

Basado en:

OECD DEVELOPMENT CENTRE

Working Paper No. 317

Research area: Latin American Economic Outlook

Opening the black box of contract renegotiations: An analysis of road concessions in Chile, Colombia and Peru

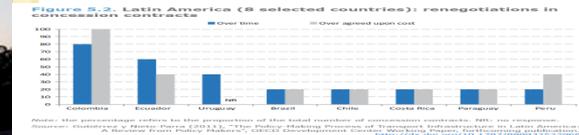
Eduardo Bitran, Sebastián Nieto-Parra and Juan Sebastián Robledo



Latin American Economic Outlook 2012

NT

CHAPTER FIVE The State and reform of public infrastructure policy



“La fiducia: Herramienta confiable para el desarrollo del país”

Eduardo Bitran
Universidad ADOLFO IBAÑEZ
Agosto 2013 Medellín
@eduardobitran

LA INFRAESTRUCTURA: PIEZA CLAVE PARA EL DESARROLLO DE COLOMBIA

OECD DEVELOPMENT CENTRE

Working Paper No. 316

Research area: Latin American Economic Outlook

The politics of transport infrastructure policies in Colombia

Sebastián Nieto-Parra, Mauricio Olivera and Anamaria Tibocho

TEMARIO

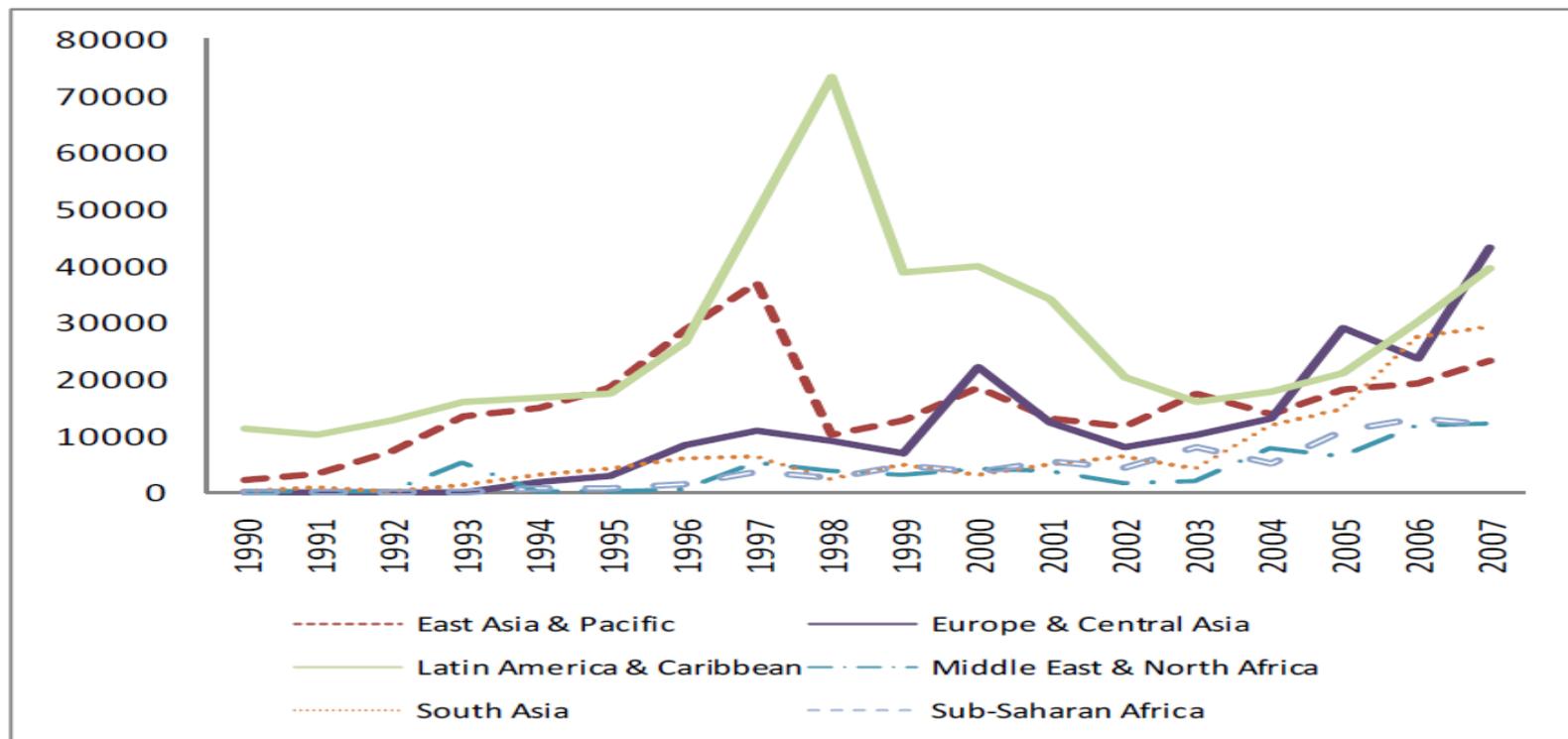
- ✘ 1. Evolución de la inversión en Infraestructura Económica en LAC.
- ✘ 2. Calidad y efectividad de la inversión en Infraestructura económica en Colombia
- ✘ 3. Experiencia de Concesiones en Chile
- ✘ 4. Aportes de APP al desarrollo de la Infraestructura.
- ✘ 5. ¿Por que bajo desempeño de infraestructura de transportes en Colombia ?
- ✘ 6. Funcionamiento de APP en infraestructura de transportes en Colombia.
- ✘ 7. ¿Que hacer para mejorar aporte de APP en infraestructura de transportes en Colombia?

1. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA EN LAC

AMERICA LATINA LIDER EN INVERSION PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA ENTRE EMERGENTES

Importante aporte de APP en LAC

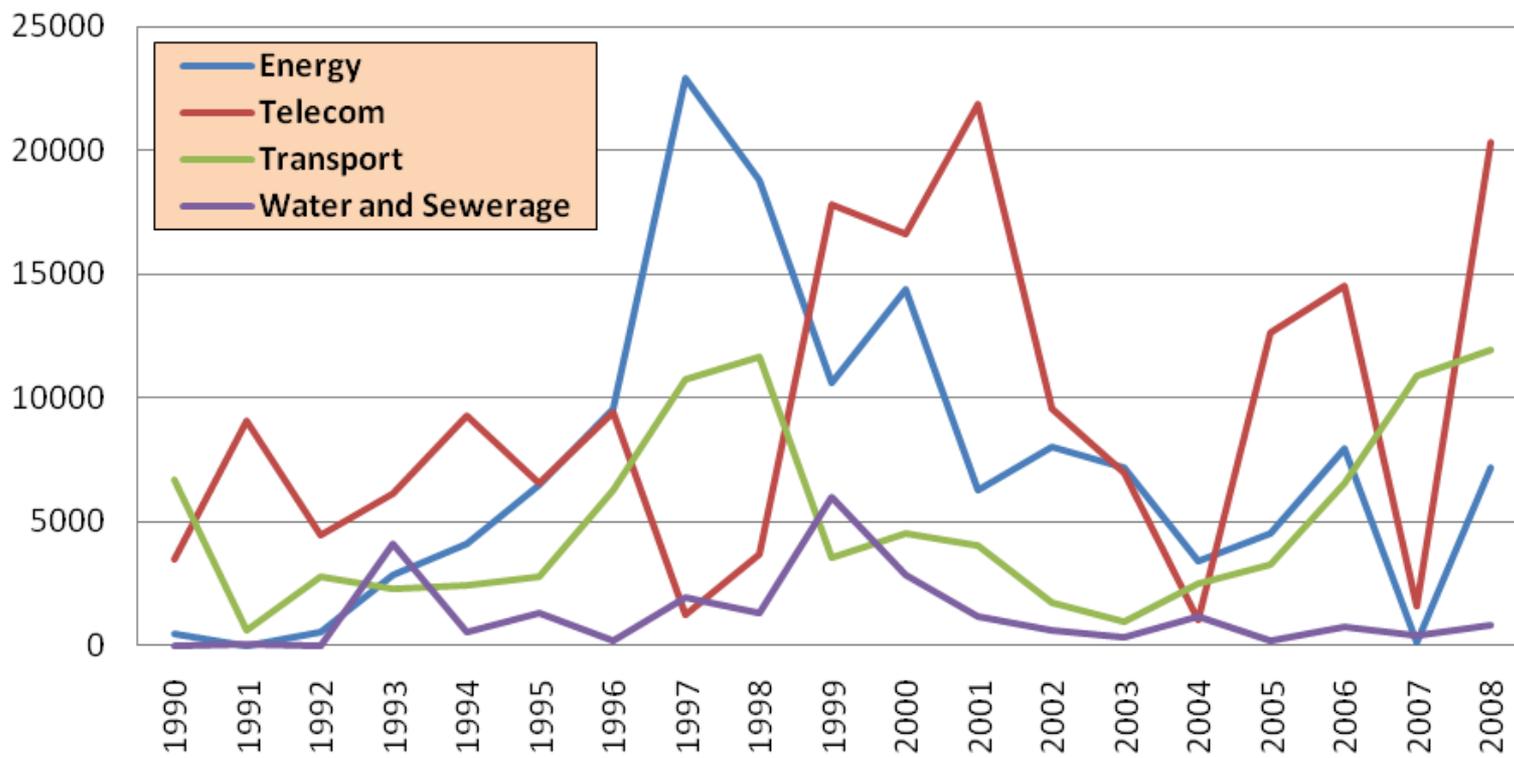
Figure 5
Private sector participation in infrastructure
Investment commitments by region, US\$ million



Source: World Bank PPI database

INVERSIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE LUEGO DE TELECOMUNICACIONES EN PAÍSES AMÉRICA LATINA

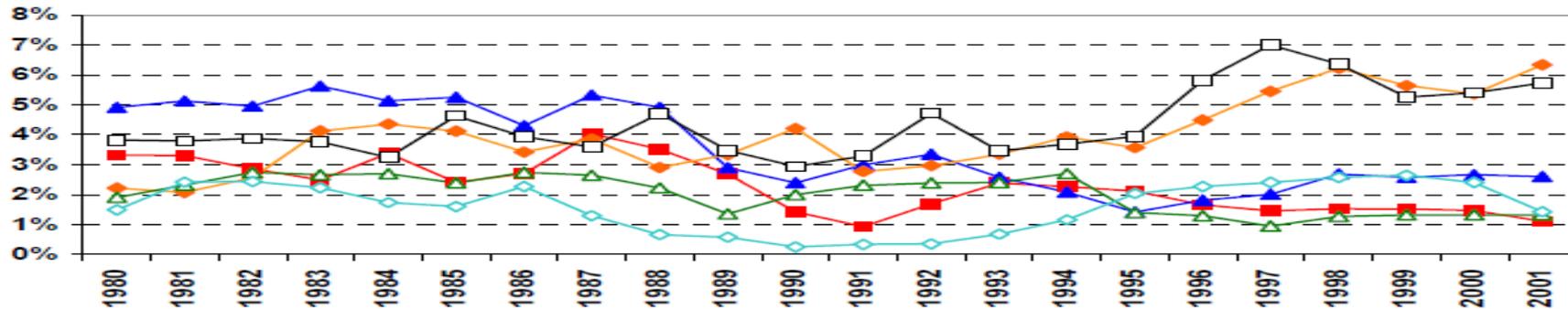
PPP Projects by Sector (current US\$ million)
Latin America and the Caribbean



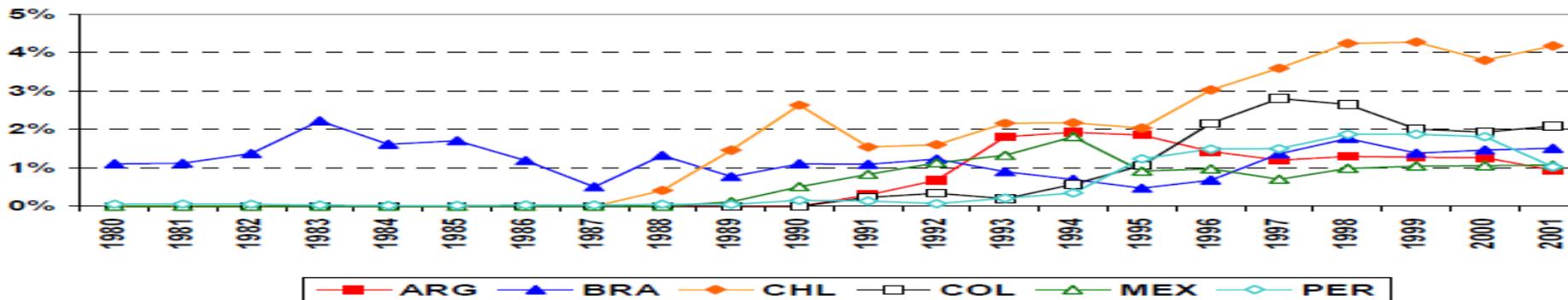
AUMENTO DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA POR INVERSIÓN PRIVADA EN CHILE Y COLOMBIA

- Los países de Ingreso medio invierten entre 6% y 7% del PIB en Infraestructura.
- Chile sube de 2% del PIB al 6% del PIB llegando a 4% del PIB de inversión privada. Colombia de 4% a 6% con 2% del PIB de inversión Privada.

