

**The
Economist**

Intelligence
Unit

Guía del índice y metodología por The Economist Intelligence Unit

Evaluando el entorno para las asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe



Encargado por:



Infrascopio 2014

Acerca de este informe

Este documento es la cuarta edición de una herramienta interactiva e índice de referencia que evalúa la capacidad de los países de América Latina y el Caribe para llevar a cabo Asociaciones Público-Privadas (APP) en infraestructura. El estudio se basa en una metodología desarrollada en 2009 y revisada en 2010. El análisis y contenido de este índice cubren el período desde mayo de 2014 hasta agosto de 2014. El índice fue elaborado por The Economist Intelligence Unit (EIU) y cuenta con el apoyo financiero del Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN), miembro del Grupo Banco Interamericano de Desarrollo. Los puntos de vista y opiniones expresados en esta publicación pertenecen a The Economist Intelligence Unit y no reflejan necesariamente la posición oficial del FOMIN.

El índice completo, al igual que análisis detallados por país, pueden verse en los siguientes sitios web:

www.eiu.com/lacInfrascopes2014

<http://Infrascopio.fomin.org>

Por favor, al citar este informe, emplee las siguientes referencias:

EIU (Economist Intelligence Unit). 2014. Evaluating the environment for public-private partnerships in Latin America and the Caribbean: The 2014 Infrascopes. EIU, New York, NY.

Para más información, por favor contactarse con:

The Economist Intelligence Unit

Leo Abruzzese, director de proyecto: leoabruzzo@eiu.com

Romina Bandura, gerente de proyecto: rominabandura@eiu.com

Eva Blaszczyński, analista senior: evablaszczyński@eiu.com

Rachael Glynne, ejecutiva de marketing: rachaelglynne@eiu.com

/+44(2)7 576 8224

Banco Interamericano de Desarrollo/Fondo Multilateral de Inversiones

David Bloomgarden, especialista de proyecto: davidb@iadb.org

/ +1202 942 8224

Dennis Blumenfeld, consultor: dennisb@iadb.org

Alejandra Viveros, principal especialista en comunicaciones:

aviveros@iadb.org /+1 202 312 4074

Acerca de The Economist Intelligence Unit

The Economist Intelligence Unit (EIU) es el brazo de investigación de The Economist Group, firma editorial de The Economist. Como uno de los mayores proveedores de inteligencia sobre países, ayuda a gobiernos, instituciones y empresas proveyéndoles análisis oportunos, confiables e imparciales de estrategias económicas y de desarrollo. A través de su práctica de política pública, la EIU provee investigación sobre la base de evidencia para formuladores de políticas y partes interesadas a la búsqueda de resultados mensurables en campos que van desde el género y las finanzas a la energía y tecnología. Lleva a cabo investigaciones a través de entrevistas, análisis regulatorios, y modelización y previsiones cuantitativas, y despliega los resultados por medio de herramientas interactivas de visualización de datos. A través de una red global de más de 350 analistas y contribuyentes, la EIU evalúa y pronostica constantemente las condiciones políticas, económicas y empresarias en más de 200 países. Para más información visitar: www.eiu.com.

Acerca del Fondo Multilateral de Inversiones

El Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN), miembro del Grupo Banco Interamericano de Desarrollo (BID), apoya el crecimiento económico y la reducción de la pobreza en América Latina y el Caribe alentando una mayor inversión privada y promoviendo el desarrollo del sector privado. Trabaja con el sector privado para desarrollar, financiar e implementar modelos empresarios innovadores que benefician a los emprendedores y a las familias pobres y de bajos recursos; se asocia con una amplia variedad de instituciones de los sectores privado, público y sin fines de lucro; evalúa resultados; y comparte las lecciones aprendidas. El FOMIN es un laboratorio de prueba para enfoques pioneros y de mercado para el desarrollo, y un agente de cambio que busca ampliar el alcance y profundizar el impacto de sus intervenciones más exitosas. Para más información, visite www.fomin.org.

Reconocimientos

Como parte del proceso de investigación para este proyecto, fueron realizadas 40 entrevistas telefónicas en profundidad con formuladores de políticas y expertos en infraestructura de los países, de instituciones multilaterales y de consulta, y del sector privado. Deseamos expresar nuestro agradecimiento a todos los expertos en infraestructura y en países por sus consejos y aportes.

Los siguientes investigadores, analistas y especialistas en países también contribuyeron a este informe. Les agradecemos su participación.

Análisis de países:

Diane Alarcon, Andrea Arevalo, Maria Alejandra Arias, Eduardo Bitrán Colodro, Raul Gallegos, Marcelo Villeña, Dana Vorisek y Nick Wolf.

Producción de modelo e informe:

Madeline Baron, Christopher Dychala, Lolli Duvivier, Mike Kenny, Edelle Lorenzana, Will Shallcross, Tom Scruton, Robert Wood y Nick Wolf.

Índice

Pág. 6. Prefacio

Pág. 8. Categorías e indicadores del Infrascopio

Pág. 9. Puntajes generales y hallazgos clave

Pág. 14. En foco: Brasil y México: APP a nivel subnacional

Pág. 21. Puntajes por categorías

Pág. 30. Infrascopio: Resúmenes por país

Argentina
Brasil
Chile
Colombia
Costa Rica
Ecuador
El Salvador
Guatemala
Honduras
Jamaica
México
Nicaragua
Panamá
Paraguay
Perú
República Dominicana
Trinidad y Tobago
Uruguay
Venezuela

Pág. 56. Apéndice I
Antecedentes del Infrascopio

Pág. 59. Apéndice II
Metodología, fuentes y definiciones detalladas de indicadores

Pág. 69. Apéndice III
Glosario

Pág. 71. Bibliografía
Bibliografía general
Bibliografía específica por país

Prefacio

Nuevas estimaciones indican que la inversión en infraestructura en América Latina y el Caribe (ALC) continúa por debajo de los niveles necesarios para mejorar el acceso a los bienes y servicios, empleo y financiación en toda la región.¹ Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la inversión en infraestructura en ALC se situó por encima del 3% del PIB en los 1980s pero decreció significativamente desde entonces, oscilando entre 2 y 3% del PIB.² La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), organismo de las Naciones Unidas, destaca déficits de infraestructura en cuatro sectores críticos para la prosperidad nacional y regional: transporte, energía, agua y saneamiento, y telecomunicaciones.

