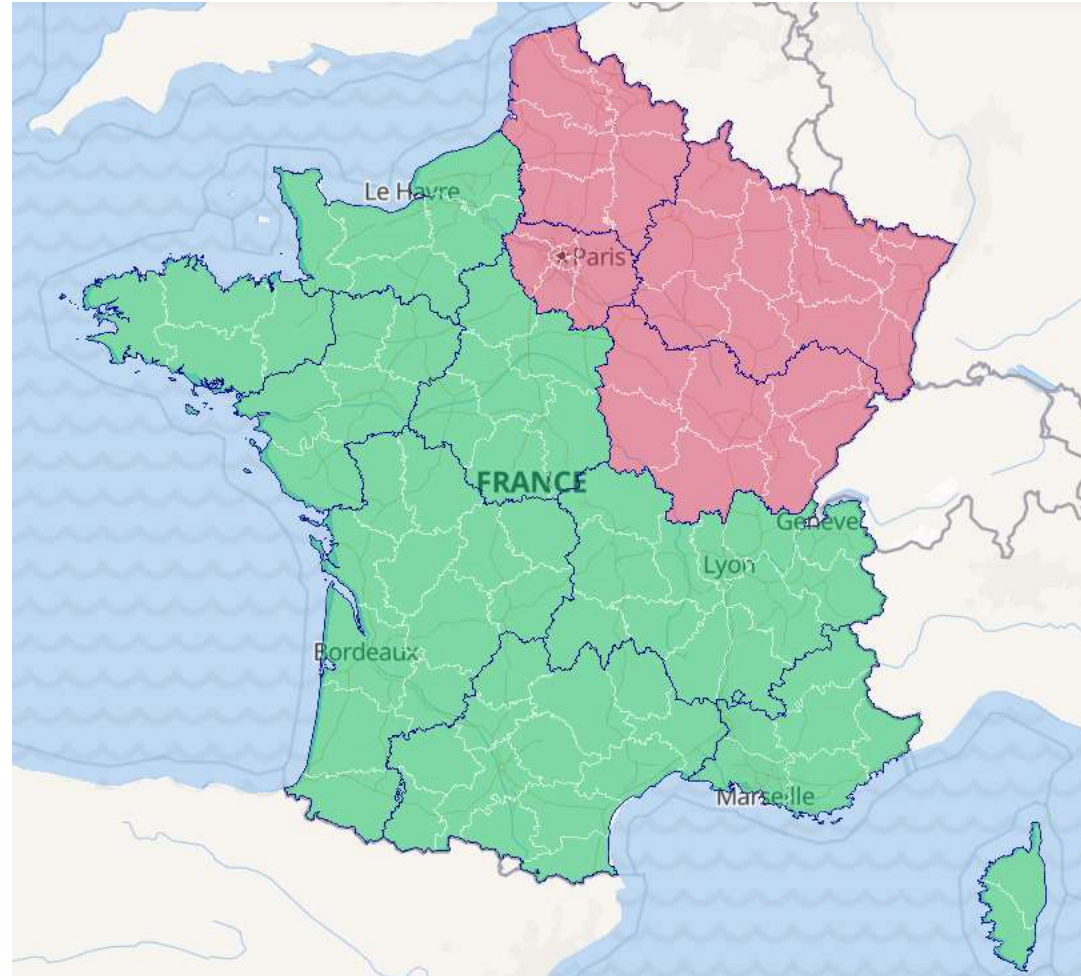
Situación general desde el 11 de mayo

- Fin del confinamiento el 11 de mayo
- Todos los negocios están abiertos excepto bares, restaurantes, espacios culturales y centros comerciales de más de 40.000 metros cuadrados.
- Se abren escuelas para niños pequeños
- Restricciones continuas para los viajes a más de 100 km de casa, excepto para negocios o casos especiales