(a) Total Investment



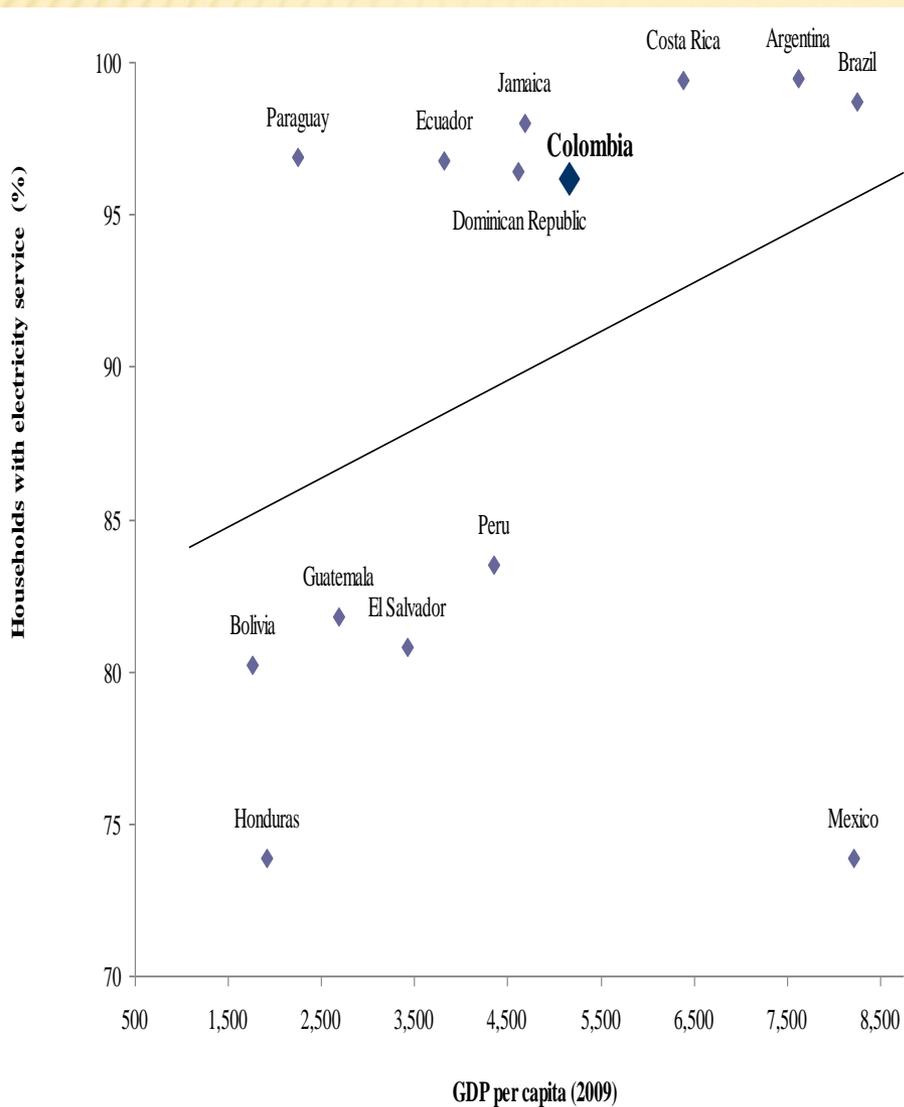
(c) Private Investment



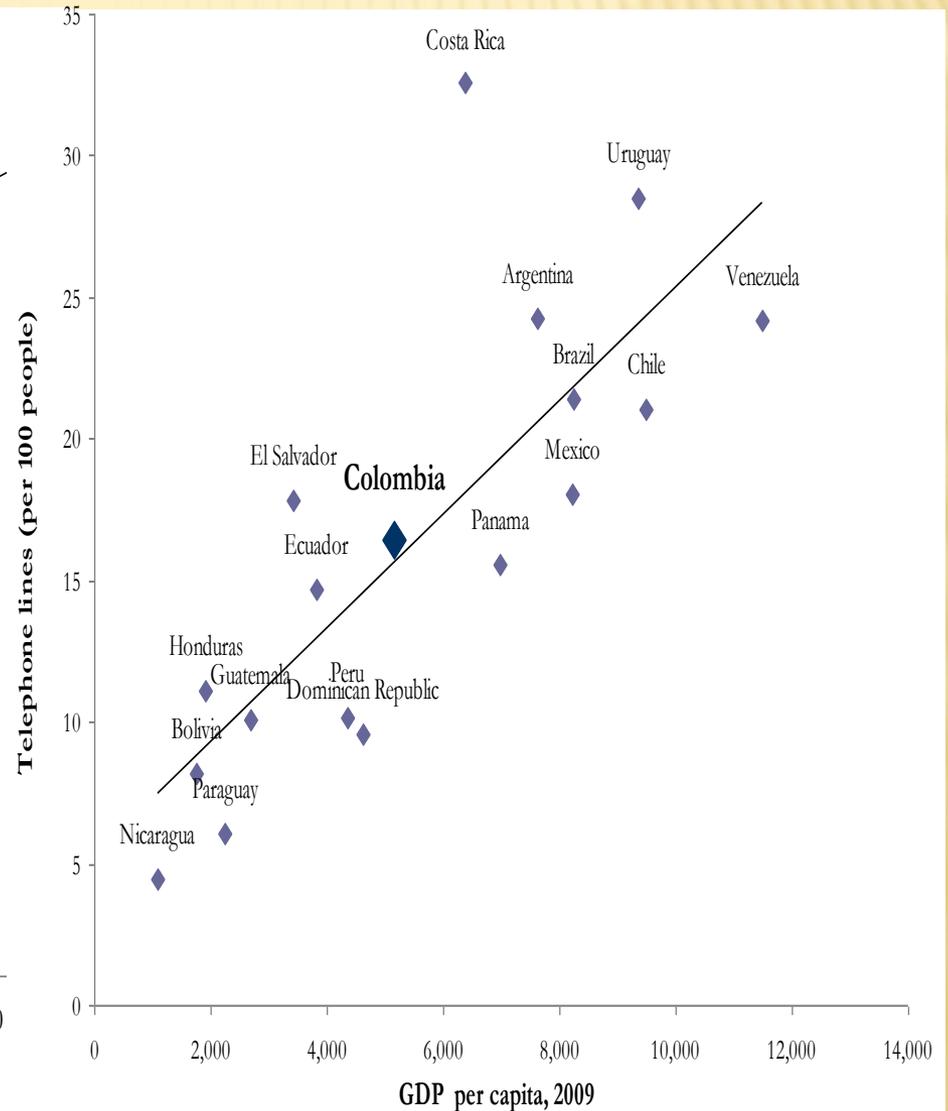
2. CALIDAD Y EFECTIVIDAD DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA EN COLOMBIA

RAZONABLE DESEMPEÑO EN ELECTRICIDAD Y TELECOMUNICACIONES

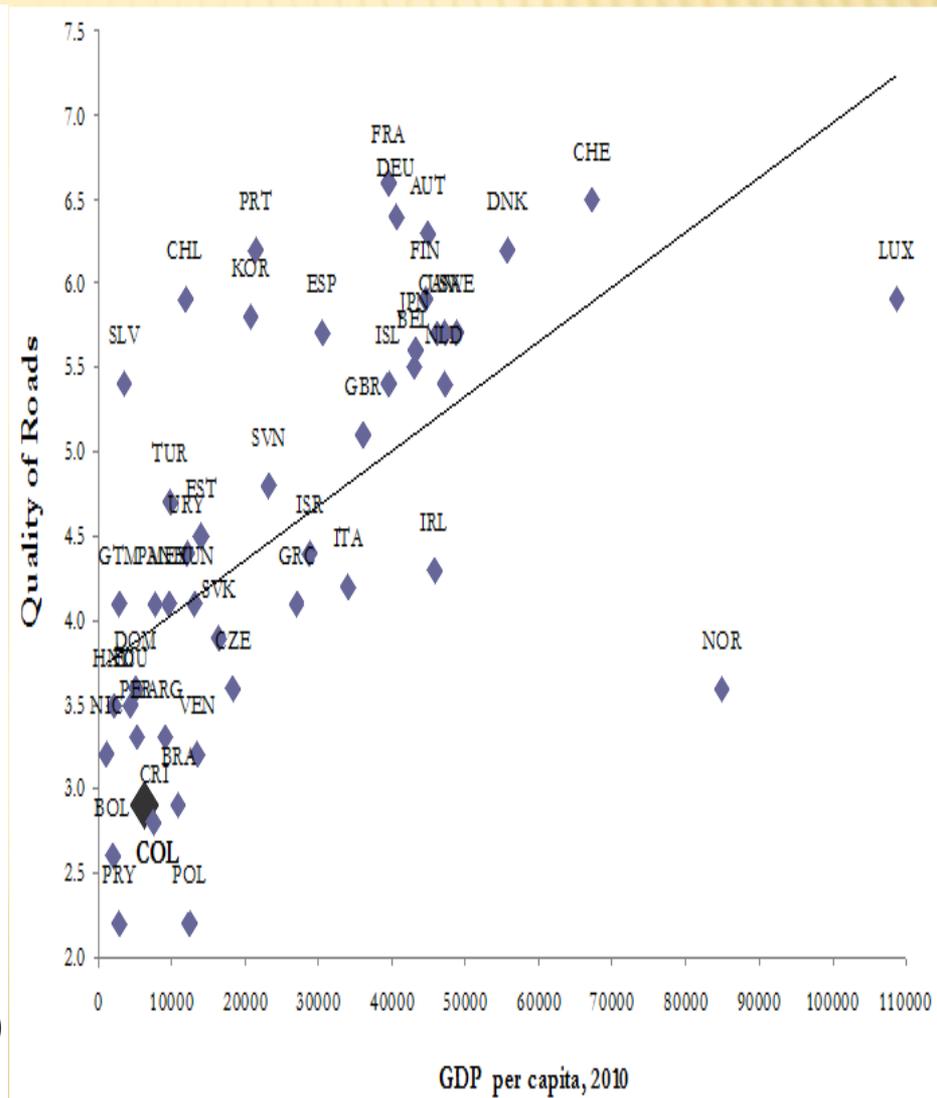
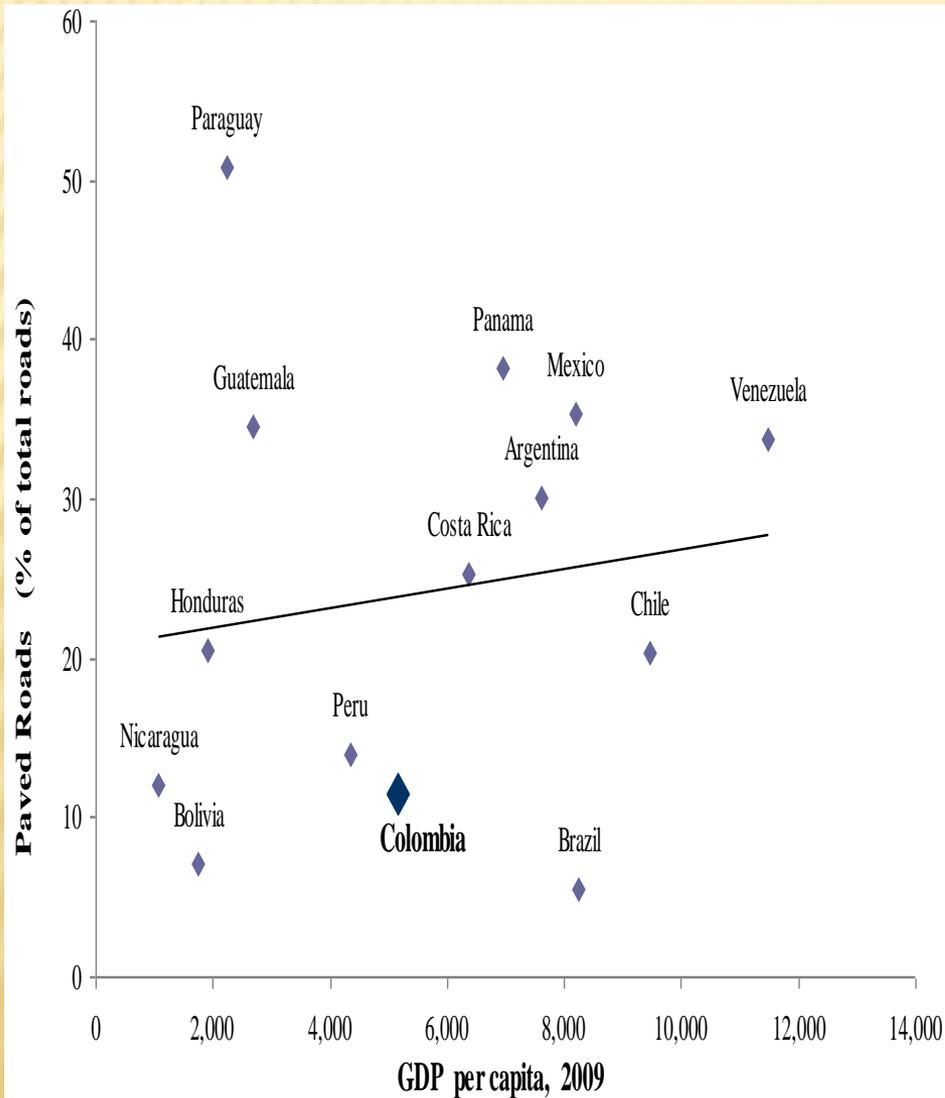
ELECTRICIDAD