El Infrascopio 2014 para América Latina y el Caribe mide la capacidad de un país para movilizar inversión privada en infraestructura a través de Asociaciones Público-Privadas (APP). Este informe es la cuarta edición del Infrascopio, que documenta el progreso en toda la región desde el último índice en 2012. Esta herramienta de referencia y aprendizaje evalúa la predisposición y capacidad de los países para lograr proyectos de APP sostenibles y de largo plazo por medio de la asignación de puntajes para el marco regulatorio e institucional; las experiencias y éxito de los proyectos; el clima de inversiones; las facilidades financieras; y la actividad subnacional de APP en 19 países de América Latina y el Caribe. El Infrascopio comprende conocimiento y análisis en profundidad de la industria, entrevistas con expertos en países y de campo, consultas bibliográficas sobre el tema y una amplia investigación secundaria.

Con mejoras en la predisposición para APP, nuevas agencias de gestión y experiencia especializada en implementación, el entorno general para las APP ha mejorado desde 2012. Guatemala, Honduras y Uruguay han consolidado e iniciado operaciones en agencias de APP de reciente creación, mientras que Paraguay y Jamaica han introducido y comenzado a implementar nuevas unidades especializadas en APP en sus cuerpos regulatorios. Estas mejoras regulatorias e institucionales se han visto estimuladas por una creciente madurez operacional, ya que más países han adquirido experiencia en el modelo de APP. Los de mejor desempeño han balanceado efectivamente criterios técnicos y económicos en sus procesos de selección de proyectos, y muchos países están incluyendo ahora APP en sus planes de desarrollo nacional, evidenciando un creciente respaldo político para estos proyectos. A pesar de estas mejoras, los mercados de capital y facilidades financieras locales para la inversión privada en infraestructura necesitan desarrollarse para aumentar las opciones financieras para las APP. Los gobiernos que tienen finanzas públicas endeblas y una supervisión laxa de gestión enfrentan dificultades para cumplir con sus obligaciones para con los concesionarios. Adicionalmente, necesitan agilizar las operaciones para que puedan desarrollarse más fluida y eficientemente.

Asegurar la disponibilidad de financiación para las APP es crucial para satisfacer los requerimientos de inversión en infraestructura en América Latina y el Caribe. Según el BID, ALC necesita invertir aproximadamente 5% del PIB (un monto equivalente a US\$250.000 millones en 2010) en infraestructura a lo largo de un período prolongado para reducir la brecha de infraestructura.³ Similares estimaciones de la CEPAL colocan la necesidad de inversiones en 6.2% de su PIB (alrededor de US\$320.000 millones) por año hasta el 2020 para cubrir la creciente demanda de infraestructura.⁴ Es una meta elevada. En la década anterior la región invirtió 2-3% del PIB en desarrollo de infraestructura.

Para cubrir sus crecientes necesidades, Brasil y México planean invertir significativos montos en proyectos de infraestructura hasta 2020. Brasil espera invertir cerca de US\$900.000 millones y México ha comprometido US\$300.000 millones a lo largo de los próximos tres años. Estos dos países encabezan el Infrascopio en términos

¹ <http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/2/53972/FAL-332-WEB.pdf> and <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=38579555>

² IDB Infrastructure Strategy, November 2013, p. 8: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=38579555>

³ IDB Infrastructure Strategy, November 2013 p. 7: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=38579555>

⁴ <http://www.cepal.org/en/pressreleases/paises-de-la-region-deberian-invertir-62-del-pib-anual-para-satisfacer-demandas-de>

de actividad subnacional de APP. Brasil ha recibido el máximo puntaje posible en la encuesta de este año. El Infrascopio 2014 destaca los recientes desarrollos y éxito de los países, al igual que las experiencias de APP a nivel subnacional en un artículo de foco especial en este informe. En Brasil, el número de APP subnacionales supera por mucho al de las federales, cubriendo 85% del total según uno de los parámetros de medición. Aunque las 29 APP federales de México superan a sus 20 proyectos subnacionales, la actividad subnacional del país es impresionante. El ciclo político de corto plazo en México ha sido un factor limitante, considerando que el tiempo requerido para planear e implementar APP excede el ciclo electoral de tres años que enfrentan muchos políticos estatales y a nivel local. Las APP subnacionales en la región tienen un considerable potencial de crecimiento. En base a marcos regulatorios e institucionales que facilitan las APP subnacionales, al igual que en base a alguna experiencia en el desarrollo de estos proyectos, se espera que Chile, Colombia y Perú incrementen la actividad subnacional en los próximos años.

Categorías e indicadores del Infrascopio

El índice del Infrascopio comprende 19 indicadores de naturaleza tanto cualitativa como cuantitativa. Los datos para los indicadores cuantitativos han sido extraídos del servicio Risk Briefing de The Economist Intelligence Unit (EIU) y del Banco Mundial. Las lagunas en los datos cuantitativos han sido salvadas por medio de estimaciones desarrolladas por el equipo de proyecto de la EIU.

Los datos cualitativos proceden de una serie de fuentes primarias (textos legales, sitios web gubernamentales, informes de prensa y entrevistas) informes secundarios y fuentes de datos ajustados por la EIU. Las principales fuentes utilizadas en el índice son la EIU, el Banco Mundial, Transparencia Internacional y el Foro Económico Mundial.

