



# APP en Infraestructura: La Perspectiva del BID

**Las APP como mecanismo de  
inversión en América Latina:  
Experiencias, Mejores Prácticas  
y un Diálogo Político  
CEPAL y TSCCLA  
Santiago de Chile  
07 de Noviembre 2016**

**Patricio Mansilla  
BID**

# Agenda

- Tendencias y Necesidades de Infraestructura en América Latina y el Caribe
- Estrategia de Infraestructura BID
- Instrumentos para el apoyo a las Asociaciones Público-Privadas
- Experiencias en Asociaciones Público-Privadas

# Tendencias y Necesidades de Infraestructura y Servicios en América Latina y el Caribe

- Inversión en Infraestructura necesaria para ALC
- ALC es una región vulnerable a desastres naturales
- Importancia de las cadenas de valor y logísticas
- Motorización creciente combinada con problemas de seguridad vial.
- Bajo grado de interconexión nacional y regional de infraestructura
- Bajos índices de pavimentación y falta de mantenimiento adecuado
- Necesidad de fortalecimiento institucional e instrumentos de planificación y gestión.
- Sobrecostos y sobreplazos en ejecución de proyectos

# Estrategia de Infraestructura

- El proceso de elaboración de la Estrategia confirmó la hipótesis que indica que América Latina debe incrementar significativamente la inversión en transporte, energía y agua & saneamiento para impulsar el crecimiento económico.
- América Latina, más allá de **incrementar la inversión**, debe mejorar los procesos para que la inversión sea de mayor **calidad**.
- Existe un amplio consenso que un determinante fundamental de la calidad y efectividad de la inversión es la **adecuada pre-inversión**. Un **adecuado proceso disminuye riesgos de sobrecostos, y de demoras de los proyectos**, entre otros beneficios.

# Principios Estratégicos y Áreas de Intervención

Principio Estratégico	Áreas de Intervención
Financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Promover el acceso a los servicios de infraestructura</li><li>2. Apoyar la infraestructura para la integración regional</li><li>3. <b>Fomentar y Apalancar la participación del sector privado en infraestructura</b></li></ol>
Proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Apoyar e incentivar una agenda multisectorial</li><li>2. Apoyar la construcción y el mantenimiento de una infraestructura social y ambientalmente sostenible</li><li>3. Promover mejoras continuas en la gobernanza de la infraestructura</li></ol>

# Ciclo del Diseño y Evaluación de Proyectos

## •PREINVERSION

### A)GENERACIÓN DEL PROYECTO

#### A.1) IDEA

#### A.2) PERFIL

#### A.3) PREFACTIBILIDAD

#### A.4) FACTIBILIDAD

### B) DISEÑO DEL PROYECTO

### C) EVALUACIÓN DEL PROYECTO



# Instrumentos BID

## Cooperaciones Técnicas

Financiamiento de programas para el fortalecimiento institucional, transferencia de conocimientos, estudios de pre-inversión y sectoriales que apoyan la preparación de proyectos.

Nacionales o Regionales

Reembolsables, no reembolsables o de recuperación contingente

## Préstamos

Financiamiento de planes de inversión a mediano y largo plazo mediante préstamos de apoyo a reformas de política, préstamos de pre-inversión, de cooperación técnica y líneas de crédito condicionales (CCLIP)

Nacionales

Reembolsables

## Cofinanciamiento

El Banco gestiona alianzas estratégicas con socios bilaterales y multilaterales, apalancando mayores recursos financieros e incrementando el financiamiento disponible para la región

Nacionales

Reembolsables, no reembolsables o de recuperación contingente

# Programas de Pre-Inversión

Programas de Pre-Inversión	Cooperaciones Técnicas Aprobadas	Recursos del BID Apalancados en Préstamos:
InfraFund	US\$ 97,9 millones	US\$ 7,9 billones
Fondo de Cambio Climático	US\$ 122 millones	US\$ 3,2 billones
Aquafund	US\$ 75 millones	US\$ 5 billones
Fondo para el Financiamiento de Cooperaciones Técnicas para Iniciativas de Integración de Infraestructura Regional	US\$ 55,5 millones	US\$ 1,25 billones
<b>Total</b>	<b>US\$ 350,4 millones</b>	<b>US\$17,35 billones</b>

\*/ Datos para el período 2006-2016



# Fomentar y Apalancar Participación Sector Privado en Infraestructura

- Apoyo a reformas y fortalecimiento del marco de APPs (regulatorio, institucional y de planificación sectorial)
- Evaluación de capacidad de los países de la región de implementar APPs
- Certificación y acreditación de Profesionales en APPs
- Asistencia técnica y recursos para la preparación y estructuración de proyectos
- Apoyo a iniciativas globales para mejorar la preparación y promoción de proyectos
- Préstamos de pre-inversión
- Préstamos con garantía soberana para financiar contrapartida pública