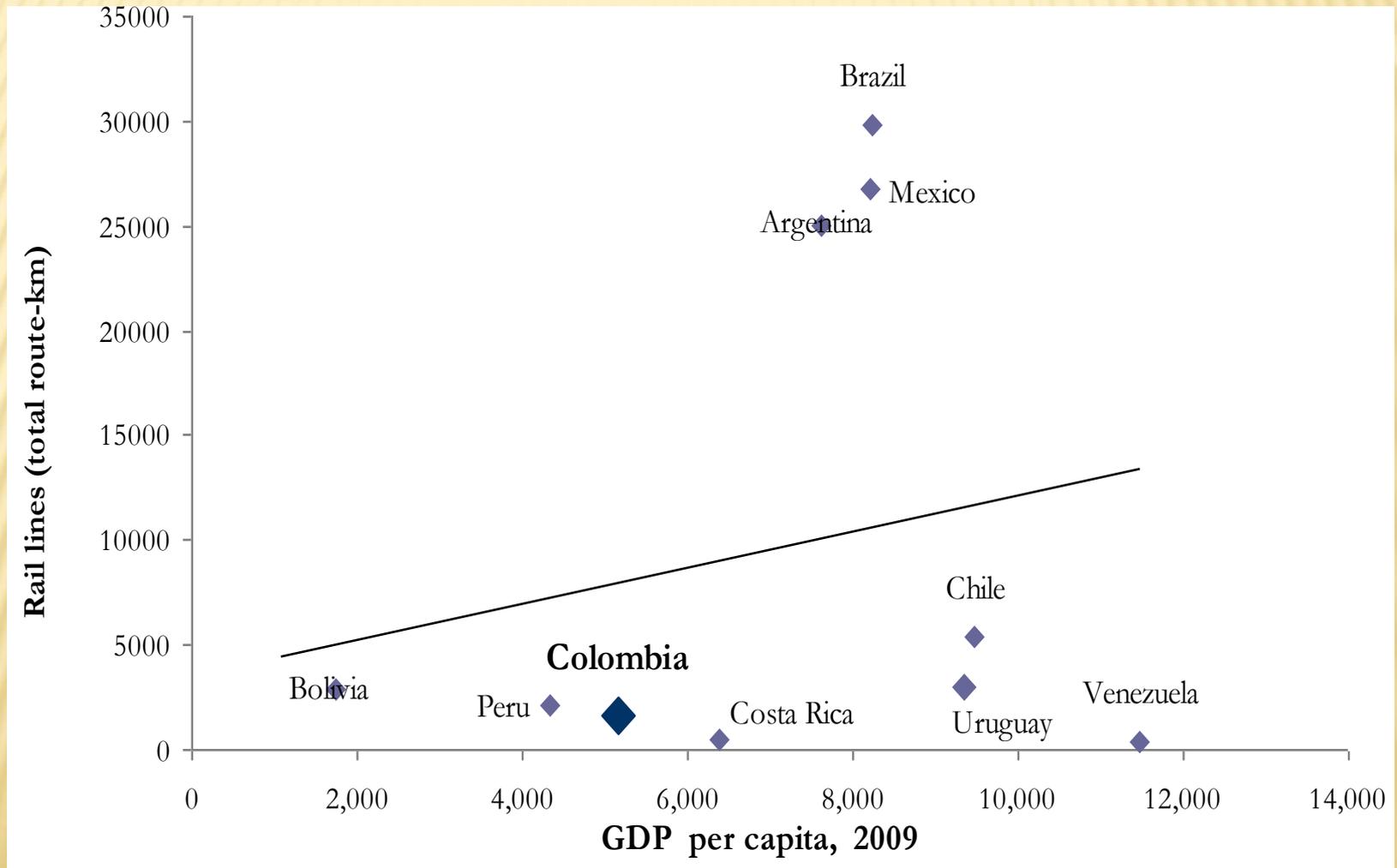
TELEFONIA



POBRE DESEMPEÑO EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: VIALIDAD (% PAVIMENTADO Y CALIDAD)



POBRE DESEMPEÑO EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: VÍAS FÉRREAS



POBRE DESEMPEÑO EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: INFRASTRUCTURE COMPETITIVE INDEX WEF

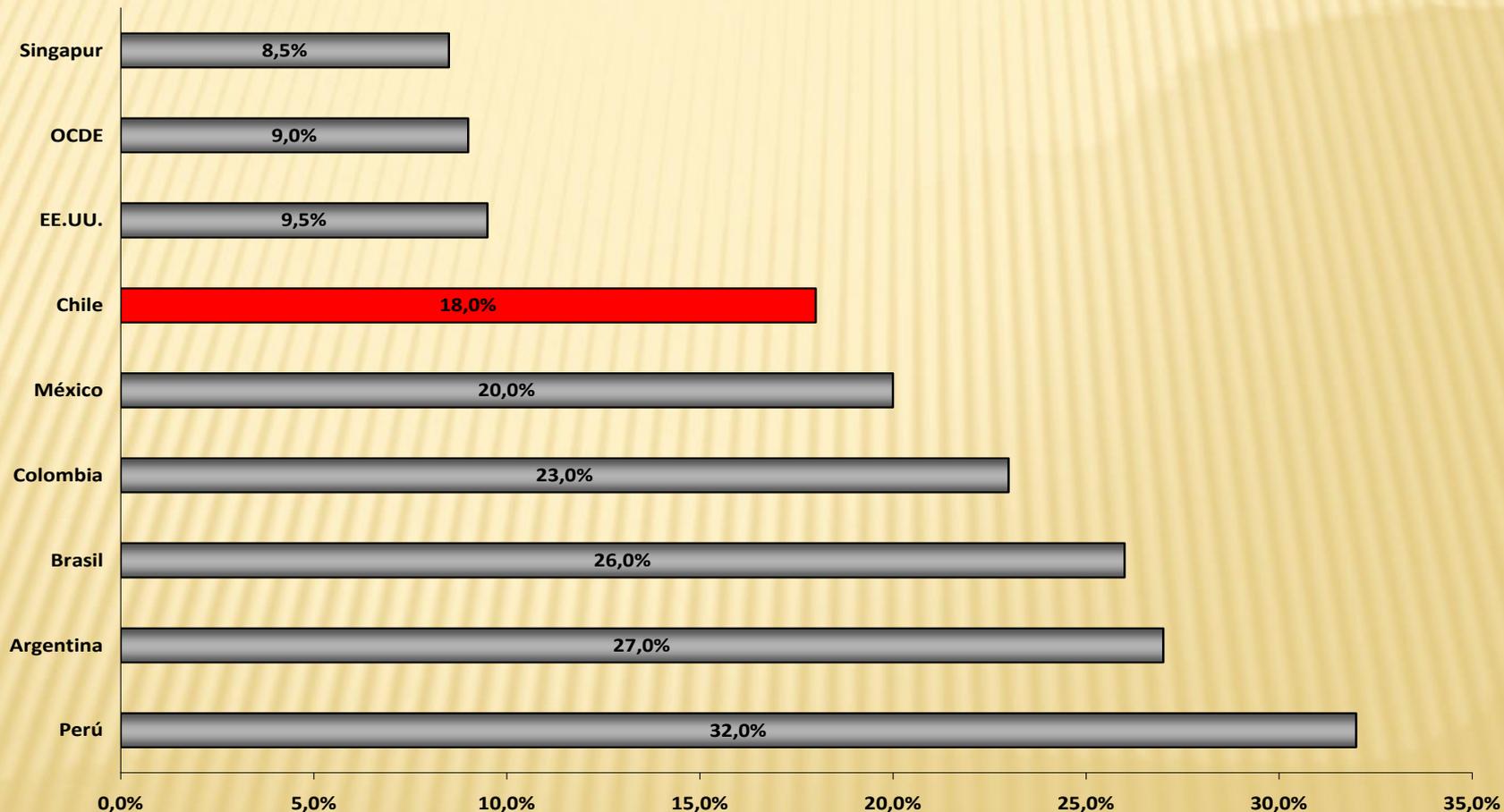
2013

Colombia Chile

✘ 2.01 Quality of overall infrastructure ...	108	31
✘ 2.02 Quality of roads	126	23
✘ 2.03 Quality of railroad infrastructure .	109	64
✘ 2.04 Quality of port infrastructure	125	34
✘ 2.05 Quality of air transport infrastructure:	106	39
✘ 2.06 Available airline seat kms/w, mill:	39	37
✘ 2.07 Quality of electricity supply	62	37
✘ 2.08 Mobile tel. subscriptions/100 pop.	88	30
✘ 2.09 Fixed telephone lines/100 pop.*	82	68

ALTOS COSTOS LOGÍSTICOS (2004)

Costo Logístico como porcentaje del Valor del Producto



ALTOS COSTOS DE COMERCIO EXTERIOR

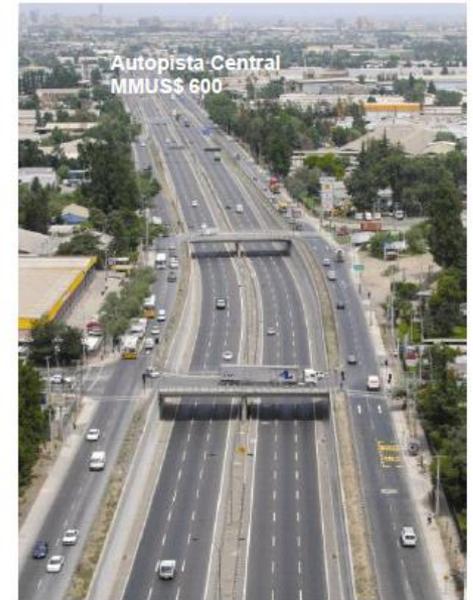
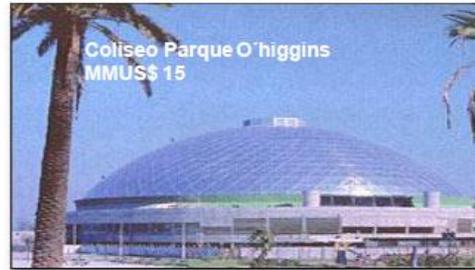
(VALOR POR CONTENEDOR)

Colombia Chile Brasil LAC

× Costo exportar	2255	980	2215	1268
+ Costo terrestre	1535	450	990	
× Costo de Importar	2830	965	2275	1612
+ Costo Terrestre	2080	450	1050	

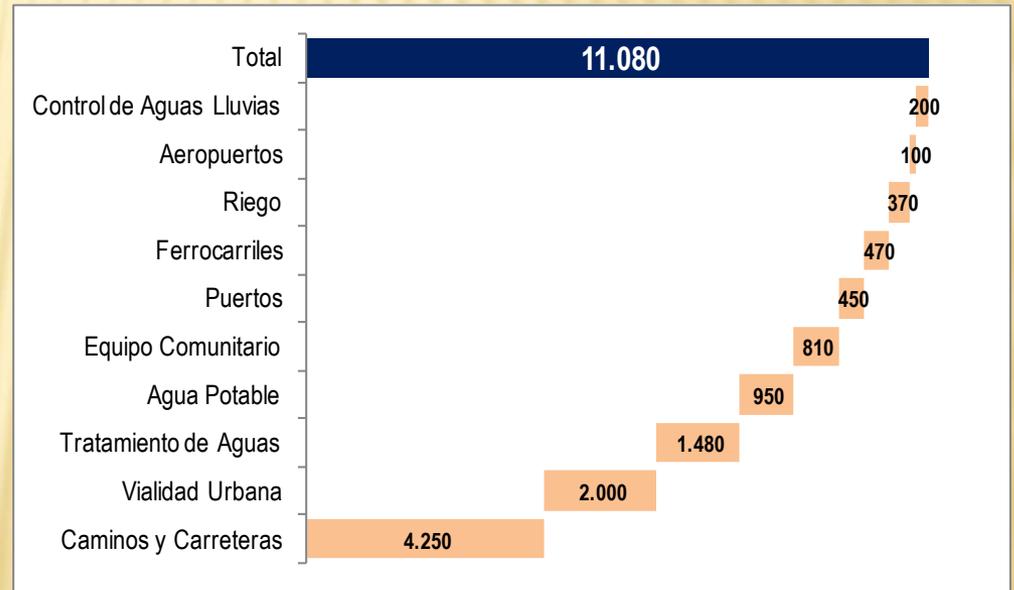
- + El costo de importar insumos es **70%** más caro que en el promedio de América Latina (Afecta competitividad de sectores de Recursos Naturales y reduce presión competencia Internacional en sectores sustitutos de importación).
- + Para otras actividades exportadoras el costo de exportar por contenedor es un **80%** mas caro que el promedio de LAC.
- + En Costos de Transporte, transacciones a través de las fronteras y costos Logísticos Colombia tiene un pobre desempeño a nivel de países en Desarrollo y América Latina.
- + Estudios indican que abordar estos desafíos equivaldría a mega apertura comercial en términos de beneficios económicos, desarrollo del comercio y en definitiva impulso de productividad y crecimiento (La era de la Productividad BID Pages, 2010)