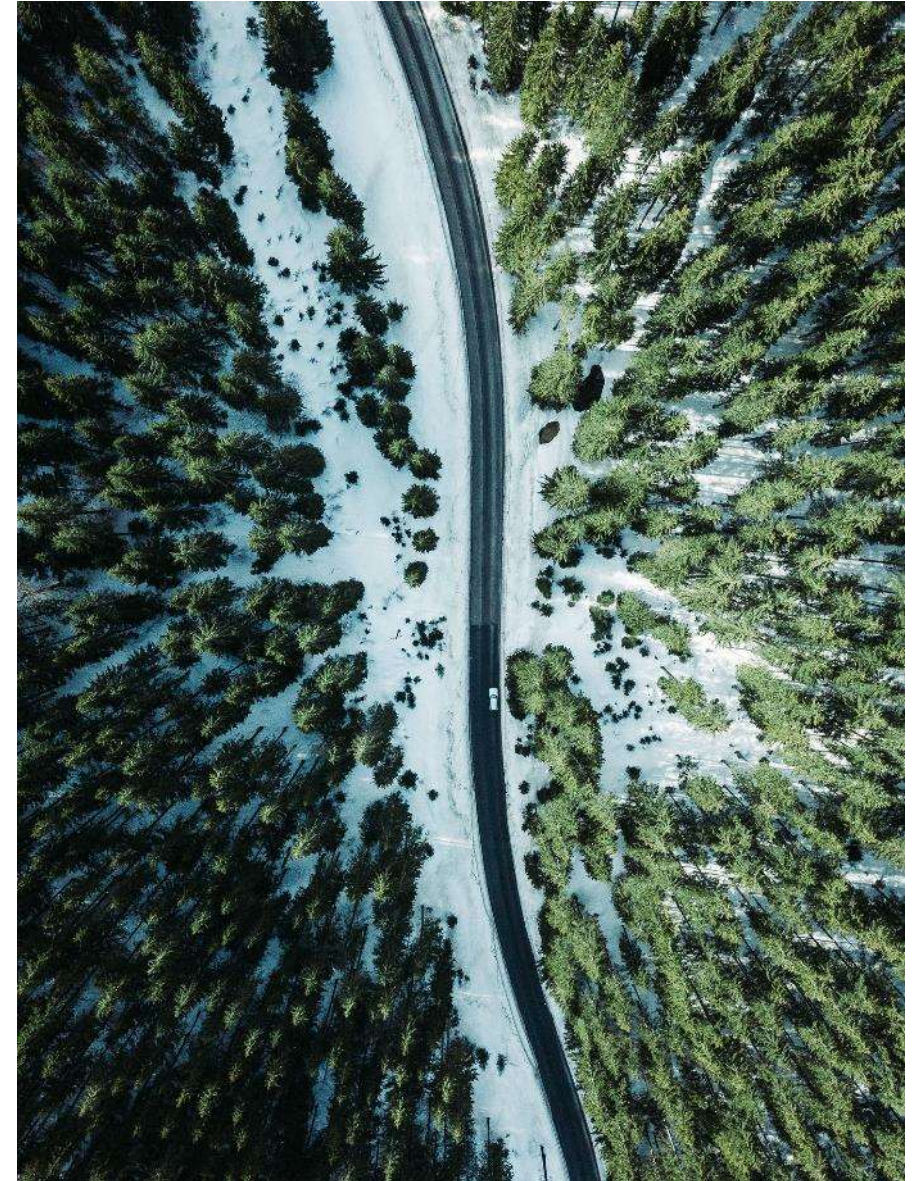
Situación general desde el 11 de mayo

- Algunas restricciones adicionales en las regiones "rojas" (no hay acceso a la playa, a los bosques, a los senderos...)



Situación general desde el 11 de mayo

- Un comienzo lento de todos
- Todavía hay dificultades relacionadas con la evaluación de los riesgos por parte de los diferentes interesados
- Las tensiones políticas entre el gobierno y los políticos locales
- Las elecciones locales para alcaldes empezaron a mediados de marzo y aún no han terminado - sin ejecutivos locales significa sin presupuesto, sin programa...



Situación en la industria de la construcción

La situation des chantiers de bâtiments français Au 25 avril, en %



- La región más afectada, la oriental, tiene la mayor tasa de obras en marcha
- Cuanto menos uno, menos... ¿Adivina por qué?

Situación en la industria de las obras públicas y la construcción

- Se están estableciendo nuevas normas sanitarias
- En la obra de la línea 15 de París, después de una semana de reanudación de las obras, trabajan 290 personas, frente a las 694 que había antes de la contención.
- En Eole, 170 personas en comparación con 580
- Para los trabajos donde se reservan alojamientos, se están llevando a cabo negociaciones con las autoridades para listar los hoteles abiertos.
- En el este de Francia f.i., los objetivos son pasar del 30% de la gente que trabaja en abril al 50-70% en mayo y al 70-80% en junio

Los próximos meses

Más o menos como la carretera de aquí abajo
pero en la niebla!



Todas las preguntas sin respuestas

- ¿Qué repercusiones tiene en el presupuesto que gastan las autoridades locales, ya que tienen que gastar más en barreras sanitarias y más en limpieza?
- ¿Qué dedicación a las obras viales comparada con otras prioridades?
- ¿Cuándo estarán a cargo los nuevos equipos ejecutivos en las ciudades?
- Las negociaciones han comenzado a adaptar los precios de los contratos existentes a las nuevas condiciones sanitarias, que cuestan más y reducen la productividad: si se aceptan, ¿menos volumen o más presupuestos?