# Fomentar y Apalancar Participación Sector Privado en Infraestructura

- Desde el año 2004, FOMIN ha desembolsado US\$20 millones a través de 19 cooperaciones técnicas, sirviendo como catalizador de alrededor de US\$700 millones en inversiones y otros US\$4 billones en inversiones futuras.
- Apoyo Programa APPs en Centroamérica y Caribe
- Iniciativas:

PPPAméricas 

INFRASCOPE

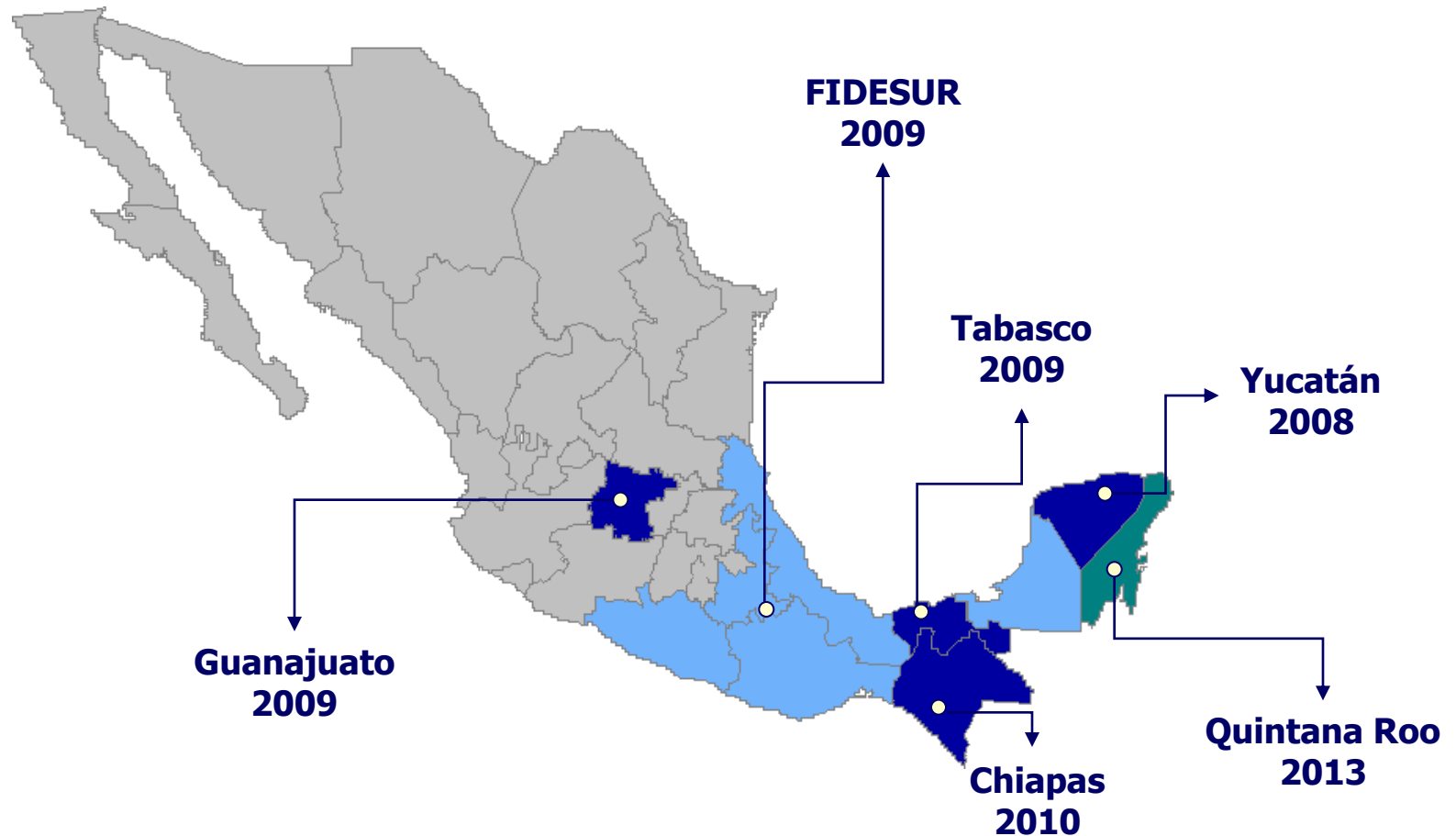


# Apoyo FOMIN a las APP

Sensibilización de autoridades, empresarios y sociedad en general acerca de los esquemas APP en diversos eventos:

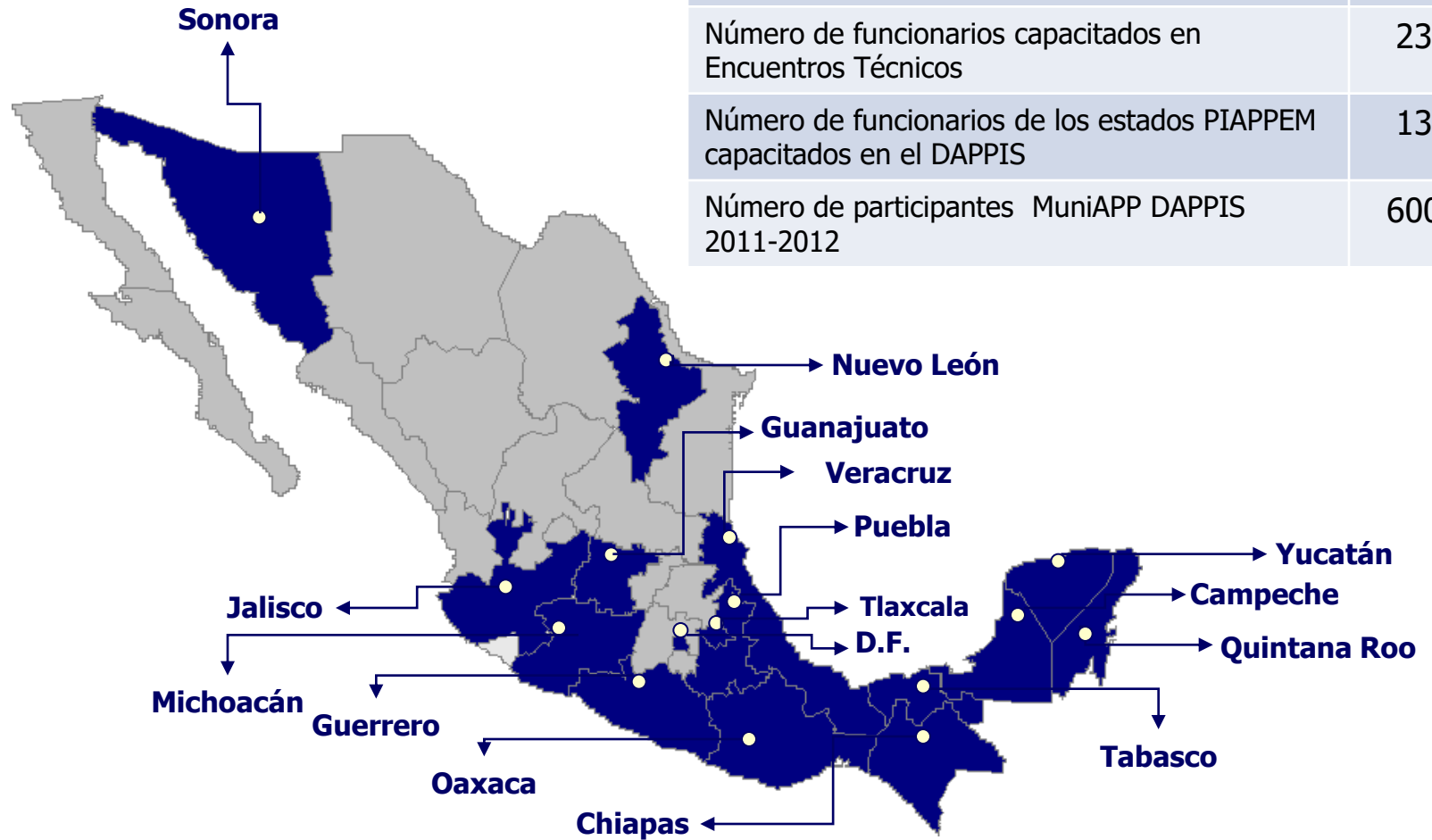
- PPPAméricas: Washington, Madrid, Bahía, Guanajuato, Cartagena, Punta del Este, Santiago de Chile.
- Formulación marcos legales, regulatorios e institucionales.
- Capacitación presencial de más de 1,000 funcionarios tan solo en México, modelos de contratos, estudios de caso, transferencia de conocimiento ([www.piappem.org](http://www.piappem.org));
- Diplomado en línea en Estructuración APP con Tec de Monterrey (1,300 alumnos) de 15 países ([www.muniapp.org](http://www.muniapp.org)).
- Apoyo en la estructuración de proyectos (México y Brasil)