3. EXPERIENCIA DE CONCESIONES EN CHILE

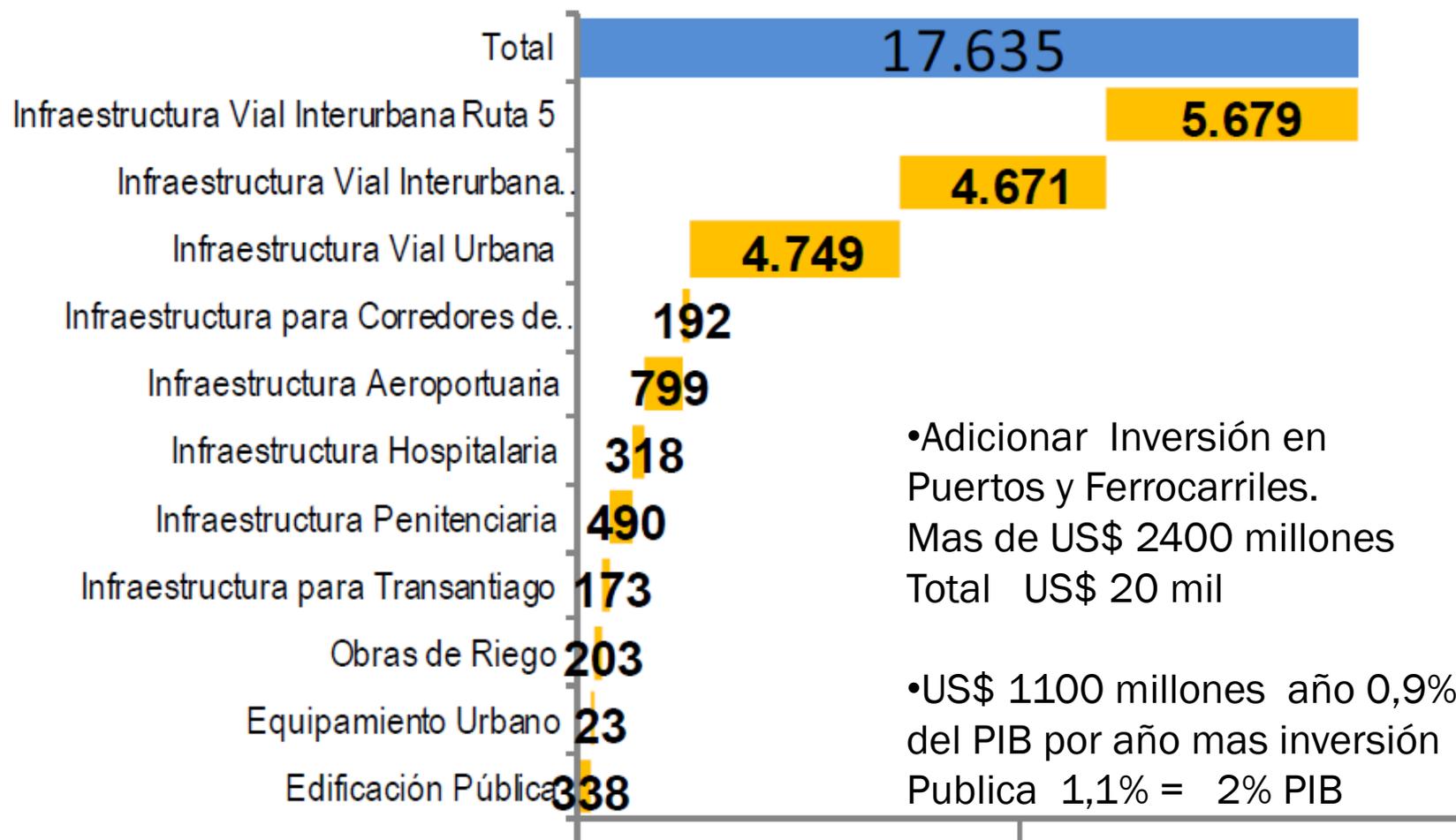


El Caso de Chile

- A principios de la década del 90, existía en Chile un importante déficit en materia de infraestructura.
- En 1995, la Cámara Chilena de la Construcción, estimaba en 11.080 millones de dólares las necesidades de inversión, el país crecía al 7% al año, riesgo de generar un gran cuello de botella al crecimiento.
- Para hacer frente a estas necesidades, se decide apostar por Asociación Público-Privada, mediante un ambicioso programa de concesión de obras públicas, Puertos y Servicios Sanitarios.



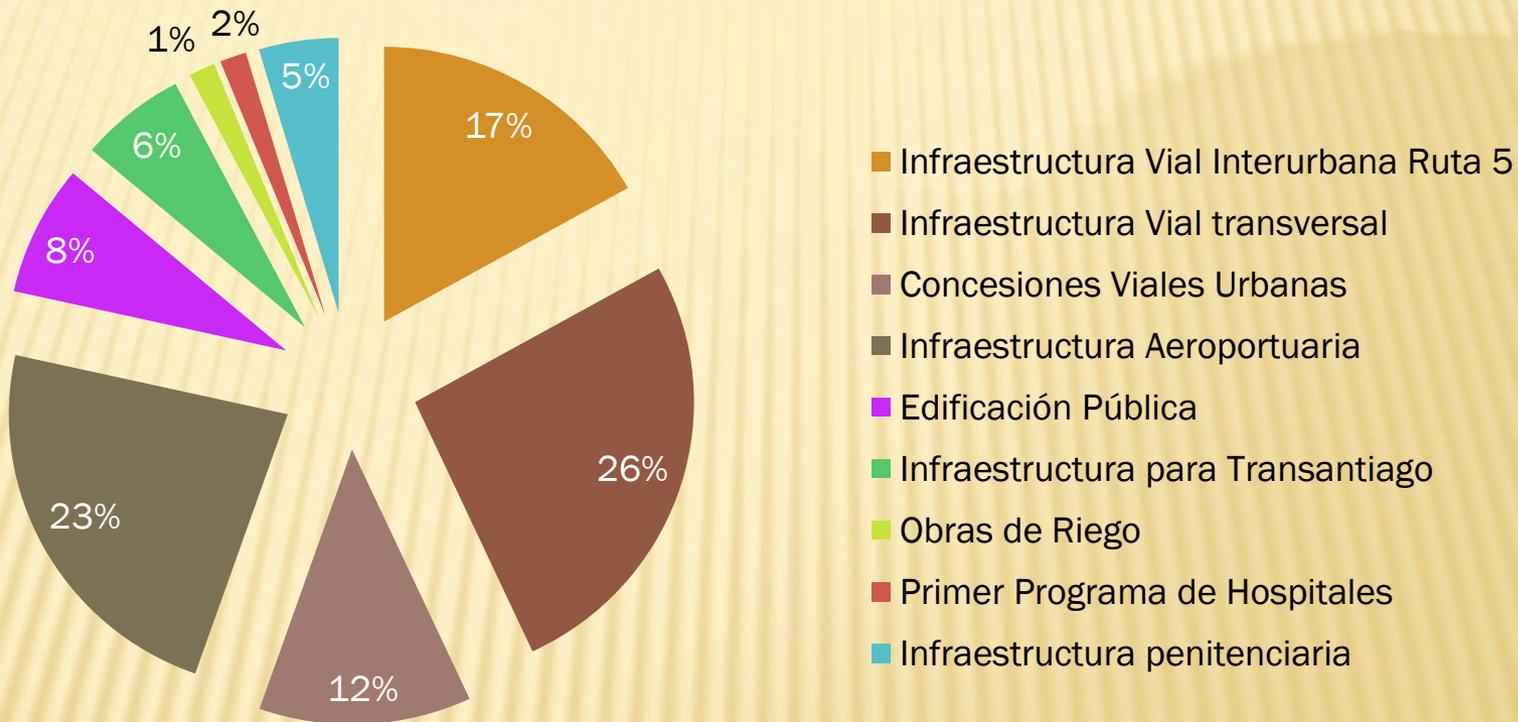
INVERSIÓN TOTAL 1993-2012 US\$ 20.000 MILL.



Tipo de cambio al 31 de Marzo de 2013 (US\$ = \$472, UF = \$22.869)

Tipología de Contratos de Concesiones

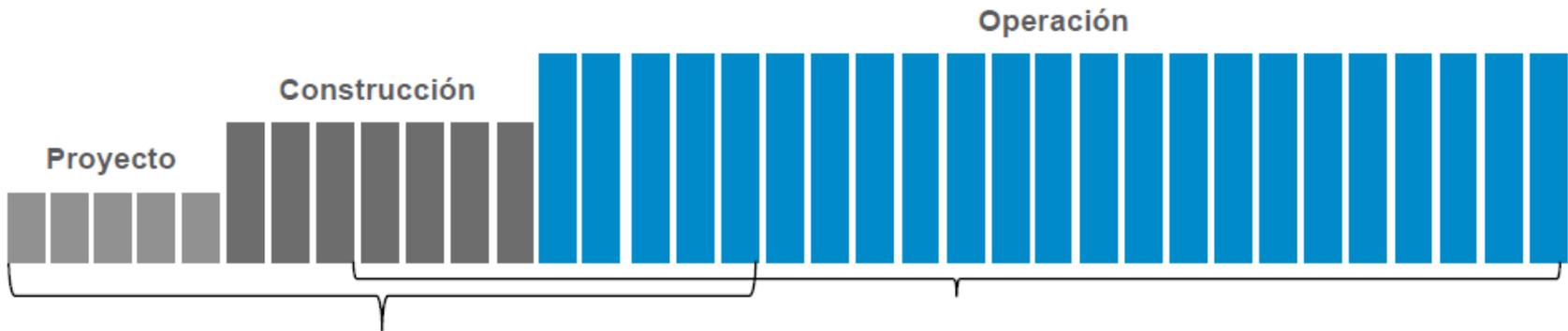
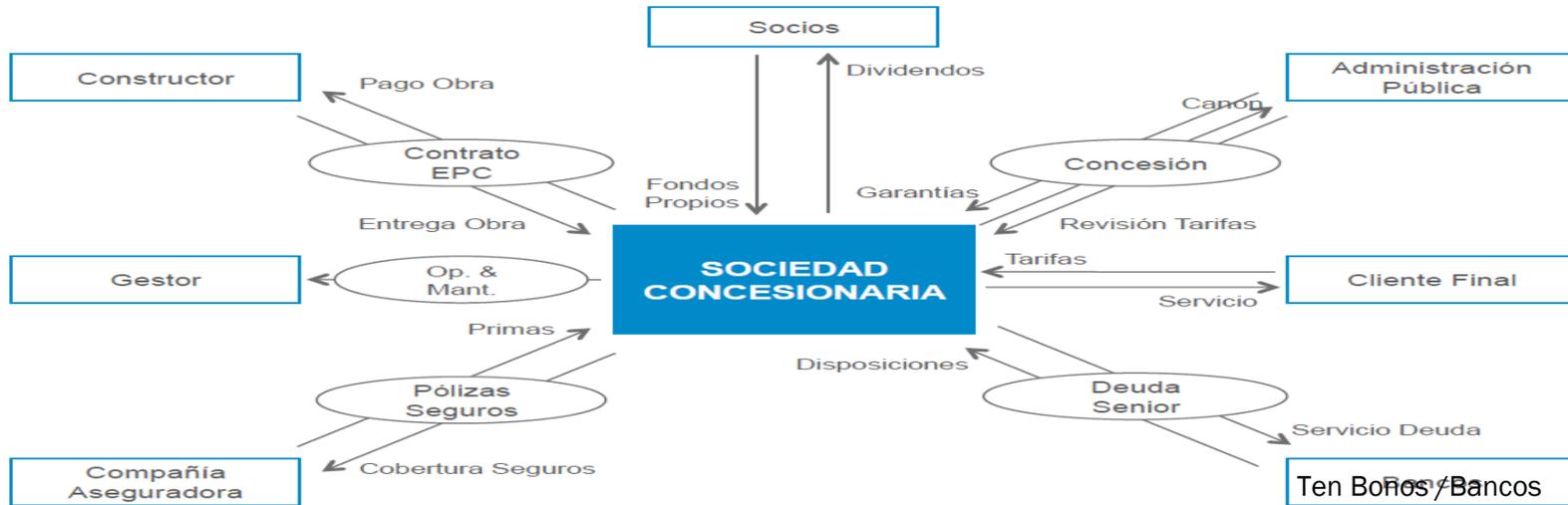
Tipología por Número de Proyectos



FACTORES DE ÉXITO

- ✘ RULE OF LAW confianza en independencia de sistema judicial
- ✘ Acuerdo Político liderado por Ricardo Lagos(Socialista)
- ✘ Marco regulatorio que protege a acreedores y riesgos de expropiación por el Estado.
- ✘ Mecanismo de licitación basado en precio transparente.
- ✘ Campo nivelado para la competencia basado en eficiencia.
- ✘ Reformas mercado de capitales.
- ✘ Creación de capacidades de planificación y preparación de proyectos.
- ✘ Solido sistema de resolución de controversias
- ✘ Fundamental rol de Ministerio de Hacienda de imposición de Disciplina y control costos fiscales y conveniencia de proyectos.

MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO DE APP



Financiamiento Inicial

- Equity
- Crédito Puente

Financiamiento Permanente

- Equity
- Bancos
- Mercado de Capitales (Nacional e Internacional)

COLOCACIONES DE BONOS DE CONCESIONES

Fecha	Emisor	Grado	Años	Monto (UF)	Monto MMUSD	Tasa colocación	Margen
01-11-1998	Talca-Chillán	AAA	9,0	4.821.000	170	8,80%	1,50%
01-06-2001	Ruta de La Araucanía	AAA	20,0	7.341.240	258	7,42%	1,12%
01-02-2001	Autopista del Bosque	AAA	20,5	7.801.000	274	6,37%	1,08%
01-04-2002	Rutas del Pacífico	AAA	23,0	10.424.000	367	6,02%	1,13%
01-05-2002	Autopista del Sol	AAA	16,0	5.540.000	195	6,35%	1,47%
01-04-2003	Los Libertadores	AAA	14,0	2.069.000	73	5,78%	0,93%
01-04-2003	Los Libertadores	AAA	7,0	1.550.000	55	4,00%	1,37%
01-07-2003	Variante Melipilla	A-	21,8	660.000	23	6,49%	2,64%
01-12-2003	Autopista Central	AAA	23,0	13.000.000	457	5,30%	0,69%
01-12-2003	Costanera Norte	AAA	21,0	7.800.000	274	5,67%	0,56%
01-12-2003	Costanera Norte	AAA	12,0	1.700.000	60	5,22%	0,87%
01-06-2004	V. Norte Express	AAA	24,5	16.000.000	563	5,22%	0,60%
01-10-2004	Autopista del Maipo	AAA	21,0	5.700.000	200	4,69%	0,39%
01-11-2004	Vespucio Sur	AAA	24,0	4.980.000	175	4,60%	0,44%
01-11-2004	SCL	AAA	15,0	2.960.000	104	4,19%	0,59%
01-07-2005	Talca-Chillán	AAA	14,5	5.650.000	199	3,04%	0,70%
29-09-2005	Cárceles 3	AAA/A	11,5	4.140.535	146	3,50%/	1,12%/
						4,16%	1,78%
01-01-2006	Autopista Interportuaria	A+	24,5	990.000	35	4,25%	1,75%
01-06-2006	Autopista del Sol	AAA	12,0	970.000	34	4,15%	0,70%
01-10-2006	Talca-Chillán	AAA	15,5	1.124.000	40	3,30%	0,47%
01-11-2006	Autopista del Bosque	AAA	18,0	1.500.000	53	3,36%	0,54%
01-12-2006	Autopista del Maipo	AAA	24,0	6.000.000	211	3,51%	0,66%
01-01-2007	Los Libertadores	AAA	18,0	1.199.000	42	3,26%	0,46%
	Total			113.919.775	4.006		

ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO DESPUÉS DE CRISIS SUB PRIME

- ✘ Desaparecen “monoliners” con wrap up guarantee (US\$ 5 mil millones en Bonos).
- ✘ Downgrading marginal de Bonos (todos siguen investment grade)
- ✘ Nuevos esquemas:
 - + Sindicatos de Bancos: financiamiento a mediano plazo.
 - + Take out financing Mercado de capitales moneda local.
 - + Fondos de infraestructura aportan equity
 - + Principales interesados Fondos de Pensiones y Rentas Vitalicias Previsionales.

APRENDIZAJES Y REFORMAS

- ✘ Fortalecer Planificación, evaluación y coordinación de Proyectos de infraestructura de Transporte (multi modal).
- ✘ Reducir fragmentación institucional.
- ✘ **En concesiones:**
- ✘ Licitación de proyectos con Ingeniería fase 2, licencia ambiental tramitada, derecho de vía con estudios completos y porcentaje significativo liberado.
- ✘ Perfeccionamiento de sistemas de resolución de controversia para reducir litigios.
- ✘ Fortalecimiento de equipos técnicos.
- ✘ Colegiar decisiones complejas (Consejo de Concesiones)
- ✘ Limitar y regular renegociaciones (licitación de contratos por obras adicionales).
- ✘ Mecanismos de recompra de concesiones para resolver contratos incompletos

PERSPECTIVA FUTURA

- ✘ Consolidación en Puertos modelo de Land-Lord concesión de sitios en competencia y aeropuertos.
- ✘ Autopistas urbanas e Interurbanas.
- ✘ Terminales Multimodales.
- ✘ Fracaso en Embalses (riesgo de cobrar agricultores).
- ✘ Reevaluación Hospitales, Cárceles y Edificación Pública(¿como generar valor por dinero?).
- ✘ Consolidación sector sanitario.
- ✘ Problemas de modelo Ferroviario (separación rueda-riel) .
- ✘ Buenas perspectivas en Terminales Multimodales.
- ✘ Mejorar Institucionalidad y Fiscalización de Servicio.

4. APORTES DE APP AL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

¿QUÉ BENEFICIOS SE ESPERABAN DE LAS CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA?

- ✘ Transferencia de riesgos genera incentivos para reducir costos y mitigar riesgos
- ✘ Puede corregir el sesgo crónico en contra de la conservación.
- ✘ Si el concesionario enfrenta riesgo de mercado, éste se constituye en un factor de disciplina que limita la posibilidad de sobre invertir en elefantes blancos (depende de las garantías)
- ✘ Permite hacer un balance entre inversión inicial y gasto de operación y conservación futuro Enfocarse en Resultados más que en insumos y tecnología, permite innovación en tecnologías y gestión(contrato por estándar de servicio).

¿QUÉ BENEFICIOS SE DEBE ESPERAR DE LAS

CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURA?

- ✘ Costo de las decisiones políticas son explícitos
- ✘ Modernización del Estado: Catalizador de Cambios de gestión de servicios públicos para aumentar productividad.
- ✘ Facilita manejo de catástrofes, descentraliza gestión de emergencias y mejora política de seguros(disciplina de acreedores).
- ✘ Fuerza a estructurar tarificación eficiente del uso de infraestructura, racionaliza uso de la infraestructura(reduce necesidades de inversión).
- Otorga flexibilidad para invertir cuando hay disposición a pagar privado(inercia presupuestaria lo hace más difícil)
- Facilita el proceso político de cobrar a usuarios.

¿Y LOS BENEFICIOS FISCALES?

- + Excluir del presupuesto pagos diferidos del Estado ¿Es este un beneficio o un mecanismo cosmético de elusión de restricciones presupuestarias?
- + Si una carretera se mejora cobrando peajes para el fisco es equivalente desde el punto de vista del equilibrio fiscal que el Estado invierta y pagar deuda con peajes o traspasarla y que el privado lo haga. El efecto en el gasto y en las finanzas publicas es equivalente. Solo que en el segundo caso se excluye del déficit fiscal, durante el periodo de inversión.
- + APP deben preferirse por razones de eficiencia y efectividad y no por cosmética fiscal.
- + Comparar mayores incentivos para gestión eficiente con costos de transacción y mayor costo de financiamiento.

5. ¿POR QUE BAJO DESEMPEÑO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES EN COLOMBIA ?

¿BAJA INVERSIÓN O INEFICIENCIA DE ESTA ?

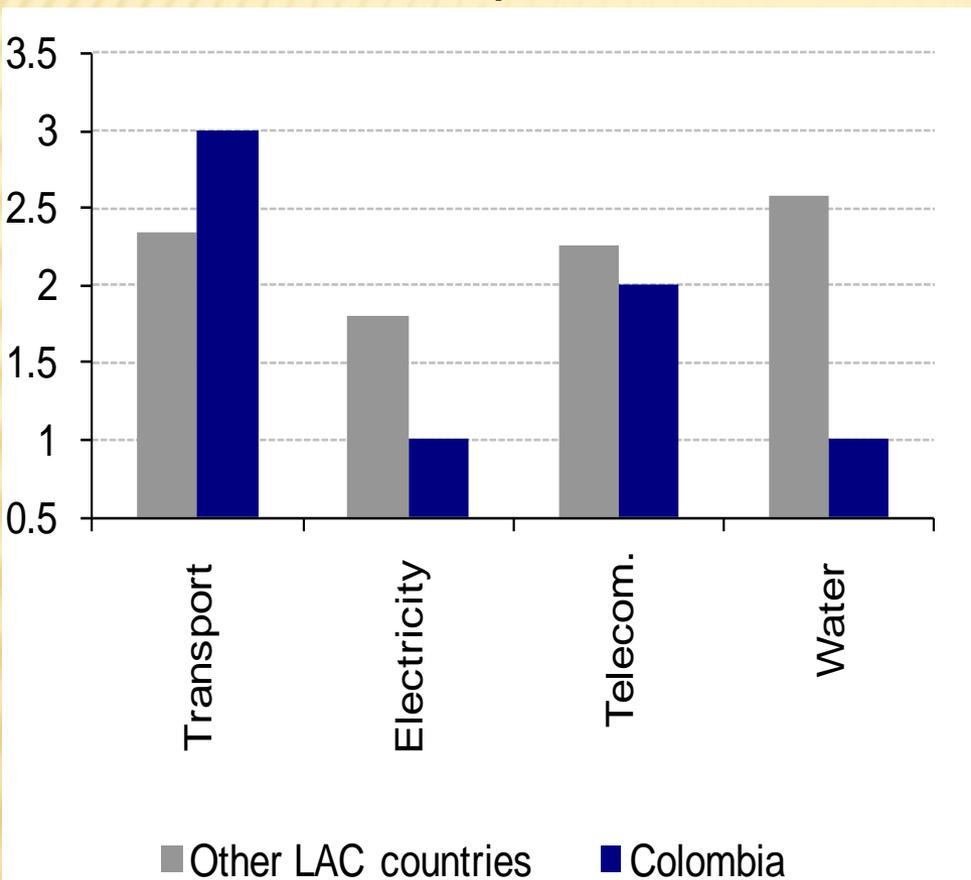
Análisis basado en estudio de Nieto-parra et al(Ocde-FEDESARROLLO)

- ✘ **Hipótesis 1: bajo Nivel de Inversión en Infraestructura de Transportes.**
- ✘ **Inversión Infraestructura de Transportes 1981-2006 (% of GDP)**