Las categorías y sus indicadores asociados son las siguientes (El Apéndice II provee definiciones detalladas de las categorías y los indicadores):

1. Marco legal y regulatorio (ponderado al 25%)

- 1.1 Consistencia y calidad de las regulaciones de APP
- 1.2 Selección y toma de decisiones efectivas de APP
- 1.3 Equidad/apertura de las licitaciones, cambios en los contratos
- 1.4 Mecanismos de resolución de disputas

2. Marco institucional (ponderado al 20%)

- 2.1 Calidad del diseño institucional
- 2.2 Contrato de APP, riesgo de retrasos y de expropiación

3. Madurez operacional (ponderado al 15%)

- 3.1 Capacidad pública para planear y supervisar las APP
- 3.2 Métodos y criterios para la adjudicación de los proyectos
- 3.3 Antecedentes de asignación de riesgos de los reguladores
- 3.4 Experiencia en concesiones de transporte, agua y electricidad
- 3.5 Calidad de las concesiones de transporte y agua

4. Clima de inversiones (ponderado al 15%)

- 4.1 Distorsión política
- 4.2 Entorno de negocios
- 4.3 Voluntad política

5. Facilidades financieras (ponderado al 15%)

- 5.1 Riesgo en los pagos gubernamentales
- 5.2 Mercados de capital: financiación privada de infraestructura
- 5.3 Deuda comerciable
- 5.4 Apoyo gubernamental y asequibilidad para usuarios de bajos ingresos

6. Factor de ajuste subnacional (ponderado al 10%)

- 6.1 Ajuste subnacional

Puntajes generales y principales hallazgos

Tabla 1: PUNTAJES GENERALES

Ranking			Puntaje 2014	▲	MADURO (80-100)
	1	Chile	76.6	+0.2	DESARROLLADO (60-79.9)
	2	Brasil	75.4	+3.8	EMERGENTE (30-59.9)
	3	Perú	70.5	+0.9	NACIENTE (0-29.9)
	4	México	67.8	+4.8	
	5	Colombia	61.0	+1.4	
	6	Uruguay	52.9	+3.4	
	7	Guatemala	46.3	+2.8	
	8	Jamaica	44.4	+14.1	
	9	El Salvador	41.6	+2.3	
	10	Costa Rica	39.0	-	
	11	Honduras	37.7	+3.7	
	=12	Paraguay	37.0	+7.1	
	=12	Trinidad y Tobago	37.0	+2.6	
	14	Panamá	34.0	-	
	15	República Dominicana	24.2	-1.8	
	16	Ecuador	22.1	+2.1	
	17	Nicaragua	20.6	-	
	18	Argentina	16.0	-1.6	
	19	Venezuela	3.2	-2.1	

MADURO (80-100)

DESARROLLADO (60-79.9)

EMERGENTE (30-59.9)

NACIENTE (0-29.9)

Tabla 2: Cambio de Clasificación, 2014 comparado con 2012

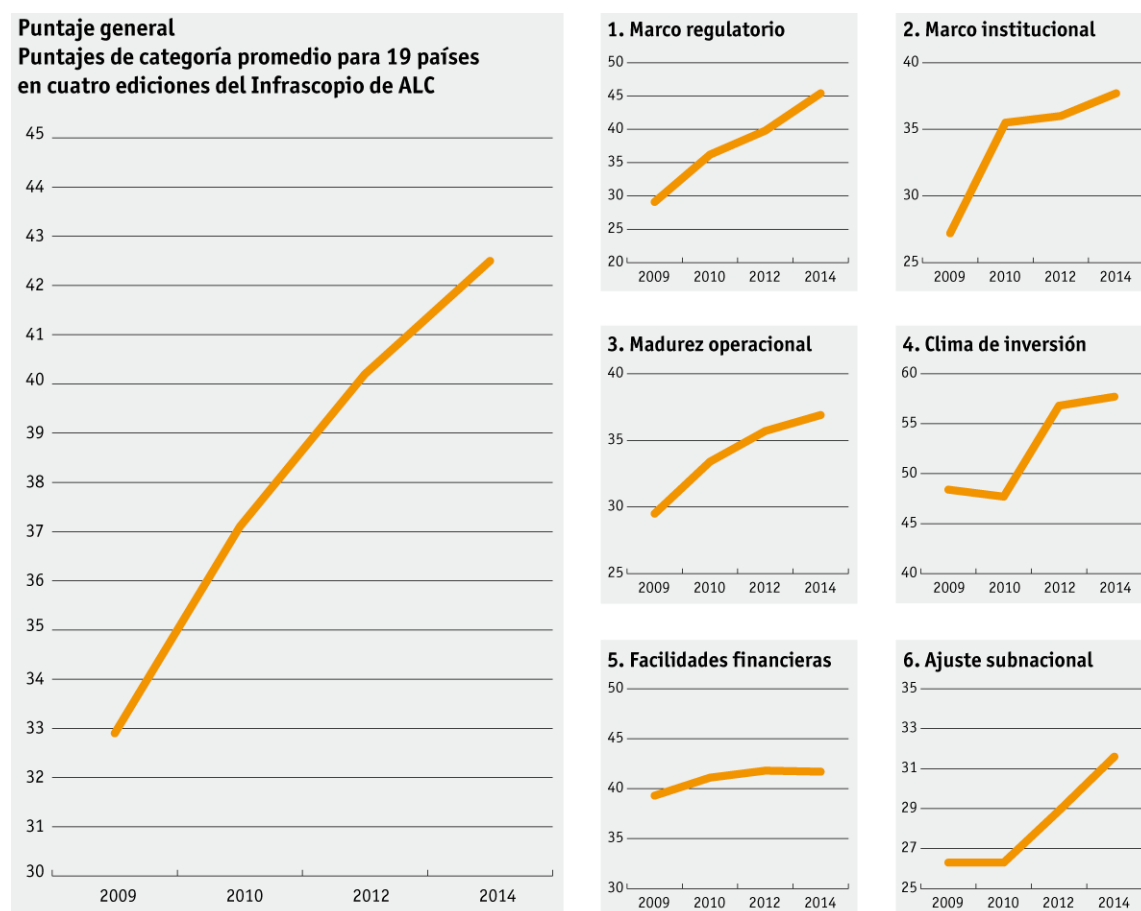
Ranking mejorado			
	Ranking 2012	Ranking 2014	▲
Jamaica	13	8	+5
Paraguay	14	=12	+2
Ecuador	17	16	+1

Ranking deteriorado			
	Ranking 2012	Ranking 2014	▲
Panamá	=11	14	-3
Trinidad y Tobago	10	=12	-2
Costa Rica	9	10	-1
El Salvador	8	9	-1
Nicaragua	16	17	-1

Sin cambio en el Ranking			
	Ranking 2012	Ranking 2014	▲
Argentina	18	18	-
Brasil	2	2	-
Chile	1	1	-
Colombia	5	5	-
República Dominicana	15	15	-
Guatemala	7	7	-
Honduras	=11	11	-
México	4	4	-
Perú	3	3	-
Uruguay	6	6	-
Venezuela	19	19	-

- En general, la disposición para las APP en la infraestructura de la región ha mejorado desde 2009**
 Desde el primer estudio Infrascopio de referencia en 2009, los puntajes de la mayoría de los países han aumentado en cada edición subsiguiente, con una mejora del puntaje general promedio de la región de casi 10 puntos entre 2009 y 2014 (de 32,9 a 42,5). Por otra parte, los puntajes en las seis categorías mejoraron desde 2009. Las categorías de marco regulatorio e institucional han experimentado la mejora más significativa, ya que muchos países han actualizado su legislación de APP y de concesiones, y establecieron nuevas agencias de APP o unidades especializadas dentro de las instituciones existentes. El clima regional para la inversión privada en infraestructura también ha mejorado a lo largo del tiempo. Sin embargo, las facilidades financieras para apoyo de las APP han mostrado la tasa de progreso más lenta. De hecho, el puntaje promedio en esta categoría se ha estancado desde 2012, indicando poco cambio en términos de profundización de los mercados financieros o de herramientas y productos que faciliten la inversión privada en infraestructura.

Figura 1: Puntaje general promedio para 19 países en cuatro ediciones del Infrascopio de ALC
Figura 2: Puntajes de categoría promedio para 19 países en cuatro ediciones del Infrascopio de ALC



- Chile continúa a la cabeza de América Latina y el Caribe en predisposición y capacidad para APP**

Chile se encuentra en o cerca del tope de todas las clasificaciones de categoría, incluyendo su marco regulatorio e institucional, pero está rezagado en términos de actividad subnacional. El marco legal da lugar a proyectos de APP, pero a diferencia de lo que sucede en otros líderes en la región, la mayor parte de la actividad de APP en Chile continúa centralizada a nivel nacional. El sistema financiero del país es el de mayor profundidad y más sofisticado en la región debido a su amplia base de inversores, vibrante mercado de valores y marco regulatorio actualizado. **Brasil**, que está en segundo lugar, muestra una amplia experiencia con APP tanto a nivel nacional como subnacional y ha trabajado para fortalecer el conocimiento institucional. Sin embargo, dada la carga de trabajo sobre el gobierno, la capacidad técnica se ha convertido en el principal cuello de botella para aumentar la implementación de APP. **Perú** ha aumentado su puntaje de madurez operacional ya que el número de proyectos recientemente desarrollados (17 desde mediados del 2012)⁵ ha ayudado a generar capacidad en el sector público, manteniendo la clasificación general del país en el número tres.
- Mejoras regulatorias e institucionales propician un fuerte desempeño en Jamaica y Paraguay**

Jamaica y Paraguay registraron los mayores aumentos de puntaje general, en base a mejoras de sus entornos tanto regulatorios como institucionales. La política nacional de APP de **Jamaica** y una nueva unidad de APP, junto con un mejor clima de inversiones, debería permitir que las APP progresen, pero facilidades financieras débiles significan que éstas probablemente dependerán de financiamiento externo. Una ley de 2013 en **Paraguay** definió de manera general las APP y estableció reglas e instituciones para regularlas. En Honduras, México, El Salvador y Trinidad y Tobago los puntajes de marco regulatorio también mejoraron significativamente. En **Honduras**, la licitación para nuevas APP ha sido más abierta y transparente, el gobierno ha cumplido con los cronogramas legalmente estipulados y ha hecho que la documentación esté disponible *on-line*. Además, desde 2012 Honduras ha mejorado su marco para resolución de disputas con la codificación de términos específicos de negociación y arbitraje contenidos en los contratos de APP que incluyen cronogramas, guías de arbitraje, y criterios para determinar si un arbitraje será llevado a cabo utilizando parámetros técnicos o legales. En **México**, cambios regulatorios a fines del 2012 han robustecido los procesos de selección y de toma de decisiones de APP, especificando los tipos de evaluaciones requeridos antes de implementar nuevas APP. Además, la legislación establece igualdad de derechos para las firmas locales o extranjeras, requiere procesos de licitación con una amplia notificación pública y que todos los proyectos sean adjudicados a través de licitaciones competitivas. La ley especial de APP en **El Salvador** ha creado un entorno propicio para las APP, pero el sector privado sigue inseguro acerca de cuánto tiempo habrá de durar el apoyo político para las APP. La política nacional de **Trinidad y Tobago** de APP, aprobada en 2012, provee un marco institucional, pero el país sigue careciendo de la capacidad para manejar proyectos.
- Las brechas de puntajes entre algunos países han disminuido**

Brasil (ubicado en 2do lugar) casi alcanzó a Chile en la clasificación de este año, luego de que mejorase sus facilidades financieras para APP y lograra el tope de la clasificación por APP subnacionales. Mientras tanto, el ya fuerte entorno de APP en Chile permaneció mayormente sin cambios. Al mismo tiempo, México (ubicado en 4to lugar) redujo la brecha con Perú (que está en 3er lugar), como resultado de mejoras de su marco regulatorio y un clima de inversiones potenciado. Además, Ecuador (puesto 16), ha casi alcanzado a República Dominicana (puesto 15), debido principalmente a un entorno político y de negocios más favorable, al igual que un mejor direccionamiento de los subsidios hacia usuarios de bajos ingresos.
- Países selectos continúan al fondo de la tabla de clasificaciones y registraron nuevas disminuciones de puntajes**

⁵ <http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaStandard.aspx?are=1&prf=2&jer=6867&sec=30>

Al final del Infrascopio 2014, **República Dominicana, Argentina y Venezuela** fueron los únicos países cuyos puntajes generales cayeron desde la edición anterior. En los tres países el clima de inversiones para APP empeoró, mientras que una disminución en el número de proyectos en Argentina hizo caer el puntaje de madurez operacional del país. En Venezuela, un marco macroeconómico y político inestable ha afectado al capital del sector privado para financiamiento de infraestructura, reduciendo su calificación en la categoría de facilidades financieras. En República Dominicana, el escepticismo político y público ha desviado el foco de la política de APP hacia la tradicional inversión pública en infraestructura. El gobierno ha cancelado concesiones de autopistas, decidió reingresar a la generación eléctrica y criticó la concesión de los aeropuertos Aerodom, durante largo tiempo considerada como un exitoso ejemplo de APP en la isla.

- **Los criterios de selección de proyectos han mejorado**

Mejoras en los marcos regulatorios y en el desarrollo de la capacidad institucional han contribuido a potenciar los procesos de selección de proyectos: al menos 12 de los 19 países incluidos en el Infrascopio 2014 utilizan análisis de costo-beneficio, o de valor por dinero, para la selección de proyectos y al menos cuatro países utilizan los dos tipos de análisis, incluyendo Brasil, El Salvador, Uruguay y México.

- **Las finanzas gubernamentales podrían dificultar el desarrollo de APP en algunos países**

Aunque muchos gobiernos ven a las APP como un mecanismo alternativo de financiación que puede ayudar a evitar el endeudamiento público, la deuda gubernamental debe ser estable para asociarse efectivamente con inversores privados. Países relativamente pequeños que buscan expandir sus programas de APP, como Honduras y Jamaica, podrían enfrentar dificultades para encontrar inversionistas si sus situaciones macroeconómicas corren riesgos debido a inestables finanzas públicas. El riesgo soberano de Honduras ha sufrido una baja de calificación desde 2012, y el gobierno debe continuar con planes para ajustar el gasto público. El FMI ha urgido a Honduras mejorar su sistema de contabilidad pública de pasivos contingentes contenidos en los contratos de APP ya bajo implementación. En Jamaica, el ratio deuda pública/PIB es de los más altas del mundo y el ambiente macroeconómico continuará limitando el presupuesto gubernamental. En Nicaragua, grandes pasivos sin fondos continúan siendo un riesgo para las finanzas del sector público, mientras el país considera el potencial de las APP para inversión en infraestructura.

- **En muchos países, la vigilancia y supervisión de las APP no están separadas de la planificación e implementación**

Los sistemas de vigilancia y supervisión de las APP varían ampliamente en la región de ALC. La OCDE recomienda vigilancia pública independiente de las APP, porque esto contribuye a la innovación en el sector público, y a mejores resultados para la sociedad en general, al incrementar la responsabilidad y el control social, pero no es este el caso en muchos países.⁶ Honduras separa la supervisión y la vigilancia de las APP de su preparación e implementación, dividiendo responsabilidades entre dos agencias diferentes, pero en la práctica la agencia de implementación ha llevado a cabo tareas de vigilancia, mientras que la agencia de supervisión aumenta su capacidad. El modelo de Costa Rica es similar. En él, el Consejo Nacional de Concesiones se encarga tanto de la implementación como de la supervisión. No obstante, en Costa Rica el Contralor Nacional puede revisar el trabajo de supervisión del Consejo y así lo ha hecho en el caso de algunas concesiones de autopistas. Incluso entre algunos de los principales países del Infrascopio, la vigilancia de las APP podría mejorar significativamente. El sistema institucional de Chile carece de suficientes controles y contrapesos porque la promoción, preparación, coordinación y supervisión de proyectos están concentradas en una sola oficina ministerial. En Colombia no hay instituciones de vigilancia que actúen como contrapeso de la unidad de concesiones, lo que significa que los contratos y sus modificaciones no son publicados y ningún cuerpo regulatorio independiente supervisa la calidad del servicio. Mientras que la autoridad de concesiones no está centralizada en una unidad o agencia individual

⁶ <http://www.oecd.org/governance/50254119.pdf>

en México, las agencias que en efecto adjudican los contratos de APP no están sujetas a ninguna vigilancia independiente significativa.

En foco

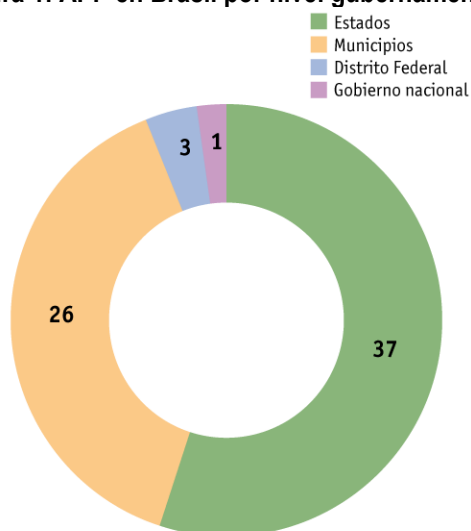
Brasil y México: APP a nivel subnacional

El potencial para Asociaciones Público-Privadas (APP) en América Latina es significativo, considerando la creciente demanda de infraestructura social y física. No obstante, a nivel subnacional hay una serie de desafíos vinculados con la capacidad administrativa, el marco legal y regulatorio, el diseño de los contratos, cuestiones financieras y, por último, pero no por eso menos importante, la voluntad política de las autoridades públicas para adoptar las APP. El siguiente artículo explora las experiencias de APP a nivel subnacional tanto en México como en Brasil, con la intención de exponer algunas de las tendencias y desafíos en dos de los países más activos en esta área.

El caso de Brasil

Al igual que en EEUU, Canadá y México, en Brasil es a nivel subnacional, antes que a nivel federal, que se concentra ahora la mayor parte de la actividad de APP. De acuerdo con una base de datos provista por la consultora brasileña Radar PPP, han sido asignados 66 contratos de APP con subsidios públicos a nivel subnacional (estatal y municipal) y sólo uno a nivel federal (ver Figura 1). Esto equivale a un monto estimado de US\$160.000 millones en capitalización, con US\$20.000 millones adicionales de APP en preparación. Incluyendo otras APP que no implican subsidios públicos, las APP subnacionales cubren 85% del total, de acuerdo con estimaciones de Marcos Siqueira, asesor del presidente del banco estatal de desarrollo de Minas Gerais y uno de los principales expertos brasileños en APP.

Figura 1: APP en Brasil por nivel gubernamental, 2006-14



Fuente: Radar PPP, www.radarppp.com

Las leyes federales de Brasil proveen un marco propicio y no hay necesidad de que las ciudades o gobiernos estatales introduzcan legislación específica de APP. En los casos en que han sido introducidas leyes estatales

específicas a nivel subnacional, representan básicamente una expresión de apoyo político para las APP. Por lo tanto, el marco es adecuado aunque, como en México, podría ser más claro en cuanto al modo en que los contratos deberían ser concedidos.

Las APP subnacionales enfrentan desafíos a diferentes niveles

En Brasil las APP subnacionales enfrentan una larga serie de desafíos, que son diferentes de aquellos que enfrenta el gobierno federal. El primero de ellos está relacionado con la percepción que el sector privado tiene del riesgo, dado que los gobiernos subnacionales no tienen capacidad fiscal soberana. Este es un tema con el que se enfrentan los países en toda América Latina, incluyendo México. Los gobiernos subnacionales tienen una menor calificación crediticia que la del gobierno nacional y, en consecuencia, el riesgo de incumplimiento es más alto. Como resultado de esto, los contratos de las 66 APP subnacionales en Brasil tienen que incluir alguna clase de garantía o colateral por parte de los respectivos gobiernos subnacionales. Esto suscita el tema de la relación calidad-costos de los proyectos de APP y reduce la capacidad de los gobiernos subnacionales de llevarlos a cabo. Por lo demás, como ha notado Mauricio Portugal, abogado del bufete jurídico Portugal Ribeiro Advogados, especializado en concesiones de infraestructura, las entidades subnacionales se están quedando sin garantías o colateral para impulsar nuevos proyectos de APP, lo que potencialmente limita la actividad a futuro.

Segundo, la capacidad de los gobiernos subnacionales para estructurar complejos contratos de APP es limitada y varía mucho según el estado y la municipalidad. En algunos casos es prácticamente inexistente. Según Portugal, es muy raro encontrar funcionarios públicos involucrados en APP que hayan tenido experiencia en el sector privado: Esto se debe en parte a rigideces para las contrataciones en el sector público, al igual que los bajos salarios ofrecidos. Muchos funcionarios en unidades de APP tienen uno o dos años de experiencia, y pocos tienen cinco o más años de experiencia en acuerdos de infraestructura, lo que se considera un lapso de tiempo mínimo en vista de los largos ciclos de los proyectos.

En las entidades subnacionales, en las que existe una limitada capacidad administrativa para estructurar y preparar contratos, el foco ha sido puesto en contratos no solicitados — entre 200 y 300 en los dos últimos años —, para los cuales el sector privado contrata consultores para elaborar los proyectos. Pero por supuesto que estos proyectos vienen con sesgos que pueden no necesariamente ser en el mejor interés público, y esto, según Siqueira, también sube potencialmente los costos del proyecto.

Un tercer gran desafío son los impuestos. El sistema impositivo brasileño es tan complicado que siempre que hay un subsidio pagado a una empresa privada en un esquema de APP, la empresa privada tiene que pagar un alto nivel de impuestos al gobierno federal. Esto aumenta los costos del proyecto y también significa que el gobierno subnacional a cargo del proyecto de APP está, en efecto, transfiriendo el impuesto al gobierno federal sin recibirlo de regreso. A pesar de algunos esfuerzos para resolver este problema, no ha habido avances tangibles hasta el momento.

La transparencia es el cuarto desafío que enfrentan las APP subnacionales. Según Siqueira, un problema significativo que necesita ser abordado desde un punto de vista regulatorio se vincula con preocupaciones sobre el escrutinio público de los pasivos financieros de las APP subnacionales. Considera que no debería permitirse a las entidades subnacionales excluir los pasivos de sus balances. Actualmente, el principal factor limitante de esta práctica es que el sector privado exige colateral, lo que requiere que las entidades subnacionales demuestren activos. El segundo factor que los gobiernos subnacionales enfrentan es el de que no pueden adjudicar más de 5% (cifra incrementada desde 3% en 2011) de su recaudación impositiva. Pero esto se aplica solamente a los compromisos explícitos en los pagos regulares al sector privado y no se extiende a los pasivos contingentes. Considerando las 66 APP subnacionales en conjunto, la magnitud de los pasivos contingentes es desconocida. Esto constituye un factor de preocupación, particularmente considerando la fragilidad de las finanzas de muchos estados y ciudades de Brasil.

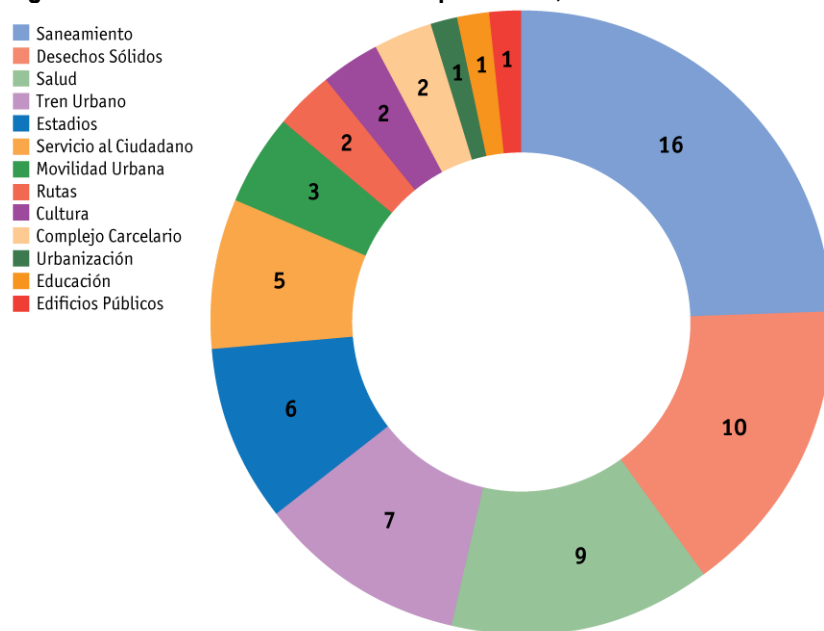
Otro desafío que afecta al éxito de algunas APP subnacionales surge de la renuencia del sector público a absorber riesgos asociados a los proyectos y, en lugar de ello, ponerlos en la esfera del socio del sector privado (por ejemplo, riesgos medioambientales y geológicos en la construcción de trenes subterráneos o la exposición a cambios de precios de los bienes raíces que son adquiridos como parte de un proyecto, incluyendo expropiaciones), lo que lleva al sector privado a incrementar los niveles de provisiones en el contrato, lo cual, a su vez, eleva los costos de los proyectos. Esta es un área que Portugal considera ha sido pobremente manejada en Brasil. Asimismo, la capacidad de las entidades subnacionales para proveer garantías está siendo sobreexigida y es necesario diseñar otros mecanismos de financiación.

También hay riesgos medioambientales, incluyendo demoras en la obtención de licencias. Portugal señala que el personal de las agencias medioambientales a nivel estatal está mucho mejor calificado que en el pasado y que ahora las demoras son provocadas por la falta de suficiente personal requerido para la tarea. Otros riesgos están vinculados con la necesidad ocasional de reordenar la estructura existente (por ejemplo, desplazar un gasoducto mientras se construye una ruta) durante la fase de construcción del proyecto.

Minas Gerais, Bahia y São Paulo marcan el camino

Ha habido iniciativas de APP en la mayoría de los estados brasileños, en el Distrito Federal (donde se encuentra la capital, Brasilia) y en muchos municipios. Sin embargo, las experiencias en los estados y municipalidades brasileños han sido dispares. Según Radar PPP, tres estados (Minas Gerais, Bahia y São Paulo) responden por alrededor de un tercio de la actividad total de APP en Brasil. Minas Gerais lidera el camino con siete contratos de APP, seguido por São Paulo con cinco y Bahia con cuatro (excluyendo un contrato pendiente para un nuevo hospital). Pernambuco también ha estado bastante activo con dos o tres contratos. A nivel de ciudad (municipal) Rio de Janeiro, Belo Horizonte y el Distrito Federal lideran los esfuerzos. En conjunto, a nivel subnacional, las APP están bastante ampliamente distribuidas entre los distintos sectores, encabezados por saneamiento, desechos sólidos, salud, y transporte urbano por tren (Ver Figura 2).

Figura 2: Brasil – APP subnacionales por sector, 2006-14



Fuente: Radar PPP, www.radarppp.com

Por ejemplo, Minas Gerais tiene un programa de APP bastante amplio que abarca educación, salud, gestión de desechos sólidos, rutas, aeropuertos y un complejo carcelario de renombre internacional. Minas Gerais también ha sido pionero en APP verdes en el sector de eco-turismo.

Estudio de caso — Escuelas en Belo Horizonte (Minas Gerais)

La municipalidad de Belo Horizonte ha hecho de la educación temprana una prioridad, pero sus esfuerzos han tropezado con limitaciones técnicas y financieras. Con apoyo de la Corporación Financiera Internacional (CFI), se volcó al financiamiento y la pericia del sector privado para expandir y fortalecer su sistema preescolar y de escuela primaria. La concesión —la primera Asociación Público-Privada de Brasil en el sector de la educación— fue otorgada en julio de 2012.

La concesión por 20 años para construir 32 instalaciones preescolares y cinco escuelas primarias fue ganada por Educar Consortium liderado por Odebrecht, una destacada empresa brasileña de construcción. El consorcio también operará servicios no pedagógicos tales como mantenimiento y seguridad —dejando en libertad a las autoridades municipales para concentrarse en la calidad de la entrega educativa. El socio privado será evaluado en base a una serie de indicadores de desempeño y disponibilidad, que será luego evaluado sobre una base de costos.

Más allá del gran número de APP llevadas a cabo en el estado, la experiencia de Minas Gerais es valiosa a causa de los efectos demostrativos para otras entidades subnacionales, desde el punto de vista de la capacidad interna que ha establecido, y su capacidad para comunicarse con el sector privado.

Bahia, en el nordeste, es considerado por muchos como el siguiente estado más desarrollado en términos de estas capacidades de APP. Después de algunos problemas en las etapas iniciales, el estado de São Paulo ha mejorado últimamente y está alcanzado a los líderes en términos de capacidades de APP.

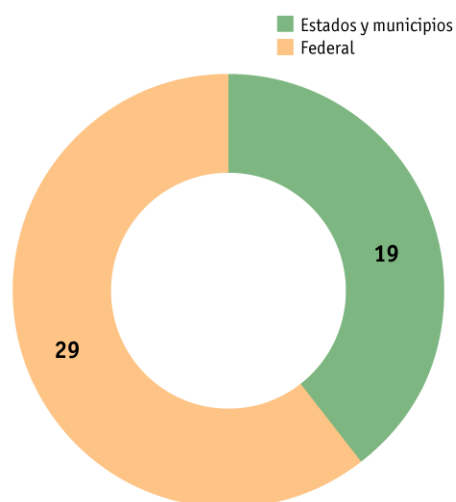
Estudio de caso – Proyecto del Hospital do Subúrbio (Bahia)

En abril del 2009 el gobierno del estado de Bahia contrató a la CFI para ayudar a implementar una APP para la operación y gestión del Hospital do Subúrbio, que ya estaba bajo construcción. La transacción fue cerrada el 28 de mayo de 2010 y ese mismo año se inauguró un hospital con 298 camas. El proyecto fue estructurado como un contrato de concesión a diez años que transfería la operación y gestión del hospital —incluyendo servicios clínicos y no clínicos— al socio privado. La transacción fue estructurada de tal modo que el pago al concesionario está vinculado a indicadores de desempeño clave en base a metas cuantitativas y cualitativas, creando así incentivos para altos niveles de desempeño. Desde el lanzamiento de esta exitosa APP (la primera en el sector en Brasil), otros seis estados brasileños han comenzado a desarrollar APP en el sector de cuidado de la salud.