A2 – Salerno-Reggio Calabria



Ponte «Per Genova»



A4 – Passante di Mestre



COVID-19 Recuperación post-pandémica: Impacto y posibles medidas de mitigación

Flavio di Pietro

Comité Técnico 1.3 Finanzas y Contratación

webinar

20 de mayo de 2020



Flavio di Pietro

- es Vicepresidente **Ejecutivo** (Control de Operaciones) de **Webuild S.p.A.** (antes Salini Impregilo)
- Actualmente es miembro del consejo de varias empresas del grupo Webuild y también es profesor especial en la Universidad Politécnica de Milán para el programa de MBA en Gestión de Construcción Internacional.
- Tiene una amplia experiencia en la dirección de operaciones nacionales e internacionales en grandes proyectos de infraestructura y cuenta con más de 25 años de experiencia en Webuild Group, con demostrada pericia en finanzas corporativas, contabilidad y control de proyectos.



Agenda

- 1. Introducción** **4**
- 2. Posibles medidas de mitigación:**
 - a) Facilitar y apoyar la liquidez** **6**
 - b) Económico y jurídico** **7**
 - c) Contractual** **8**
- 3. Para llevar** **9**
- 4. PREGUNTAS Y RESPUESTAS** **10**

1 Introducción

Consecuencias para la industria de la construcción (1/2)

COVID-19 ha afectado a las comunidades de todo el mundo y aunque los gobiernos y las empresas están respondiendo con rapidez, todavía queda mucho por hacer.
Consideraciones para la reanudación de las operaciones:

- protegiendo a los empleados del lugar
- reorganizando
- restaurar la cadena de suministro
- tranquilizar a los empleadores

La mayoría de las obras de construcción se han enfrentado a una cadena de suministro interrumpida y a restricciones operativas

- "fase 1" desaceleración o casación de las actividades debido a la imposibilidad de ejecutar los contratos
- nuevas normas y programas de QHSE que se adoptarán en los sitios
- los nuevos protocolos que se aplicarán en la "fase 2" pueden tener un impacto en la productividad y son difíciles de predecir



1 Introducción

Consecuencias para la industria de la construcción (2/2)

Las empresas constructoras se enfrentan a **una devastadora falta de liquidez** debido a la repentina e inesperada demora/suspensión de las operaciones

La crisis financiera de la industria podría hacer que un volumen cada vez mayor de **actores sobrepasara los límites de la "vía única"**, por lo que es difícil imaginar un plan de recuperación incluso después de que la situación mundial vuelva a la normalidad.



¿Cómo inyectar confianza y liquidez en la industria?

Evaluar tres posibles medidas de mitigación:


- A** Facilitar y apoyar la liquidez
- B** Económico y jurídico
- C** Contractual

2 Posibles medidas de mitigación

Los efectos negativos sobre la liquidez pueden abordarse mediante una serie de medidas que deben adoptarse en el momento **adecuado** y con **diferentes modalidades** según la fase de la crisis

A Facilitar y apoyar la liquidez

- ✓ Encargar los créditos comerciales
- ✓ Mejorar el proceso de solicitud de pago a fin de acelerar la certificación de la solicitud de **pago provisional** por el trabajo realizado (WIP) y re-modular **los términos y condiciones de pago**
- ✓ Anticipos de obras a ejecutar
- ✓ Pagos por adelantado de material en el sitio
- ✓ "Certificados de pago provisionales "de emergencia
- ✓ El peso muerto cuesta



Medidas a corto plazo que pueden adoptarse y que pueden ser relativamente fáciles de adoptar generando un impacto inmediato en la liquidez

2 Posibles medidas de mitigación

B Económico y jurídico

Rastrear los costos reales incurridos debido a la emergencia y negociar la compensación del empleador:

- ✓ los costos debidos a las medidas y protocolos nuevos y adicionales de QHSE adoptados
- ✓ Falta de rendimiento y productividad (incluido el período de suspensión)
- ✓ menor productividad inmediatamente antes y después del período de suspensión
- ✓ no hay productividad durante el período de suspensión y la extensión del tiempo necesario para completar
- ✓ ejecutar el contrato debido a la lentitud y a la aplicación de nuevos protocolos, políticas y procedimientos
- ✓ mecanismo de revisión de precios debido al aumento de los costos directos de producción



Negociación directa con el empleador para la solución de reclamaciones/órdenes de variación con un enfoque amistoso

Acciones de mediano y largo plazo que proporcionan liquidez continua y aseguran una posición económica y financiera estable

2 Posibles medidas de mitigación

C Contractual



Revisar las disposiciones de los contratos y aplicar los actos especiales de emergencia