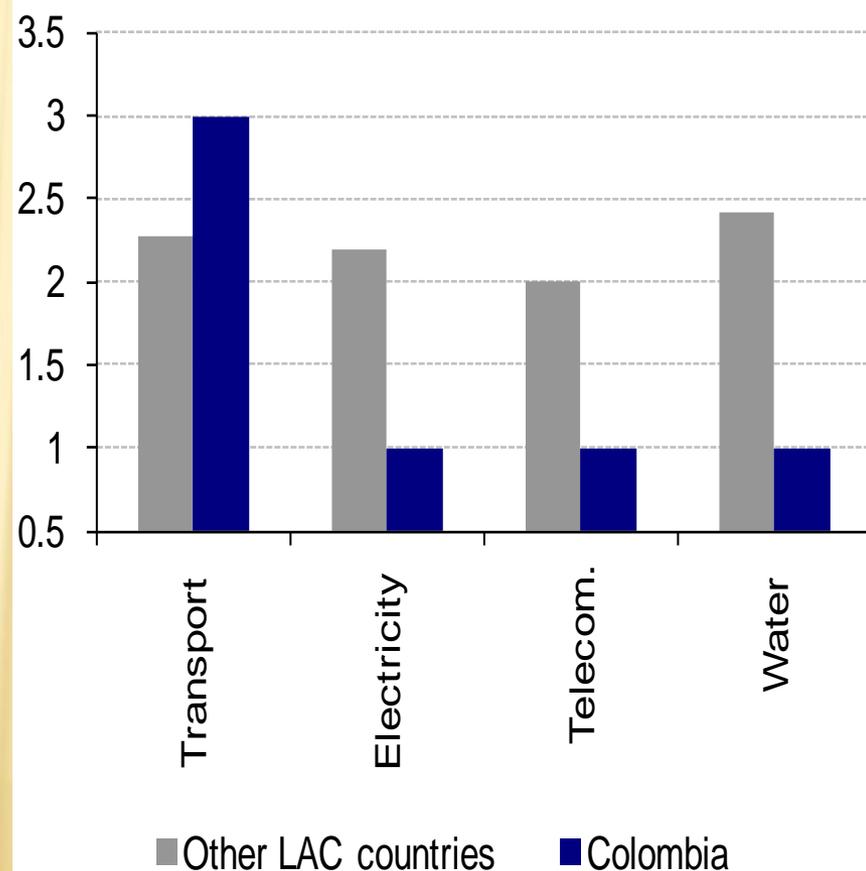
+ Colombia	0,75	Promedio América Latina 0,7% de PIB Desempeño Más abajo que el promedio LAC
+ Chile	0,9	
+ Argentina	0,6	
+ Perú	0,3	
+ Brasil	0,4	

HIPÓTESIS 2: BAJA EFECTIVIDAD INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Calidad del desempeño de las instituciones



Calidad del Diseño Institucional



PRINCIPALES DEBILIDADES QUE EXPLICAN BAJO DESEMPEÑO ESTUDIO OCDE (NIETO PARRA ET AL 2011)

- × Problemas en la coordinación entre diferentes niveles de gobierno Nacional-Departamentos.
- × problemas de coordinación entre ministerios y agencias.
- × Inconsistencia entre planes, presupuestos y ejecución
- × No existe visión multi modal.
- × Desaprovechamiento de modo fluvial
- × Falta de evaluación ex ante de proyectos
- × Falta de preparación de proyectos especialmente APP
- × Falta de evaluación de desempeño en inversión pública y APP

- × Conclusiones del Estudio OCDE-FEDESARROLLO

- × Debilidad de las instituciones genera incentivos inadecuados a la provisión eficiente de infraestructura de Transportes en Colombia.

- × ¿Estos problemas se exacerban en caso de concesiones, debido a “contabilidad fiscal” escalan efectos negativos de incentivos electorales perversos?

6.FUNCIONAMIENTO DE APP EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES EN COLOMBIA

POBRE DESEMPEÑO DE LAS APP EN SECTOR TRANSPORTES, ESPECIALMENTE VIAL

- ✘ Estudios de costos realizados por DNP indican alto costo en el caso de carreteras.
- ✘ No ha permitido resolver problemas de eficiente provisión de infraestructura de transportes.
- ✘ Se mantienen altos costos logísticos.
- ✘ Evidencia de serias distorsiones en sistema de contratación (renegociación de contratos).
- ✘ Pobre preparación de Proyectos factor fundamental en explicar desempeño.
- ✘ También es resultados distorsiones por incentivos derivados del Ciclo Político.

RENEGOCIACIÓN DE PROYECTOS DE CARRETERAS CHILE, COLOMBIA Y PERÚ

Table 4. Sample's summary statistics per country, 1993-2010

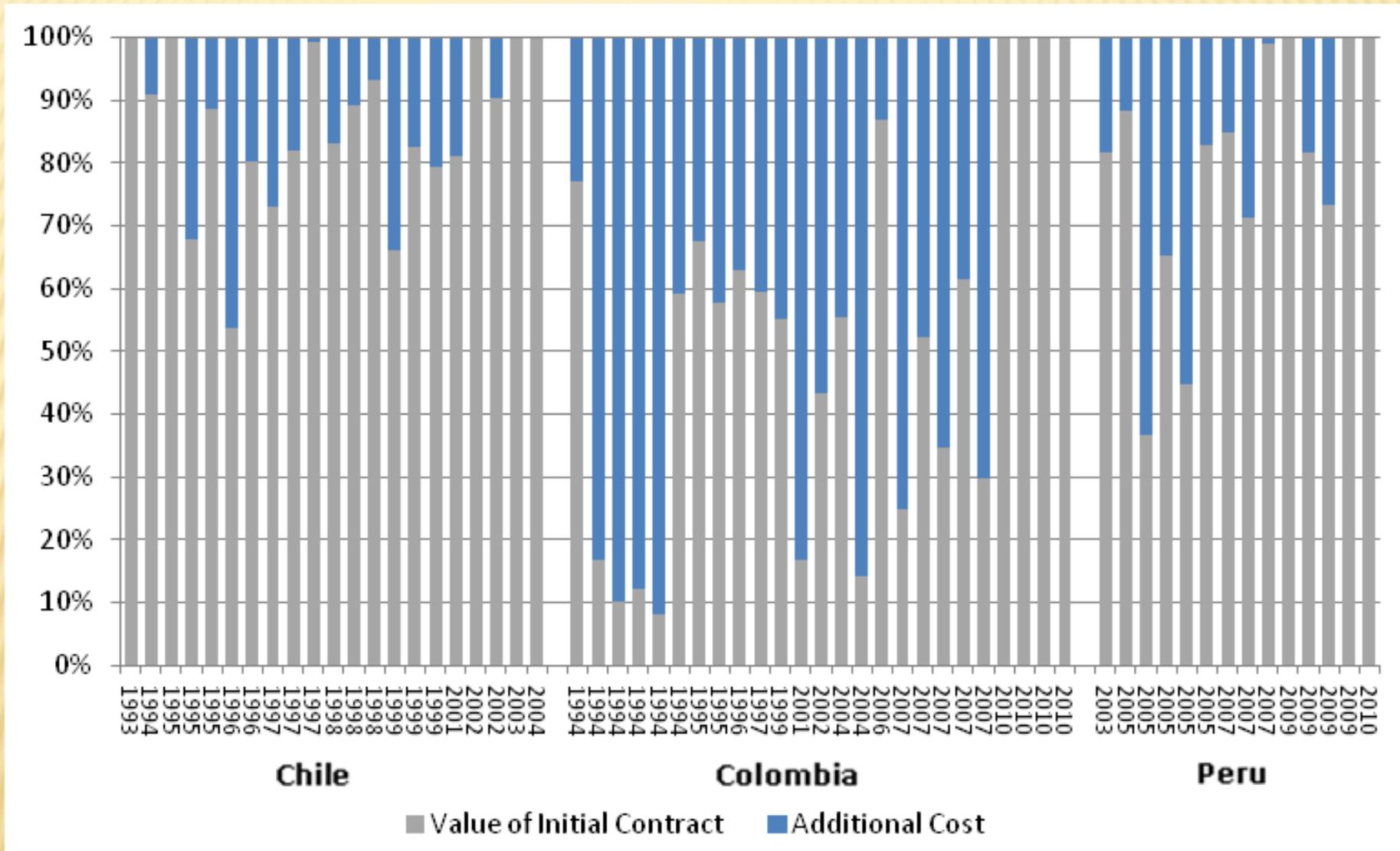
	Chile	Colombia	Peru
Total road concessions	21	25	15
Mean initial value of contract Constant USD Dec 2009, million	246	263	166
Mean initial term Years	25.2	16.7	22.1
Mean concession length Km	114	195	383
Mean concession years elapsed	12.5	9.0	4.6
Renegotiated road concessions	18	21	11
Total number of renegotiations	60	430	53
Mean number of renegotiations per concession^a	3.3	20.5	4.8
Mean time of first renegotiation^a Years	2.7	1.0	1.4
Mean fiscal cost of renegotiations^a Constant USD Dec 2009, million	47.2	266.8	28.9
Mean fiscal costs/Initial value^a Percentage	17.4	282.8	13.4
Mean added term^a Years	0.9	6.3	0.8
Mean added length^a Km	0	54.6	0
Number of renegotiations/Concession years elapsed	0.2	1.9	0.9

Notes: Million USD values are at constant December 2009 prices.

a. Among concessions that have been renegotiated at least once.

Source: Authors' calculations based on MOP (Chile), INCO (Colombia) and OSITRAN (Peru).

Figure 4. Additional Cost of as Fraction of the Total Value of Concession Projects

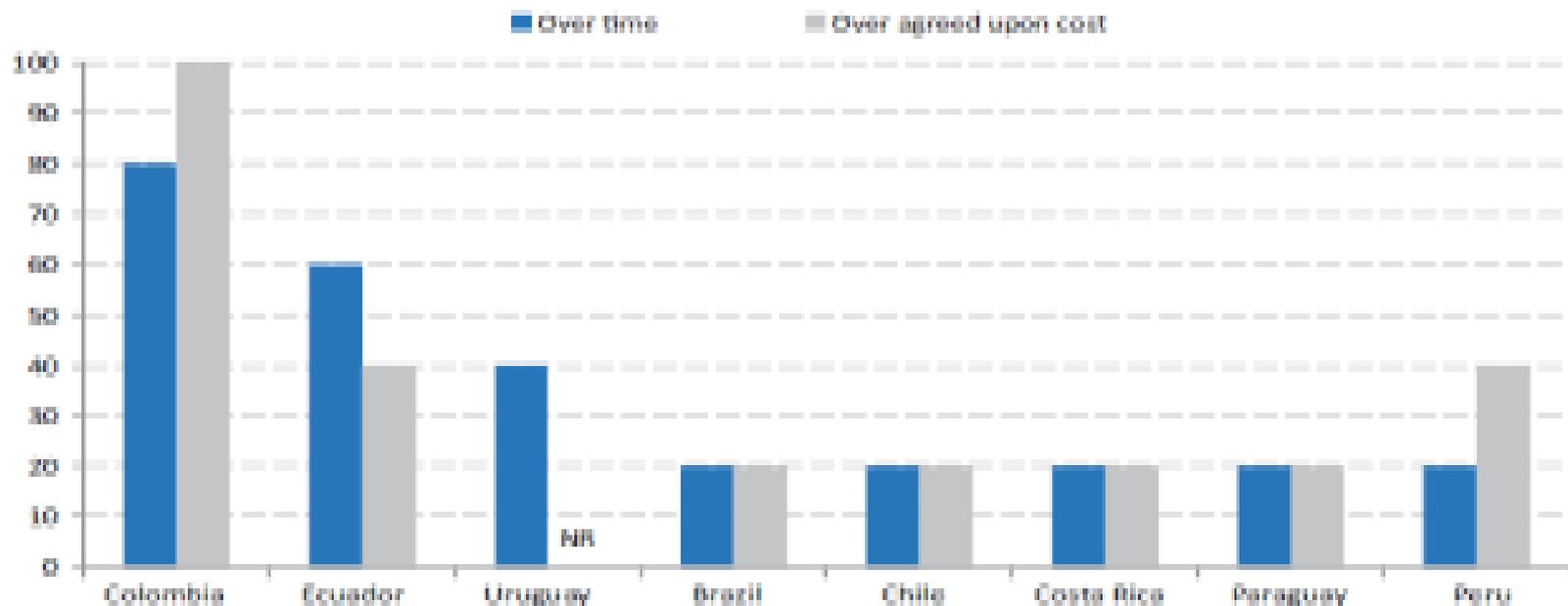


Source: Authors from OSITRAN (Peru), INCO (Colombia) and MOP (Chile).

Note: The x-axis indicates the year in which the concession contract was initially signed.

COLOMBIA LOS PEORES INDICADORES DE AMERICA LATINA EN RENEGOCIACIONES DE CONCESIONES (LATIN AMERICAN OUTLOOK 2012 OCDE-CEPAL)

Figure 5.2. Latin America (8 selected countries): renegotiations in concession contracts



Note: the percentage refers to the proportion of the total number of concession contracts. NR: no response.

Source: Gutiérrez y Nieto-Parra (2011), "The Policy-Making Process of Transport Infrastructure in Latin America: A Review from Policy Makers", OECD Development Center Working Paper, forthcoming publication.

<http://dx.doi.org/10.1707/000932522960>

COLOMBIA LOS PEORES INDICADORES

- ✘ Colombia 1,8 renegociación por año transcurrido comparado con 0,6 Perú y 0,2 Chile.
- ✘ Costo de sobre costo en las concesiones renegociadas es 282% Colombia, 17% Chile y 13% Perú.
- ✘ Aumento del Plazo de la Concesión es de 38% en Colombia, 3% en Chile y Perú.
- ✘ ¿Como se puede explicar que para los mismos proyectos las renegociaciones en Colombia sean más de un orden de magnitud mayor que Chile y Perú?