# Establecimiento de convenios de colaboración con Estados para la implementación del PIAPPEM

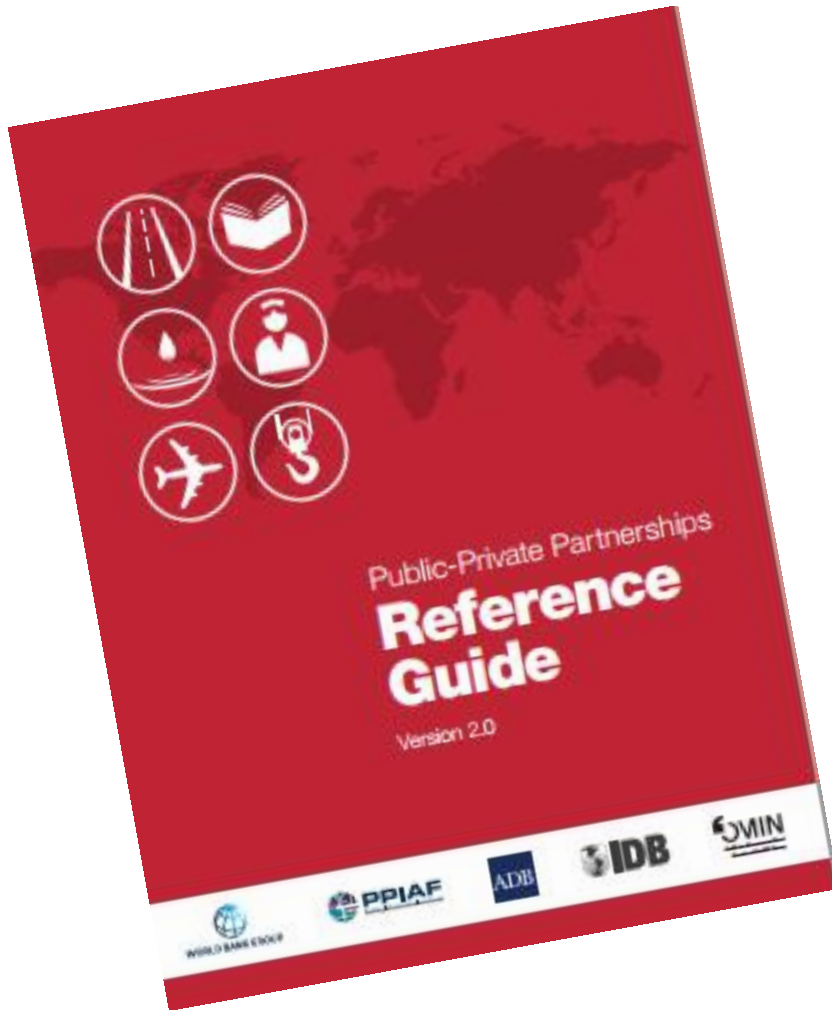


## Indicador

Estados participantes en actividades de capacitación organizados por el PIAPPEM	16
Número de funcionarios capacitados en Encuentros Técnicos	230
Número de funcionarios de los estados PIAPPEM capacitados en el DAPPIS	130
Número de participantes MuniAPP DAPPIS 2011-2012	600*



# Guía de Referencia APP



Presenta una visión global de la diversidad de enfoques y experiencias en la aplicación de las asociaciones público-privadas.

Explica los principales temas y las cuestiones clave que deben ser abordados por los profesionales del PPP.

Proporciona las referencias más importantes.

Producto conjunto del WB, PPIAF, BID, FOMIN y ADB.



# Infrascopio

Índice interactivo y herramienta de aprendizaje para evaluar el entorno propicio para las APP.

Desarrollado por el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) del BID y por el *Economist Intelligence Unit* en 2009.

Evalúa las leyes, regulaciones instituciones y practicas que afectan las APP en la región y la calidad de proyectos.

Ampliado a Europa, Asia y África.