- ✓ Examen contractual del "Plan de Seguridad y Coordinación" ("Piano di Sicurezza e Coordinamento")
- ✓ Examinar y enmendar el calendario de trabajo teniendo en cuenta las repercusiones del nuevo protocolo a fin de completar las actividades en el camino crítico
- ✓ arte. 91 D.L. n° 23/2020 y art. 6-bis D.L. n° 6 del 23/2/20 (conv. en L. n° 13): exención para el contratista, considerando principalmente las futuras penalizaciones y costes adicionales
- ✓ Revisión de las cláusulas de fuerza mayor del contrato

Acciones que representan un beneficio inmediato contra..:

A. Cadena de suministro que garantiza la protección del interés público vinculado a las inversiones en infraestructura

B. Recuperación del producto interno bruto (PIB)

3 Para llevar

Las medidas descritas anteriormente pueden ser adoptadas por los empleadores para proporcionar un beneficio inmediato a la cadena de suministro, permitiendo la continuidad continua de las operaciones en un escenario extremadamente difícil, a la vez que se mejora la recuperación económica a largo plazo. Para ello es conveniente una reforma o **adaptación del Código "Codice dei Contratti"**

Fase 1:

- La última reforma del Código se produjo hace 4 años (D.Lgs. n° 50/2016)
- Aprobación del "*Decreto Sblocca Cantieri*":
 - ✓ suspensión hasta diciembre de 2020 los elementos más importantes de la reforma de 2016
 - ✓ definición de un nuevo Reglamento de Contratos de Interés Público con el fin de anular la llamada "ley blanda" (directrices de la ANAC y Decretos Ministeriales) y volver a un solo Decreto Ministerial para adoptar el Código
 - ✓ la incertidumbre sobre la adopción del nuevo Reglamento, prevista inicialmente en enero de 2020

Fase 2:

- Adaptación del Código mediante la retención de una **parte del mismo** durante un período limitado
- **Es difícil imaginar una rápida recuperación** del sistema económico del país, dado el marco reglamentario actual.
- Presionar al Gobierno para que adopte rápidamente una solución que sea **eficiente, razonable, discutida** y compartida con las partes interesadas

4 PREGUNTAS Y RESPUESTAS (1/2)

Atrasos, nuevos pedidos, libro de facturas...

- ¿Cómo gestionar el riesgo de desaceleración de los principales proyectos?
- ¿Cómo preservar el flujo de nuevos pedidos?
- ¿Dónde concentrar los esfuerzos de licitación? ¿En qué licitaciones puedo participar?
- ¿Cómo gestionar las reclamaciones activas y las órdenes de variación?

Costos directos y margen bruto

- ¿Cuál es el estado de mis obras?
- ¿Cómo supervisar el presupuesto del proyecto y reforzar el control del mismo?
- ¿Cómo asegurar la continuidad?
- ¿Cómo mantener la eficiencia respetando las restricciones y las nuevas reglas?
- ¿Cómo evaluar el impacto del trabajo inteligente en la actividad productiva?
- Comprender la necesidad de digitalización y automatización
- ¿Explorar la posibilidad de simplificar el servicio?

Costos indirectos y EBITDA

- ¿Cómo reducir los costos indirectos de personal sin afectar la productividad de la empresa y la motivación del personal? ¿Cómo mejorar la atención a los empleados?
- ¿Cómo gestionar el SG&A y reducir la incidencia en los ingresos?
- ¿Cómo empezar la renegociación de los principales contratos? ¿Contratos flexibles con los proveedores?
- ¿Huella de activos ligeros?
- ¿Cadenas de valor vs. redes de valor?
- ¿Mano de obra líquida, contratos flexibles?

4 PREGUNTAS Y RESPUESTAS (2/2)

La cadena de suministro

- ¿Cuál es el impacto de la desaceleración de la producción en mi cadena de suministro?
- ¿Quiénes son mis proveedores estratégicos? ¿Cómo se ven afectados?
- ¿Cómo se ven afectados mis subcontratistas?
- ¿Cuál es mi riesgo de reclamaciones?
- ¿Quién sobrevive? ¿Cuál es el riesgo de mi cartera?
- ¿Cómo puedo mejorar la diversificación de los riesgos?
- ¿Cómo diversificar el riesgo de la cartera de sitios?
- ¿Qué mejores acciones para mantener? ¿Dónde?
- ¿Cómo mejorar la configuración logística?

Capital de trabajo y finanzas

- ¿A qué se parece mi previsión de flujo de caja a corto plazo?
- ¿Cuáles son las principales áreas de incertidumbre / vulnerabilidad?
- ¿Cómo planear con más cojines de seguridad?
- ¿Cómo manejar el capital de trabajo más estrechamente? ¿Soy capaz de renegociar condiciones de cobro y pago más favorables?
- ¿Cómo manejar el riesgo?
- ¿Cómo monitorear e informar?
- ¿Cómo centralizar la gestión del efectivo?