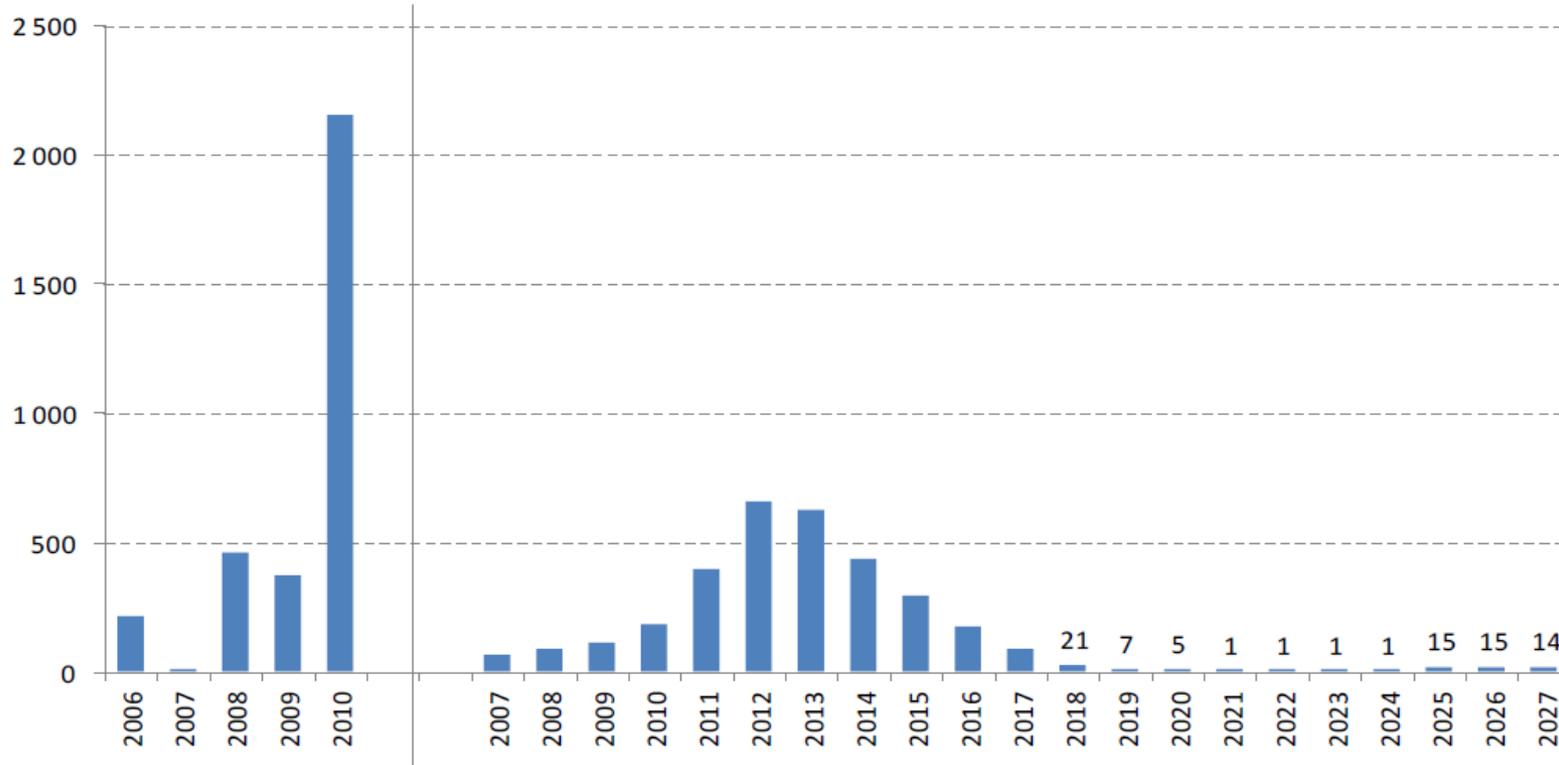
MAYOR COSTO DE RENEGOCIACIONES 2008-2010 CON PAGO DIFERIDO HASTA EL 2027

Figure 2. Future fiscal transfers to be paid in Colombia due to renegotiations

Constant million USD of December 2009

Panel A. Year assigned

Panel B. Year of payment



Source: Authors' calculations based on INCO.

¿QUE HA PASADO EN COLOMBIA CON LAS APP EN CARRETERAS(HASTA 2010)?

- ✘ Pobre preparación de proyectos: estudios de ingeniería al menos a nivel 2, estudios ambientales y aseguramiento de faja.
- ✘ Exacerba problemas de contratos incompletos y riesgos de oportunismo post contractual.
- ✘ Problemas con concesiones progresivas, iniciativa privadas sobre concesiones existentes.
- ✘ Oportunismo político aprovechamiento de concesiones para renegociar nuevas obras con fines electorales. El pick se alcanza entre 2009 y 2010.
- ✘ Transferencia de pasivos a futuros gobiernos. Altos costos de nuevas obras, se pierde toda la disciplina(4% del PIB en pasivos a firme).
- ✘ Se desarrolla una industria en que el negocio se hace en la renegociación.
- ✘ Verdaderos monopolios no regulados en que el que pierde es el fisco y el negocio es para los bien conectados.
- ✘ La inexistencia de una campo nivelado para la inversión inhibe inversión extranjera

AVANCES 2010- 2013

- ✘ Cambios de la Ley de APP resuelven algunos problemas regulatorios, pero no aborda problemas institucionales.
 - + Énfasis en contratación de servicios
 - + La ley establece límites a las renegociaciones.
 - + Elimina la posibilidad de establecer contrato de iniciativas privadas sobre concesiones existentes
 - + Limita subsidios a iniciativas Privadas
 - + Establece requisitos previos de estudios antes de licitar
 - + Mayor información, mejora los mecanismos de licitación

- ✘ Problemas que genera la ley
 - + Se mantienen problemas regulatorios “mantención del equilibrio económico(ley 80)” Teoría de la imprevisión.
 - + Faltó incorporar mecanismos de solución de controversia técnico
 - + Derecho de primera opción en Iniciativa Privada
 - + No se exige licitación de nuevas obras renegociadas

- ✘ Creación de Agencia de Infraestructura con menor rotación y nivel profesional y apoyo de estructuración de Entidades Financieras Publicas.

- ✘ Proyectos no se preparan con todos las etapas requeridas para reducir riesgos, conduce a y inadecuada asignación de riesgos.

- ✘ Burocratización por riesgo funcionario, Falta de ley OIT 169 que regule consulta.

- ✘ Auditoría Independiente de calidad de servicios

Evaluating the environment for public-private partnerships in Latin America and the Caribbean

The 2012 Infrascope

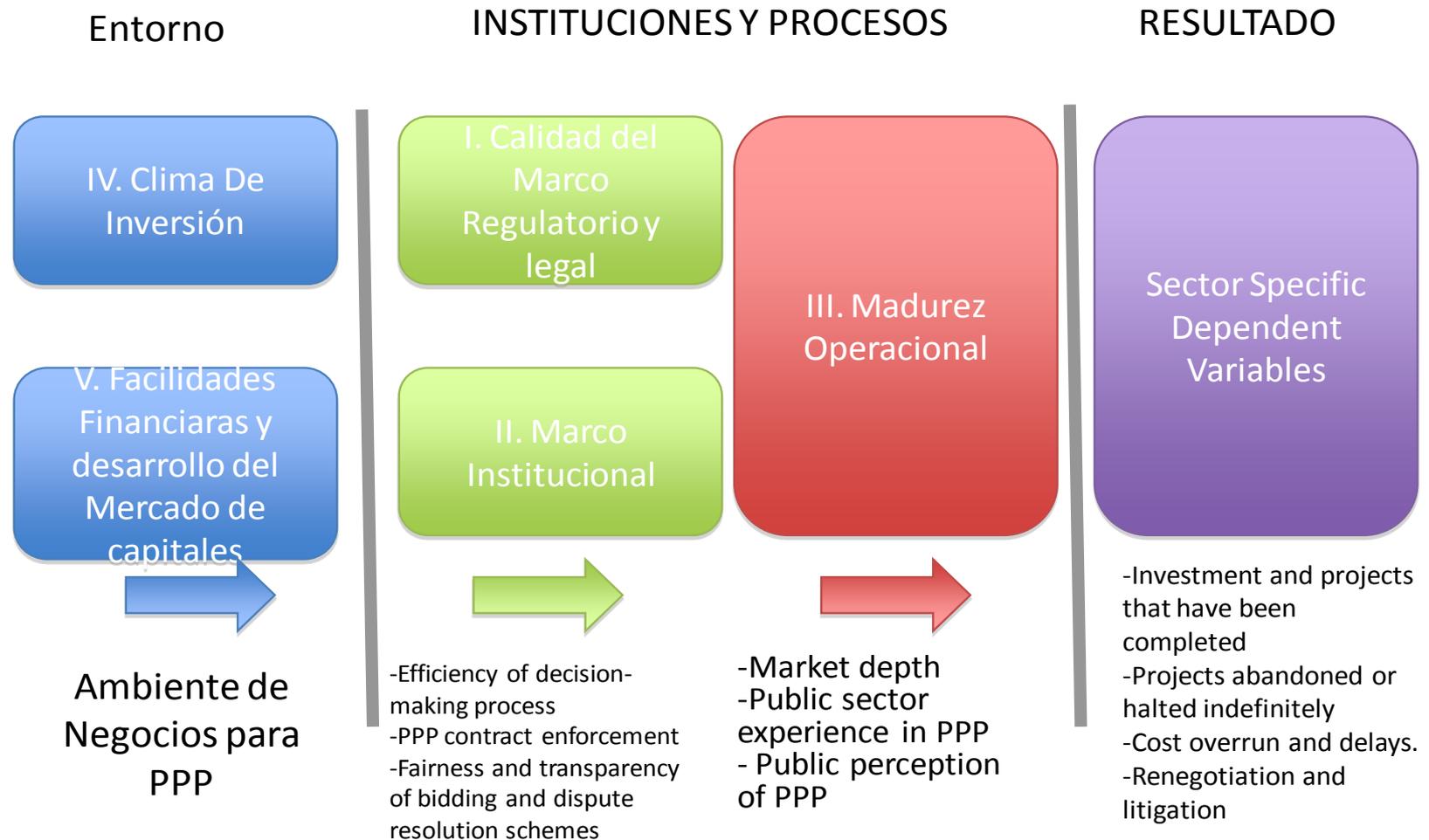
Index guide and methodology by the Economist Intelligence Unit

Commissioned by



POSICION RELATIVA DE COLOMBIA EN AMERICA LATINA: EFICIENCIA Y PREPARACIÓN PARA EL DESARROLLO DE CONCESIONES

Estructura del PPP Indice



FACTORES DE ENTORNO

× Clima de Inversión

- + Distorsión e interferencia Política
- + Clima para Los negocios
- + Actitud Social hacia la Privatización

× Facilidades Financieras

- + Riesgo y liquidez de compromisos del gobierno
- + Profundidad de mercados de deuda en moneda local
- + Disponibilidad de Instrumentos cobertura
- + Subsidios focalizados a los más pobres

INSTITUCIONES Y PROCESOS

× Calidad del Marco Regulatorio y Legal

- + Captura e Inconsistencia dinámica
- + Regulaciones Inadecuadas y falta de contrapeso

× Desarrollo Institucional

- + Concentración de responsabilidades
- + Debilidad del Sistema de Evaluación
 - × Evaluación social
 - × Value for money y comparador de sector público
 - × Interferencia política y contabilidad Fiscal

× Madurez Operacional

- + Capacidad de Planificación y Preparación de proyectos
- + Estabilidad de recursos humanos profesionales
- + Capacidad de supervisión efectiva