# Categorías e Indicadores del Infrascopio

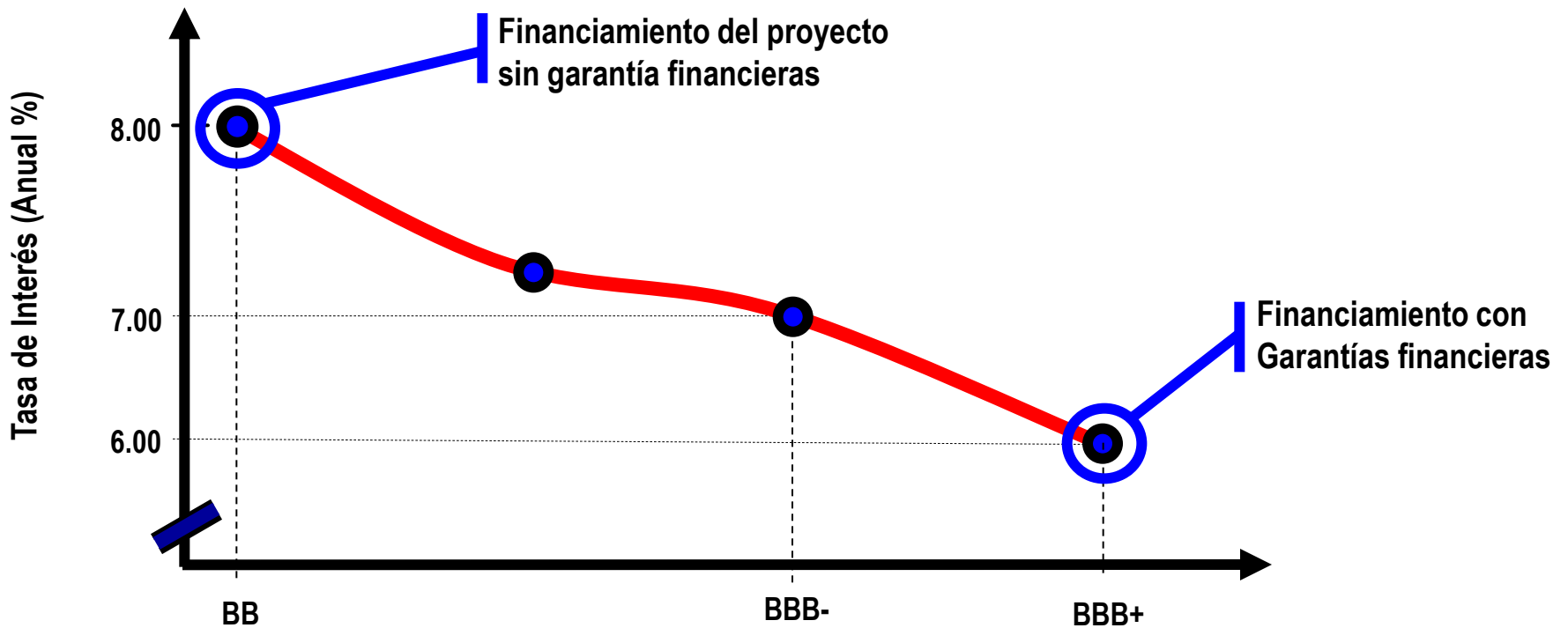
- **Marco Legal y Regulatorio:** consistencia y calidad de regulación, selección proyectos, equidad licitaciones y mecanismos de resolución de disputas.
- **Marco Institucional:** calidad diseño institucional, riesgo retrasos y expropiaciones, contrato APP.
- **Madurez Operacional:** capacidad pública para planear y supervisar APPs, métodos y criterios para la adjudicación de los proyectos, asignación de riesgos, experiencia en APPs transporte, agua y electricidad.
- **Clima de Inversiones:** voluntad política y entorno de negocios.
- **Facilidades Financieras:** riesgo de pagos gubernamentales, mercado de capitales, apoyo estatal.
- **APP subnacionales:** existencia de APPs descentralizadas



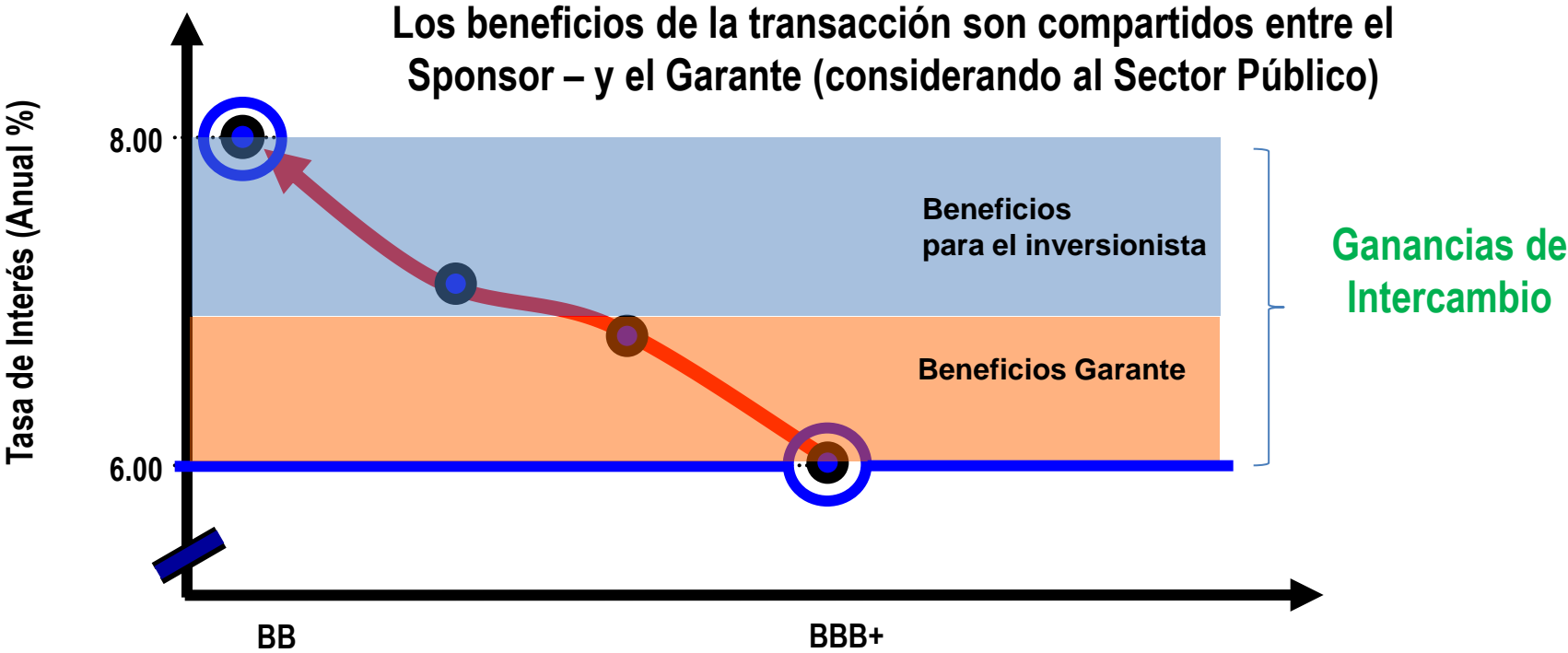
# Clasificación de Riesgos

MOODY'S	S&P	FITCH		
Aaa	AAA	AAA	Calidad superior	Grado de Inversión
Aa1	AA+	AA+	Calidad alta	
Aa2	AA	AA		
Aa3	AA-	AA-		
A1	A+	A+	Grado medio superior	
A2	A	A		
A3	A-	A-		
Baa1	BBB+	BBB+	Grado Medio	
Baa2	BBB	BBB		
Baa3	BBB-	BBB-		
Ba1	BB+	BB+	Elementos especulativos	Grado especulativo o bono basura
Ba2	BB	BB	Falta de características inversoras	
Ba3	BB-	BB-		
B1	B+	B+		
B2	B	B		
B3	B-	B-		
Caa1	CCC+	CCC+	Riesgo de impago	
Caa2	CCC	CCC		
Caa3	CCC-	CCC-		
Ca	CC	CC	Altamente especulativos	
C	C	C		
	D	D	In default	

# Mejoramiento crediticio: Garantías



# Mejoramiento crediticio: Garantías



# Matriz de Riesgos del Global Infrastructure Hub (GIH)

- GIH creado por el G20 en 2014 con objetivo de apoyar portafolio de proyectos Infraestructura de calidad y con potencialidad de ser financiados.
- GIH elaboró una guía de asignación de riesgos para diseminar buenas prácticas y recomendaciones sobre asignación de riesgos en contratos APP en transporte, en energía, agua y saneamiento.
- 20 Junio 2016 en Chile Seminario “Asignación de riesgos en proyectos APP en carreteras en Latinoamérica.
- Principales riesgos identificados:
  - i) Expropiaciones
  - ii) Adecuada comunicación de los proyectos a la población
  - iii) Financiamiento de proyectos
  - iv) Necesidad de mitigación de los efectos del cambio climático
  - v) Renegociación de contratos

# Experiencias en Asociaciones Público-Privadas

# Chile: Rutas del Pacífico - Deal of the Year 2002



Banco Interamericano de Desarrollo



Co-Guarantor

*Project Finance Magazine – Latin American Transport Deal of the Year 2002*  
*Project Finance International – LATAM Deal of the Year 2002*

Structured Bond Issuance:  
Rutas del Pacífico S.A.

UF 11,424,000  
(approximately US\$ 300 million)

Series A UF 1,424,000  
Series B UF 10,000,000

“AAA” Feller Rate  
“Aaa” Humphreys

# Chile: Costanera Norte - Deal of the Year 2003



***COSTANERA NORTE***



Banco Interamericano de Desarrollo

***Ambac***

*Co-Guarantor*

Structured Bond Issuance:

**Costanera Norte S.A.**

UF 9.500.000

(approximately US\$ 256 million)

Series A UF 1.900.000

Series B UF 7.600.000

“AAA” Feller Rate

“Aaa” Humphreys

*Project Finance Magazine – Latin American Transport Deal of the Year 2003*

*Project Finance International – LATAM Deal of the Year 2003*

# Perú: IIRSA NORTE 2005



Home / Sections / IRF / Features / Peruvian toll road 'environmentally sound'

## Peruvian toll road 'environmentally sound'



RSS

First published in World Highways September 2011 as Peruvian project is 'environmentally sound'

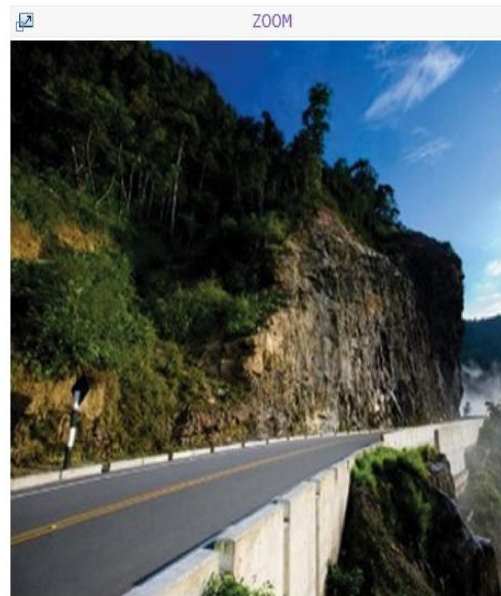
The International Road Federation's Global Road Achievement Awards (GRAA) programme is a competition to honour and recognise road-industry projects that demonstrate excellence and innovation in road development worldwide.

The programme, which is designed to elicit information on successful projects and programmes from leading industry organisations, draws attention to these leading projects and organisations, providing a road map for others to follow in continuously improving and advancing road development worldwide.

The competition is open to all organisations involved in the road industry, and entries are judged by panels of expert judges drawn from IRF's academic members.

Peruvian toll road concession IIRSA Norte was honoured with a 2010 Global Road Achievement Award in the Programme Management section for its Integrating Engineering and Conservation Project at a ceremony keynoted by US Federal Highway Administration (FHWA) Administrator Victor Mendez in Washington DC in early 2011.

"This recognition fills us with immense pride, not only for the managers of the project IIRSA Norte, but to all Peru," said Ronny Loor Campoverde, General Manager, IIRSA Norte Concessionaire.



actFinance

BID



“ Latin Am

Primera gara

Primera



# Ecuador 2005 : Mariscal Sucre, Quito (Nuevo)

---

## 1. El Aeropuerto

- a. El viejo aeropuerto estaba ubicado en el corazón de la ciudad de Quito, con severas limitaciones en capacidad: falta de espacio y altitud (2,840 msnm).
- b. En el 2002 mobilizó 2 millones de pax y aproximadamente 120,000 ton de carga.
- c. Nuevo aeropuerto ubicado a 24 km de Quito en zona plana 15 veces mayor y 500 m menos snm.
- d. Proyecto integral.
- e. Contrato de Concesión privada (35 años) para construir, operar y mantener el Nuevo Aeropuerto.
- f. Otorgada a *Corporacion Quiport S.A.*
- g. El viejo aeropuerto fue cerrado.



# Ecuador 2005: Mariscal Sucre, Quito (Nuevo)

---

## 1. Plan Financiero

- a. Fuentes: Generación de Caja de operaciones (MSA), Capital y Financiación de largo plazo.
- b. Financiamiento total: US\$359 millones (IDB, OPIC, US Ex-Im Bank y EDC).
- c. Cierre de la Transacción: 2005.
- d. Construcción finalizó: 2012.



# Costa Rica 2011: Juan Santamaría (Expansión)

## 1. Plan Financiero

- a. Fuentes: Generación de Caja de operaciones, Capital y Financiamiento de largo plazo.
- b. Financiamiento total: US\$100 millones (BID y OPIC).
- c. Ofreció una solución de largo plazo para permitir al operador privado finalizar la construcción (Fases I y II) del plan de expansión
- d. Cierre de la Transacción: 2011.



# Colombia 2012: El Dorado (viejo)

---



## 1. El Aeropuerto

- a. El Dorado es el aeropuerto más importante del país.
- b. Movilizó cerca de 13 millones de pax y 500,000 ton de carga (2009).
- c. Contrato de Concesión privada (20 años) para ampliar, modernizar, operar y mantener la nueva terminal e instalaciones de carga.
- d. Otorgada a *Concesionaria Operadora Aeroportaria Internacional S.A.*
- e. Diseño modificado.



# Colombia 2012: El Dorado (nuevo)

## 1. Plan Financiero

- a. Fuentes: Generación de Caja de operaciones, Capital, Financiamiento de largo plazo.
- b. Financiamiento total: US\$390 million (IDB, CDB and CAF).
- c. Cierre de la Transacción: Octubre 2012.
- d. Inauguración: Octubre 2013.



# Perú: Metro de Lima 2015

Concesión cofinanciada (Asociación Pública-Privada (APP)) por 35 años (5 años de construcción y 30 años de operación) en que la concesionaria tendrá la responsabilidad del diseño, construcción, adquisición de material rodante, operación y mantenimiento durante un periodo total de 30 años.

Retribución al concesionario se hará por dos fuentes: i) aportes públicos de disponibilidad inmediata; y ii) certificados de pago diferidos emitidos por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones que remuneraran la ejecución de las obras sobre un periodo de 15 años.

Concesionaria: Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2 S.A.

Fuente	Total (millones de US\$)
BID (2014)	300
BID (2015)	300
Concesionario	1.651
Endeudamiento Externo	1.300
Endeudamiento Interno	1.447
Tesoro Público	838,51
<b>Total</b>	<b>5.836,51</b>



# Programa de Reforma del Transporte Aéreo Bahamas

El objetivo del programa es promover el desarrollo de un transporte aéreo seguro y eficiente en las Bahamas que se ajuste a las normas internacionales.

- a) separar las responsabilidades de formulación de políticas de operaciones y la elaboración y aplicación de normas.
- b) garantizar que el Departamento de Aviación Civil se encargue de todas las tareas de reglamentación técnica y que se cumplan las normas de la OACI en todos los ámbitos de la aviación civil del país y;
- b) optimizar el sector aeroportuario y fomentar la adopción de criterios comerciales y empresariales en las actividades aeroportuarias.

El programa consta de dos componentes:

- (i) un préstamo en apoyo de reformas de política de US\$47.5 millones; y
- (ii) un componente de cooperación técnica reembolsable de US\$2.5 millones

Los objetivos del apoyo de reformas de política son:

- (i) sostenibilidad macroeconómica;
- (ii) reformas de política institucionales y financieras del sector del transporte aéreo;
- (iii) gestión de la infraestructura sectorial; y
- (iv) preparación frente a emergencias, medio ambiente y seguridad.

Los objetivos del componente de cooperación técnica son:

- (i) proporcionar respaldo técnico para la modernización institucional ; y
- (ii) proporcionar respaldo técnico al Ministerio de Turismo y Aviación

# Colombia: Préstamos y Cooperaciones Técnicas

Desde **1996**, el Banco viene apoyando al GdC a través de 4 préstamos para apoyar el proceso de **Asociaciones Público Privadas** en infraestructura, en particular, en las áreas de **transporte, energía, telecomunicaciones y agua y saneamiento**.

## Préstamos

**DNP**  
PPCI-1  
USD \$12,5 MM

**DNP**  
PPCI-2  
USD \$5 MM

**DNP**  
PPCI-3  
USD \$14,2 MM

**DNP**  
PAPP  
USD \$ 25 MM

## CTs

**DNP**  
Estructuración  
Proyectos Infra  
con Part. Privada

**ANI**  
Esquemas APP y  
Plan Maestro Férreo

**MHCP**  
Identificación y  
Selección Proyectos  
APP (FOMIN)

**FDN**  
Apoyo a Estudios  
Preinversión  
proyectos

## Logros

- ✓ DNP - Generación de **capacidad institucional** (nacional y territorial) a través de Unidad de Participación Privada
- ✓ CONPES 3615 de 2009; 3760 de 2013 (4G)
- ✓ Ley 1508 de 2012 (**Ley de APP**) y decretos reglamentarios
- ✓ **Guías metodológicas** y de buenas prácticas de proyectos de APP (DNP)
- ✓ Comparador Público Privado – Value for Money (DNP)
- ✓ Registro Único de APP: **RUAPP**.
- ✓ Guías valoración y seguimiento de riesgos en proyectos de APP (MHCP)
- ✓ Guías valoración del pasivo contingente en proyectos APP (MHCP)



# Colombia: Préstamo de Reforma de Política APP

## Normativo

- Lineamientos de política APP
- Lineamientos de política sectores sociales
- Reglamentación Ley de APP
- Normatividad para financiamiento de APP

## Institucional

- Nivel nacional: Subdirección de APP del MHCP; nuevos roles DNP; y especialización sectores
- Nivel territorial: impulso estructuración de proyectos; y capacitación y fortalecimiento

## Estructuración

- Plan Maestro de Transporte Intermodal.
- Estudios Marco sectoriales
- Estructuración de Proyectos Piloto
- Estándares técnicos

# Chile 2016-2017 : Puerto Gran Escala

- Cooperación Técnica al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile incluye cuatro componentes:
- Componente 1. Revisión y análisis de la política e institucionalidad portuaria y logística nacional.
- Componente 2. Estudios para la definición y diseño óptimo del Puerto Gran Escala
- Componente 3. Diseño de contratos de concesión y salvaguardas a la libre competencia.
- Componente 4. Creación oficina técnica temporal.



# Lecciones Aprendidas

---

## 1. Institucional-Legal-Regulatorio

- a. Capacidad técnica del Ente Regulador.
- b. Claridad en los objetivos buscados con la participación del Sector Privado.
- c. Entendimiento de estructuras de Concesiones
- d. Marco regulatorio definido.
- e. Distribución de riesgos adecuada.

## 2. Proyecto

- a. Diseños definitivos.
- b. Flexibilidad para acomodar demanda futura.
- c. Tarifas y mecanismos de ajuste.
- d. Entendimiento / reconocimiento de derechos de las entidades financieras.
- e. Aclaraciones / ajustes a contratos de ser necesario.
- f. Resolución de disputas.
- g. Mecanismos de Terminación / Compensación.



**BID**

Banco Interamericano  
de Desarrollo

**Banco Interamericano de Desarrollo / [www.iadb.org](http://www.iadb.org)**