Gracias.



Flavio di Pietro

CT 1.3 Finanzas y contratación

f.dipietro@salini-impregilo.com

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^o étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

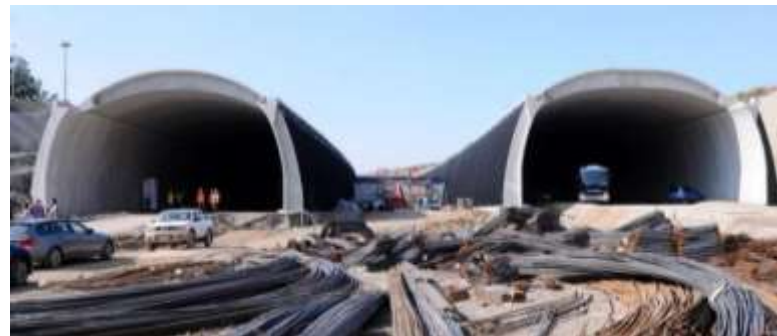


World Road
Association PIARC

www.piarc.org



Ponte «Per Genova»



Autostrada Pedemontana Lombarda



A58 – Tangenziale Est Esterna Milano



Evaluación de las inversiones y actividades viales en una era posterior a la de Covid-19

Fabio Pasquali - Anas SpA

Presidente del CT 1.2 de PIARC - Planificación de la Infraestructura y el Transporte por Carretera para el Desarrollo Económico y Social