Buena Capacidad de Explicar los Resultados en Concesiones

REGION FILTER
All

REGION HIGHLIGHT
None Show labels

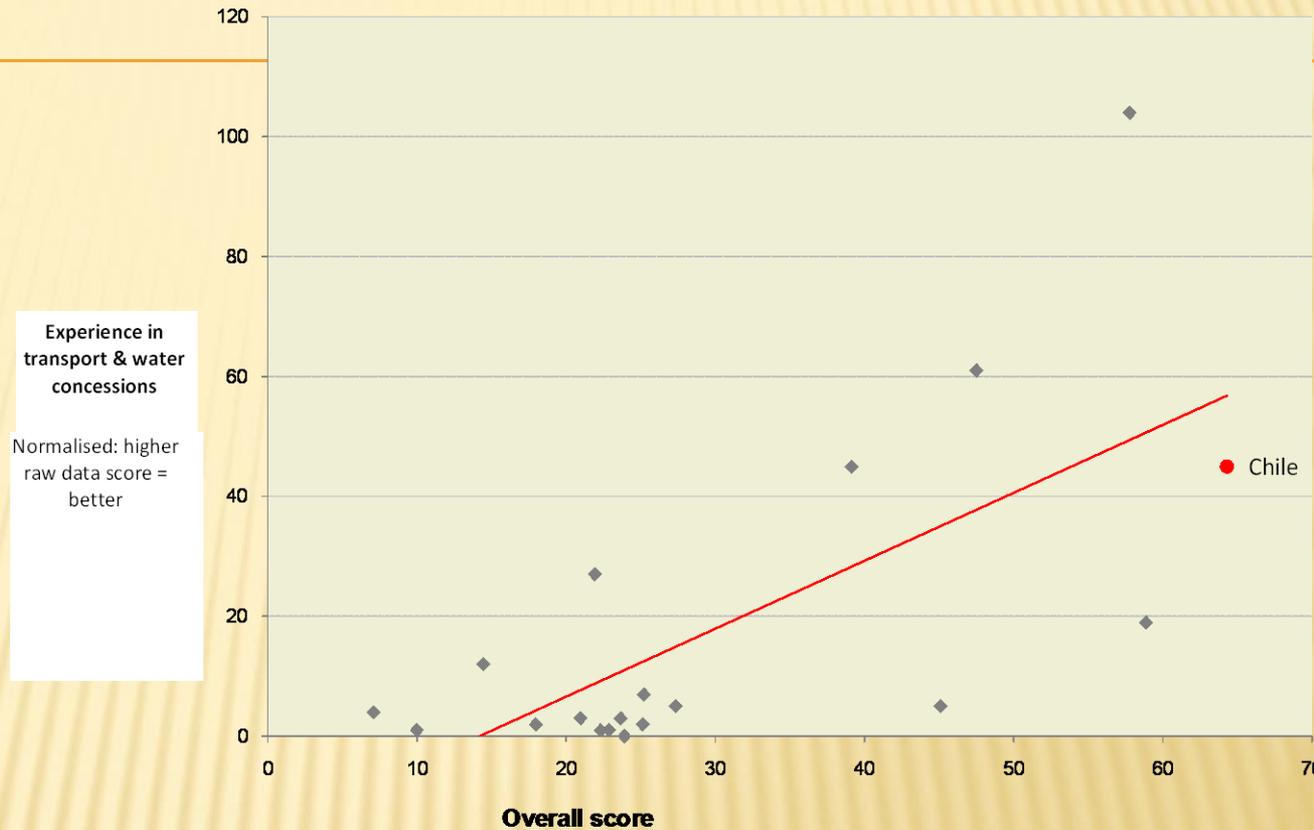
COUNTRY HIGHLIGHT
Chile

Y-AXIS: DEPENDENT VARIABLE
 Methods and criteria for awarding projects
 Regulators' risk allocation record
Experience in transport & water concession
 Quality of transport and water concessions
 INVESTMENT CLIMATE

X-AXIS VARIABLE
OVERALL SCORE
 LEGAL AND REGULATORY FRAMEWORK
 Consistency and quality of PPP regulations
 Effective PPP selection and decision making
 Fairness/openness of bids, contract change
 Dispute resolution mechanisms
 INSTITUTIONAL FRAMEWORK
 Quality of institutional design
 PPP contract, hold-up and expropriation risk
 OPERATIONAL MATURITY

Show outliers (blue dots)

CORREL(X,Y) 0,69

$$Correl(X,Y) = \frac{\sum (x - \bar{x})(y - \bar{y})}{\sqrt{\sum (x - \bar{x})^2 \sum (y - \bar{y})^2}}$$


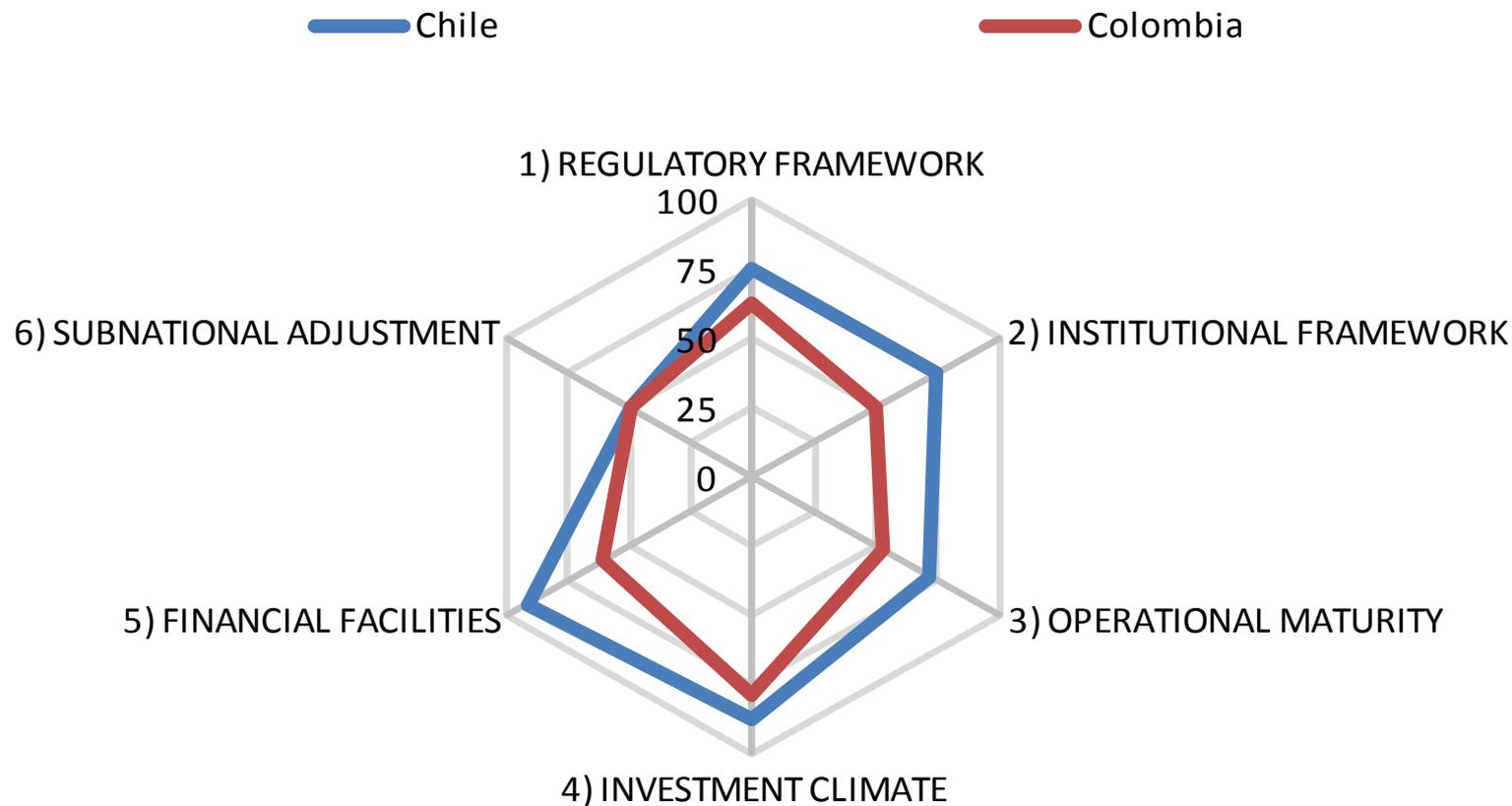
	Clima de Inversiones	Facilidades financiera	Marco Regulatorio	Marco Institucional	Madurez Operacional	PIB Nominal
Cantidad de Proyectos PPP	0.38	0.55	0.6	0.63	0.79	0.95
Calidad de Proyectos PPP	0.49	0.26	0.5	0.48	0.8	0.29

RANKING DE PAÍSES DE INFRASCOPE

Rank		2010	2012	% Change
1	Chile	80.1	76.3	-4.7%
2	Brazil	71.7	70.8	-1.3%
3	Peru	65.0	69.6	7.1%
4	Mexico	57.2	64.1	12.1%
5	Colombia	49.5	57.9	17.0%
6	Uruguay	34.3	47.9	39.7%
7	Guatemala	42.0	43.5	3.6%
8	Costa Rica	37.1	38.9	4.9%
9	El Salvador	35.2	38.2	8.5%
10	Trinidad & Tobago	31.6	32.0	1.3%
11	Panama	37.1	31.8	-14.3%
12	Honduras	24.0	30.5	27.1%
13	Jamaica	25.9	30.2	16.6%
14	Paraguay	24.2	28.1	16.1%
15	Dominican Republic	20.6	26.8	30.1%
16	Ecuador	16.0	20.8	30.0%
17	Nicaragua	20.4	19.5	-4.4%
18	Argentina	28.1	17.8	-36.7%
19	Venezuela	6.6	5.5	-16.1%

COMPARACIÓN CHILE COLOMBIA

CATEGORY SCORES, 2012



CONCLUSIONES PARA COLOMBIA DEL INFRASCOPE

- ✘ Mejoramiento Regulatorio con ley de APP, elimina algunos aspectos complejos.
- ✘ Se mantiene debilidad Institucional, no basta con cambiar de nombre al INCO
- ✘ Practicas de licitación y asignación de riesgos inadecuada.
- ✘ Mejora ambiente de Negocios, Clima de Inversión y facilidades Financieras

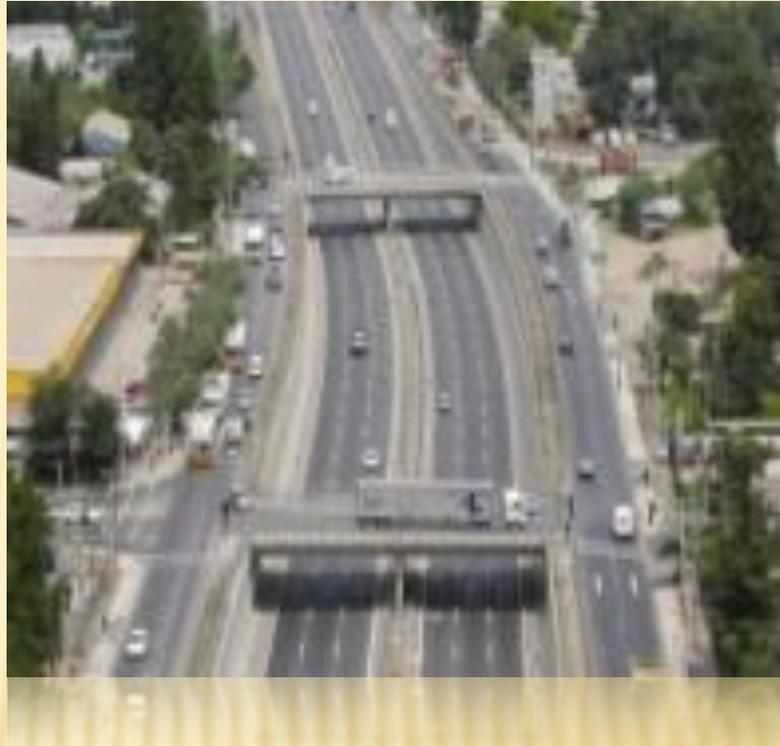
7. QUE HACER PARA MEJORAR APP EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES EN COLOMBIA

¿COMO AUMENTAR LA EFICIENCIA Y EFECTIVIDAD DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE?

- ✘ Foco en Reformas Institucionales del sector
 - + Fortalecer Planificación desde perspectiva multimodal, vincular a competitividad y productividad.
 - + Crear Capacidades de gestión de Proyectos en servicios Públicos.
 - + Reducir fragmentación Institucional (ej. rio Magdalena)
 - + Establecer entidades públicas responsables de los servicios con capacidad de planificación sectorial y desarrollo de proyectos (limitar rol entidades contralores a aspectos de legalidad).
 - + Legislar o reglamentar para fortalecer seguridad jurídica en temas OIT 169, licencia ambiental, expropiación
 - + Colegiar Decisiones de ANI con Directores independientes.

Como Aumentar La eficiencia y efectividad de Inversión en Infraestructura de Transporte?.

- ✘ Evitar premura política y preparar bien los proyectos (Ingeniería, Medio Ambiente, derechos de vía)
- ✘ Sistema de resolución de controversias que aprende de lecciones de otros países.
- ✘ Corregir contabilidad Fiscal
- ✘ Establecer contrapesos para evitar riesgos de captura. Rol de Hacienda, DNP y Auditoría independiente de cumplimientos de contratos.
- ✘ Estructurar incentivos al monitoreo de calidad de Servicio, auditoría por Superintendencia de servicios públicos.
- ✘ Clave generar un campo nivelado transparente para atracción de inversión extranjera que compita sobre base de eficiencia e innovación



¿DESAFÍO DE CONCESIONES DE CUARTA GENERACIÓN?

**ABORDAR NECESIDAD DE FORTALECIMIENTO DE INSTITUCIONALIDAD,
OTORGAMIENTO MAYOR CERTEZA JURIDICA Y MEJORAR CAPACIDADES
SECTOR INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES**