



Ministerio de Transporte
República de Colombia



EL ÉXITO DE LAS ALIANZAS PÚBLICO –PRIVADAS: EL PAPEL DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS Y EL MARCO INSTITUCIONAL

CONTENIDO

1. Antecedentes

2. Marco Institucional

3. Actualidad de las concesiones

4. Retos y Estrategia del gobierno

Antecedentes

- 1991 La Constitución avaló la participación de capital privado en los servicios públicos y desarrollo en infraestructura.
- Para fomentar la participación de capital privado, el Estado amplió las garantías para mitigar la alta incertidumbre en la participación.
- Existe un marco legal e institucional para el desarrollo de proyectos con capital privado

Marco legal definido

- Actividad portuaria - Ley 1 de 1991 y 856 de 2003
- Sistema Nacional de Transporte - Ley 105 de 1993

Marco Regulatorio e Institucional

- Ministerio de Transporte
- Instituto Nacional de Concesiones INCO

Políticas para Asignación de riesgos

- Ley 448 de 1998- Fondo de Contingencias y documento de política sobre el manejo del riesgo contractual del Estado (documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001)

Marco Institucional

Instituto Nacional de Concesiones INCO
(Decreto 1800 de 2003)

Planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar negocios de infraestructura

En desarrollo de:

1. Estructuración y puesta en marcha de proyectos estratégicos .
2. Garantizar conectividad en las regiones del país.
3. Competitividad y desarrollo del país

Actualidad de la concesiones

- Desde 1994 se han adjudicado 25 contratos de concesión vial en Colombia (3 generaciones).
- En 1998 se adjudicaron dos contratos de concesión férrea.
- En 1991 se modificó el esquema para la operación de los puertos orientándolo al desarrollo por Iniciativa Privada.
- Existen actualmente 54 permisos portuarios en operación y 33 solicitudes.



- 25 concesiones viales con longitud a (o-d): **5.260 Km**
- El país cuenta con **963 Km** de Dobles Calzadas.



- Atlántico: 245 km Rehabilitados, 862.52 km administración y mantenimiento
- Pacífico: 385 km Rehabilitados; 113 km en rehabilitación



- **42** contratos de concesión portuaria en operación.
- **7** homologaciones portuarias portuaria en operación.
- **5** autorizaciones temporales

Evolución de las concesiones (Manejo contractual del riesgo)



Asignación de riesgos contractuales a cargo del Estado:

	Primera	Segunda	Tercera
Constructivo	Parcial		
Tráfico	X		
Tarifas peajes	X		X
Predios	X	X	X
Licencia Ambiental	X	X	X
Cambiario	X		Parcial
Fuerza Mayor (Asegurable)			
Financiación			

Evolución de las concesiones (Migración de las concesiones)

**Concesiones
de primera
generación**

No han migrado:

- Malla Vial del Meta
- Desarrollo vial del Norte
- Fontibón- Facatativa – Los Alpes

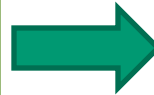
Migraron a esquemas similares a tercera generación

- Santa Marta – Riohacha – Paraguachón
- Bogotá – Cáqueza – Villavicencio
- Bogotá (El Cortijo)- Siberia – La Punta- El Vino - Villeta

Retos y estrategia del gobierno

Retos

- Fortaleza en la estructuración de los proyectos y en el diseño institucional
- Licitaciones con estudios previos adecuados que permitan mejores condiciones de negociación (Sobre costos y obras adicionales)
- Adecuado marco legal y regulatorio



Estrategia del gobierno

- Planeación, desarrollo y promoción coordinada de un **portafolio de proyectos** de participación privada con perspectiva de largo plazo, con estudios previos adecuados y sólida estructuración.
- Consolidación de la **ANI** como entidad con fortaleza en la formulación y estructuración eficiente de los proyectos de infraestructura
- Evolución del marco legal enfocado en **normatividad específica** para proyectos de infraestructura con participación privada.

Retos y estrategia del gobierno

Estrategia del gobierno (Enfoque PND)

- Estructurar los mecanismos de pago del gobierno y evaluar la infraestructura del gobierno en función del servicio que ofrece a los beneficiarios.
- Optimizar la transferencia y distribución de riesgos de los proyectos.
- Explorar fuentes complementarias de ingresos para el inversionista privado.
- Alinear los incentivos del inversionista privado y de los distintos actores involucrados en todas las etapas de desarrollo del proyecto.

Instrumento

Transformación Institucional - ANI

Frentes de reforma

Apoyar y promover la consolidación del margo legal para proyectos de infraestructura con participación privada

Adecuada asignación de riesgos de acuerdo a los lineamientos de política existentes y las condiciones contractuales

Seguimiento eficiente de los avances en los proyectos de participación privada acorde a la política de gestión de gerencia de proyectos.

Transformación Institucional

Proyecto Agencia Nacional de Infraestructura ANI

▪ Objetivo

Revisión y fortalecimiento del marco institucional y modelo organizacional del INCO mediante su transformación en la Agencia Nacional de Infraestructura.

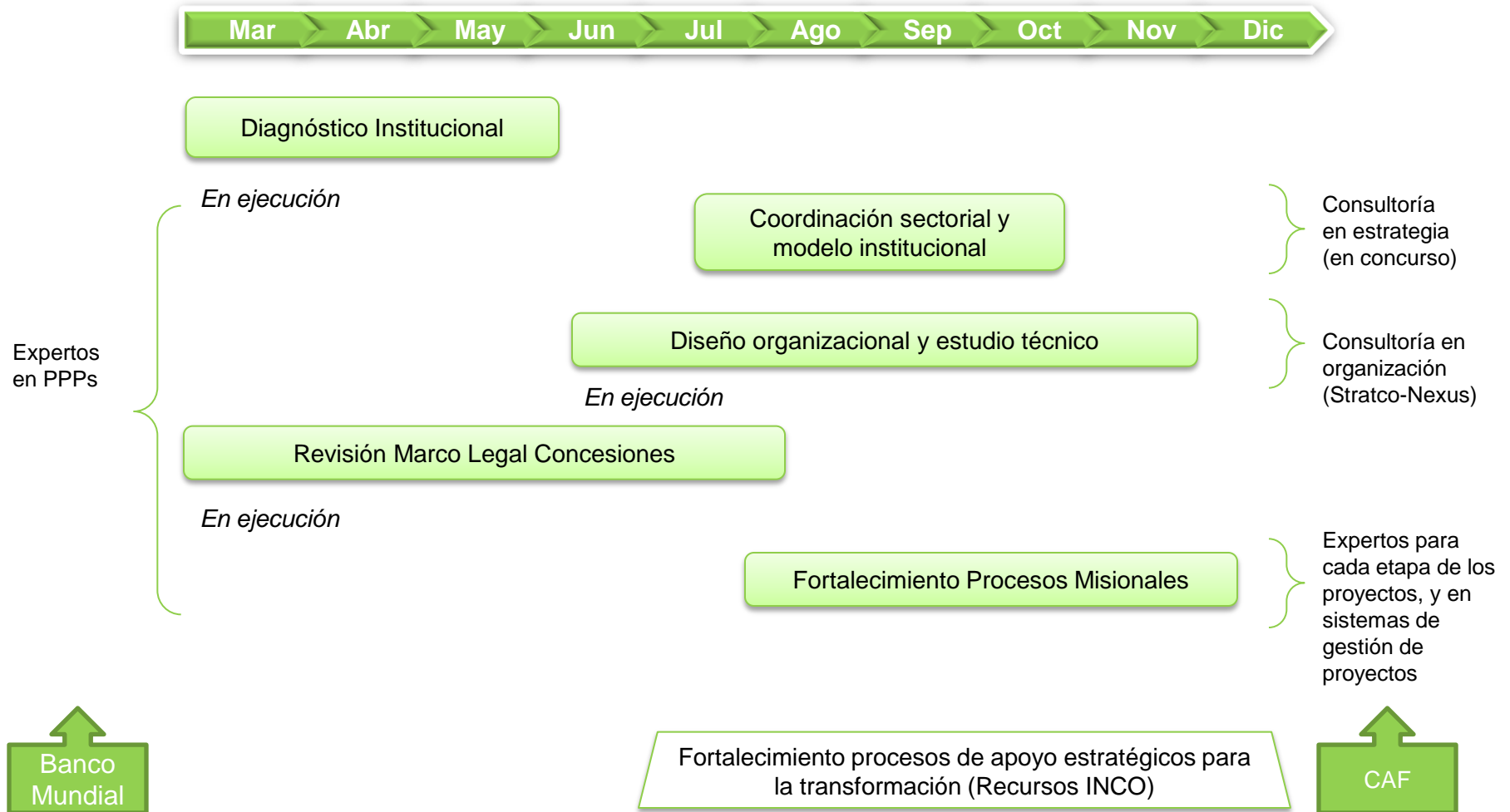


ANI como ente especializado en la estructuración, promoción y definición de los mecanismos de financiación para proyectos

▪ Retos

- Proceso adecuado de maduración de proyectos con efectiva coordinación interinstitucional
- Procesos de contratación transparentes, competitivos y con reglas de juego claras
- Gestión contractual competente, integral y oportuna
- Autonomía administrativa y presupuestal con altos estándares de buen gobierno
- Capital humano competente y con los incentivos adecuados

Componentes de Proyecto de Transformación Institucional



Frentes de reforma

Apoyar y promover la consolidación del margo legal para proyectos de infraestructura con participación privada

▪ Objetivo

Promover un nuevo marco estable y claro, rector de los procesos y procedimientos de selección y contratación de inversionistas privados.



Marco normativo consistente con las necesidades del gobierno y los inversionistas

▪ Retos

- Evolucionar a una nueva generación de concesiones que considere lo aprendida de las experiencias pasadas.
- Políticas tendientes a maximizar los beneficios de la nación y asegurar el adecuado mantenimiento y operación de la infraestructura.

Frentes de reforma

Adecuada asignación de riesgos de acuerdo a los lineamientos de política existentes y las condiciones contractuales

- **Objetivo**

Asignación de riesgos bajo los lineamientos de política eficientes y que se genere una adecuada definición y alcance de los mismos en los contratos de los proyectos de infraestructura.



Adecuada asignación de riesgos genera confianza y estimula la financiación de las inversiones privadas a través de fuentes como el mercado de capitales

ESTRATEGIA DE FINANCIACIÓN

PRESUPUESTO

FONDO DE
CONTINGENCIAS

OPCIONES DE
FINANCIACIÓN DE SEGUROS
(Seguro de Liquidez)

PLANES DE
CONTINGENCIA
(ambiental, social
técnico)

Frentes de reforma

Seguimiento eficiente de los avances en los proyectos de participación privada acorde a la política de gestión de gerencia de proyectos.

- **Objetivo**

Sistema de gestión acorde al seguimiento efectivo de proyectos bajo fuentes de información adecuadas .



**Seguimiento eficiente de los
proyectos de infraestructura
de transporte**