Roma, 20 de mayo de 2020

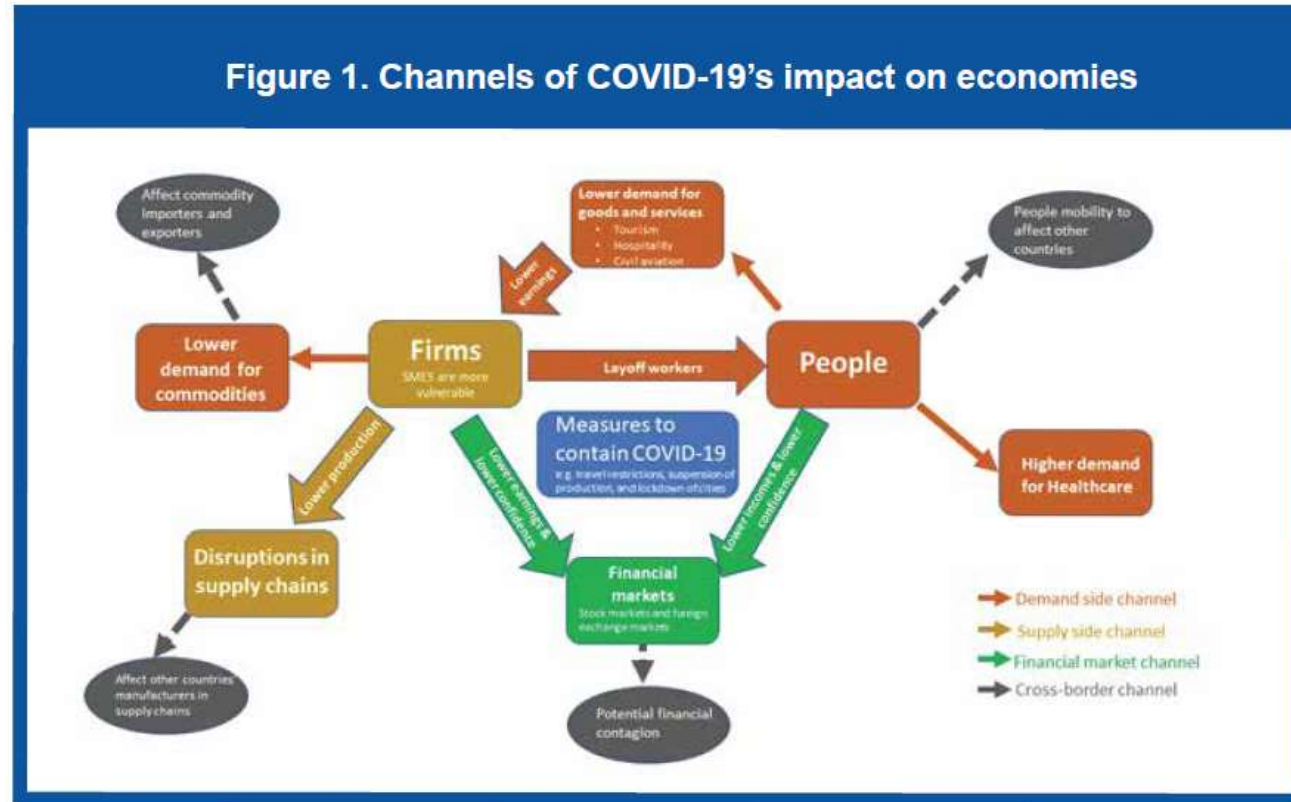
Fabio Pasquali

- **Economista y analista de transporte**
 - antecedentes en el análisis económico y financiero de proyectos viales públicos y de APP, economía y financiación de las autoridades viales nacionales, estudios de desarrollo
- **Presidente del CT 1.2 de PIARC**
 - *"Planificación de la infraestructura vial y del transporte para el desarrollo económico y social"*
- **Anas SpA, Agencia Nacional de Carreteras de Italia**
 - *Economista Jefe del Departamento de Planificación*
- **La Comisión Intergubernamental para el nuevo ferrocarril entre Turín y Lyon**
 - *Secretario General de la Delegación Italiana*
- **CEDR - Conferencia de Directores de Carreteras de Europa**
 - *Co-líder del Grupo de Trabajo "Gobernanza de la Red"*
- **Universidad de Roma Tre - Ciencias Políticas**
 - *Profesor de Economía y Política del Desarrollo*
- **Contacto: f.pasquali@stradeanas.it**



1

El cuadro general



Source: ESCAP.

- Covid-19 y la economía: cada componente, jugador, mercado se ve afectado a corto y mediano plazo y el transporte es fuertemente, directa e indirectamente golpeado por el virus
- Covid-19 implica la eliminación progresiva de la economía: nos concentraremos en la fase 3 ("new normal")

2 Evaluación de proyectos de carreteras - Economía

- El gran problema sobre los patrones de viaje cambia: ¿cuánto tiempo y cuánta profundidad?
- Cambios temporales
 - Capacidad limitada del transporte público
 - Capacidad limitada de los servicios ferroviarios (incluido el ferrocarril)
 - Bajos flujos de turismo
- Cambios no temporales
 - Trabajo/estudio inteligente
 - Diferenciación de las horas de trabajo
 - Preferencia por la movilidad individual, sobre todo en la movilidad ligera y limpia (zonas metropolitanas)
- La modelización del transporte es un desafío, tanto para la división modal como para el propósito de los viajes y los aspectos relacionados con el costo generalizado (valor del tiempo, valor de la fiabilidad del tiempo, comodidad, seguridad).

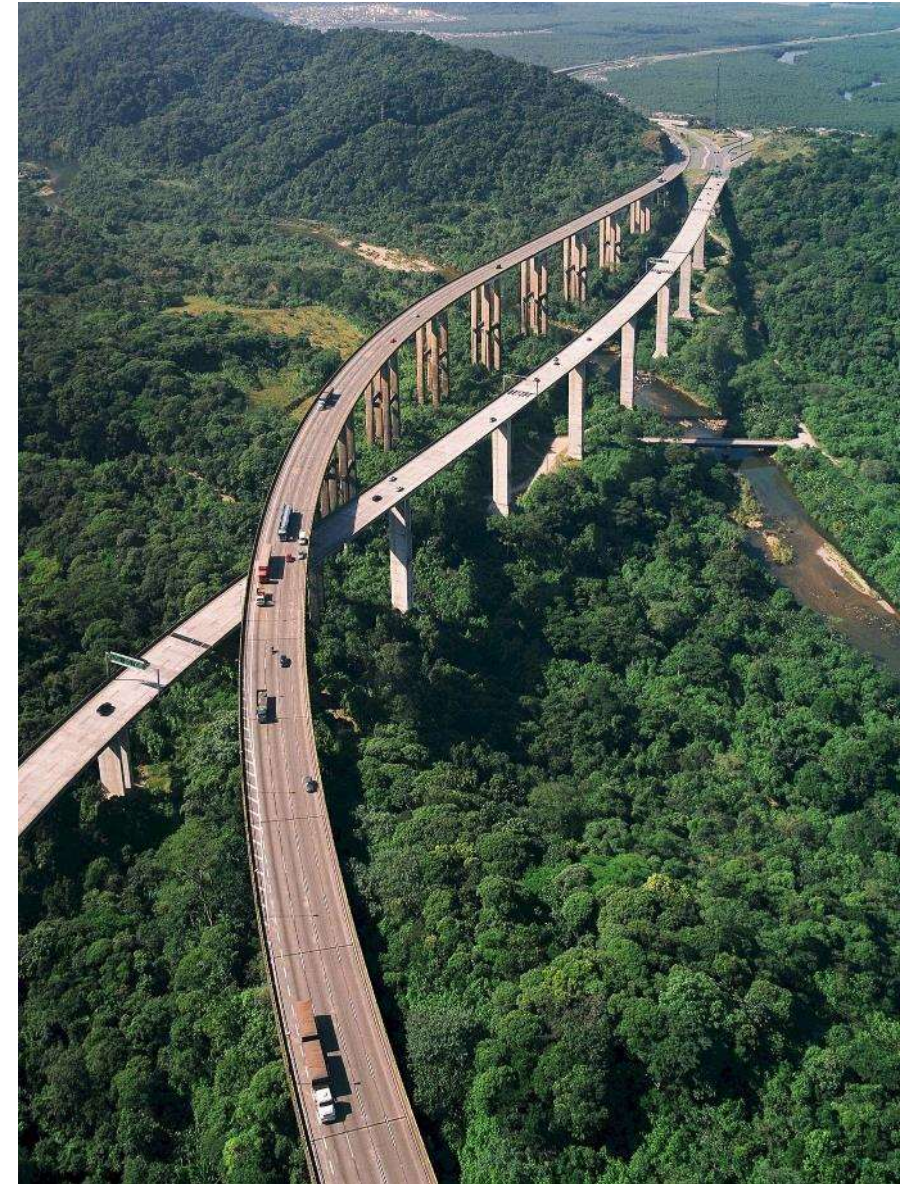
2 Evaluación de proyectos de carreteras - Economía

- Nos moveremos...
 - desde un esquema de modelización basado en la concentración en unos 2-4 picos de flujo diario, unos pocos modos y unos pocos grupos grandes de operadores hasta un ámbito de transporte multimercado y multihorario
- Lo reconsideraremos...
 - **La demanda de transporte**, debido a la permanencia del esquema de trabajo inteligente
 - **Valor del tiempo**, debido a la posible permanencia de la limitación de la capacidad del transporte público (es la fase 3, pero nadie quiere volver al encierro, por lo que se mantendrán algunas precauciones y los comportamientos de viaje podrían cambiar durante este período)
 - **Centros de transporte** (de pasajeros y de carga), con muchos más cambios de modo que en el pasado (por ejemplo, de transporte público o privado a modo ligero individual; separación de flujos para la logística)
 - Se avecina un **ciclo económico**, un período de recesión o estancamiento
- Al final perderemos tráfico, los beneficios relacionados con las inversiones en carreteras serán menores, mientras que los costos serán los mismos (si no aumentan): tendremos un menor IRR/NPV

3

Evaluación de proyectos de carreteras - Financiación

- Los gobiernos están apoyando a los organismos de carreteras para contrarrestar la disminución de sus ingresos, pero esto cubre los gastos corrientes, no necesariamente las inversiones.
- Es necesario revisar el plan de inversiones de la Agencia/Administración, sobre la base de un conjunto de nuevas referencias, adicionales, pero imperantes:
 - Gestión de activos (maximizar lo existente y crear resistencia) con una fuerte inyección de innovación/subida de la productividad
 - Integración: cadenas de oferta y demanda basadas en el medio ambiente y la seguridad
 - Parámetros de bienestar revisados (redes de seguridad frente al tiempo de viaje, innovación, acceso a la movilidad por parte de usuarios/segmentos débiles, creación de empleo, ...)
- Cuanto más se convierta la ANR en un operador de "movilidad más medio ambiente" de espectro completo, mayor será el alcance de la recaudación de ingresos, más amplia será la integración en un nuevo modelo sostenible (soportar las pérdidas de la transición energética y ser uno de los actores clave de este proceso)
- El Covid-19 ayudó a acelerar la transición: sólo se puede encontrar financiación para proyectos con una clara integración en la "nueva normalidad".



3

Evaluación de los proyectos de carreteras - Financiación en el marco de la colaboración público-privada

- Los PPP están sufriendo de Covid-19, pero la imagen es desconcertante
 - Haciendo tiempos difíciles: proyectos basados en peajes reales (especialmente si se encuentran en la fase de arranque); contratos basados en la disponibilidad, si prevalece el componente variable basado en el tráfico; en general, proyectos sin ninguna red de seguridad de distribución de riesgos de tráfico
 - Haciendo esto y aquello: proyectos ya establecidos basados en peaje; PPP donde el otorgante y el contratista acuerdan reprogramar el plazo de la franquicia
 - Hacer el bien: proyectos sólidos (estimaciones de tráfico y disponibilidad de peaje realistas o ya revisadas, fundamentos económicos sólidos); proyectos altamente remunerativos (capaces de absorber el choque financiero a mediano plazo) Fitch ha calificado de "positivos" o "estables" más del 75% de sus proyectos de carreteras de peaje PPP
- ¿Qué pasa con los nuevos PPP
 - La financiación sigue estando disponible en gran medida y la necesidad de infraestructuras de transporte sigue siendo enorme, en todo el mundo, esos activos siguen siendo "defensivos", pero hay que resolver algunos problemas candentes, y eso llevará tiempo:
 - la flexibilidad en los acuerdos contractuales
 - cumplir con una mayor DSCR y/o más pactos, ya que los choques eco-financieros ya no son una eventualidad remota
 - rápida actualización de la modelización de la demanda de tráfico, inclusión de parámetros ambientales y sociales en el análisis, ...

4

Para llevar

- "Dando un paso atrás aún mayor, la otra cosa que hay que mencionar es el impacto de la crisis en la planificación y preparación de la infraestructura en general. Los sistemas de trabajo, viaje y conexión - para la sociedad, el gobierno y las empresas - se han **puesto patas arriba** en los últimos meses y es **posible que algo de esto nunca vuelva a ser como antes**. Eso significa que los gobiernos tendrán que **revisar sus previsiones y supuestos en torno a la demanda y el uso de la infraestructura pública** mientras planifican el futuro".*

Julia Kennedy, el Centro de Especialización en PPP del Banco Europeo de Inversiones

	Number of States	Number of Local/Regional Areas	Total Value (multi-year period)
Projects Delayed or Canceled	9	7	\$4.8 Billion
Funding Initiative/Ballot Measure Delayed or Canceled	1	4	\$734 Million
Concern Over Declining Revenues	13	1	\$2.64 Billion



Page 1, Updated 5/4/2020

- Esta es la ocasión de actualizar nuestros puntos de vista sobre la movilidad, los sistemas de transporte, el medio ambiente, la innovación, la cohesión social, la producción y la productividad: las carreteras y autopistas son y serán el sistema nervioso de nuestra vida
- Actualizar los puntos de vista sobre las inversiones en carreteras y servicios no es una opción, es una cuestión de vida o muerte - el dinero público estará bajo alta competencia en los próximos años: muchos proyectos serán reprogramados de todos modos.
- Esto se aplica tanto a los países ricos como a los emergentes: el reto es encontrar la mejor manera de transformar la crisis en un punto de inflexión para evolucionar
- PIARC puede ser el depositario de los ACB actualizados de los proyectos y actividades viales, tanto en el marco del público como en el de las APP, y el escenario de los nuevos conceptos de movilidad



Preguntas y respuestas

Moderado por Christos Xenophontos



Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq - Secretario General de PIARC
- Francesco Sciaudone, Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre finanzas y contratación
- Jean-Max Gillet, Comité Técnico 1.3 de PIARC sobre finanzas y contratación
- Flavio Di Pietro, Salini Impregilo S.p.A.
- Fabio Pasquali, Comité Técnico 1.2 de PIARC sobre Planificación de Carreteras y Transporte para el Desarrollo Económico y Social

Conclusión y próximos pasos



Descargo de responsabilidad

Dado que el tiempo es esencial, es probable que los conocimientos y las prácticas que se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

"Las ideas y ejemplos compartidos aquí son sólo para ilustrar. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas serán objeto de una evaluación más detallada y se utilizarán para formular recomendaciones sobre políticas y prácticas a su debido tiempo. Si bien se ha tenido cuidado en la preparación de este material, no se acepta ninguna responsabilidad por los daños que pueda causar".

Los siguientes pasos

- Publicamos grabaciones de vídeo y presentaciones de nuestros seminarios web
- Se prevén otros seminarios web de PIARC, en inglés, español y francés
- Publicamos "Notas" con los resultados de esos seminarios web
- <https://www.piarc.org/es/actualidad-agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-y-COVID-19>

Dos encuestas de PIARC están abiertas

Para permitir que todos contribuyan, se han abierto dos encuestas:

- **Identificar las cuestiones que preocupan:**

<https://forms.gle/cgi8WCeQYykCeNFQA>

- **Identificar a los interesados que desean compartir sus prácticas :**

<https://forms.gle/8sPYw3qhZoySQueJ9>

Esos dos enlaces también están disponibles en el sitio web de PIARC.

El equipo de respuesta de PIARC:

Datos de contacto

- christos.xenophontos@dot.ri.gov
- jmblanco@fomento.es
- vgalasso@deloitte.it
- jonathan.spear@atkinsacuity.com
- s.palchetti@stradeanas.it
- caroline.evans@arcadis.com
- martin.ruesch@rapp.ch
- andreaperis@gmail.com
- yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp
- info@piarc.org

¡Gracias por su atención!



Patrick Mallejacq

Secretario General de PIARC

patrick.mallejacq@piarc.org

@PMallejacq

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^o étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org