El caso de México

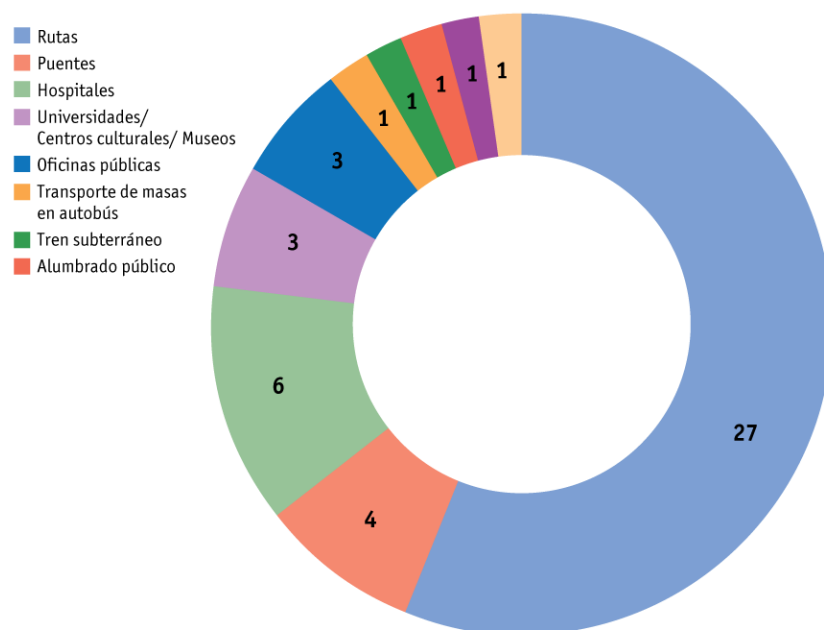
En México ha habido menos actividad subnacional en el espacio de las APP. Ha habido poco más de 20 APP subnacionales (incluyendo concesiones de rutas) y 29 APP y concesiones a nivel federal, según el Programa para el Impulso de Asociaciones Público-Privadas en Estados Mexicanos (PIAPPEM) y el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) del Banco Interamericano de Desarrollo, que provee a las autoridades públicas mexicanas soporte técnico y legal (Ver Figuras 3 y 4). El PIAPPEM colabora estrechamente con 13 de los 32 estados de México, sin embargo han participado representantes de todos los estados. La experiencia subnacional mexicana muestra que hay desafíos similares a los que existen en Brasil, tales como capacidad administrativa, marco legal y regulatorio, diseño de contratos, cuestiones financieras y voluntad política.

Figura 3: México – APP por nivel de gobierno, 2003-12



Fuente: PIAPPEM, www.piappem.org

Figura 4: México – Todas las APP por sector, 2003-12



Fuente: PIAPPEM, www.piappem.org

Un sano marco legal

Cuando el gobierno federal aprobó la Ley de Asociaciones Público-Privadas en enero del 2012, brindó un marco más amplio, propicio para las APP en todos los niveles de gobierno. Notablemente, mejoró la legislación federal introducida una década antes y una serie de leyes estatales facilitadoras promulgadas desde 2006 en casi todos los estados. La nueva ley también allanó el camino para las APP en nuevos sectores tales como seguridad nacional, lo que derivó en innovadores proyectos carcelarios —de particular importancia considerando la ola de criminalidad en

México. La ley dio pie a propuestas del sector privado no solicitadas, lo que ha contribuido a incrementar la actividad. Dicho esto, a menudo las empresas no están al tanto de las capacidades financieras de las entidades subnacionales, lo que genera ineficiencias en el proceso de planeación. En general, sin embargo, el auge de las APP que se esperaba que la ley produjera tanto a nivel federal como a nivel estatal no se ha materializado todavía, según Eduardo Morín Maya, coordinador del PIAPPEM. En consecuencia, mejorar el marco legal y regulatorio es una condición “necesaria pero no suficiente”, según Morín.

A la cabeza están los estados de México y de Nuevo León, como reflejo de sus capacidades administrativas más avanzadas, al igual que sus economías más desarrolladas y mayor población, lo cual crea una mayor demanda de mejoras en infraestructura social y física. La calificación de los empleados públicos en estos estados es comparable a la de sus contrapartes en el gobierno federal, y en muchos casos han trabajado previamente a nivel federal en los ministerios de finanzas o economía. Si bien reconoce que los estados de México y de Nuevo León lideran el sector, Sergio Montano, un experto en APP y CEO para México de McBains Cooper, una empresa británica especialista en infraestructura, considera que algunos estados centrales como Querétaro y Guanajuato también han alcanzado un nivel aceptable de madurez en términos de su capacidad para implementar APP. También figura el Distrito Federal, al igual que los estados de Veracruz y Sonora. Yucatán también abraza APP subnacionales, particularmente en la agroindustria y turismo, al igual que en hospitales, y, actualmente, goza de mayor seguridad pública que otros estados.

Estudio de caso — Hospitales en Toluca y Tlalnepantla

La CFI asesoró al Instituto de Seguridad Social de México sobre la estructura e implementación de una APP para el diseño, construcción, financiación de capital y gestión de dos nuevos hospitales en Toluca y Tlalnepantla. Los ofertantes ganadores fueron, respectivamente, los consorcios Prodemex y Marhnos, que se comprometieron a invertir cada uno US\$60 millones en los hospitales.

Los contratos fueron estructurados de manera que el estado es responsable por los doctores, enfermeras y suministros médicos de los hospitales, mientras que el sector privado llevó a cabo la construcción y provee gestión de instalaciones y equipamiento, al igual que la entrega de la mayor parte de los servicios de diagnósticos a lo largo de los 25 años de duración de los contratos. Como resultado, el costo operacional general de los hospitales se redujo en un tercio.

A menudo las capacidades administrativas son deficientes

Muchos estados carecen de unidades de APP dedicadas, lo que reduce su capacidad de identificar, estructurar y licitar proyectos, además de supervisarlos cuando están en las fases de construcción y operación. La experiencia de funcionarios estatales en APP es limitada, aun cuando existe considerable pericia para hacerse cargo de los tradicionales proyectos públicos de adquisiciones con el sector privado. Una significativa rotación del personal dentro del gobierno estatal también es un problema que obstruye las APP, y esto lleva a las autoridades a optar por las prácticas tradicionales de adquisiciones.

Mientras el estado de México estaba a la vanguardia, muchos funcionarios de la administración fueron transferidos al gobierno federal después de la elección del gobernador estatal, Enrique Peña Nieto, como presidente en 2012. Por lo tanto, ha habido una significativa falta de continuidad y el nuevo gobierno del estado de México es menos activo en términos de identificación de proyectos. La nueva administración ha seguido adelante con un hospital en Tlalnepantla, pero éste era uno de varios proyectos de hospitales que ya habían sido identificados.

Las garantías para los proyectos son un tema candente

A nivel nacional, la estabilidad macroeconómica, baja inflación, cómoda posición de reservas de divisas, régimen flexible de tipo de cambio y tasas de deuda pública/PIB manejables, ayudan en México a contener los riesgos económicos para los inversionistas. Y mientras que las entidades subnacionales brasileñas tienen una restringida participación en la recaudación (5%) que pueden adjudicar a APP, en México, las reglas son más flexibles al respecto. No obstante, los estados han tenido dificultades para usar como garantías financieras transferencias federales a los estados dispuestas por ley, porque el uso de estos recursos ha sido restringido. Ha habido algunos intentos de superar esto, tales como el establecimiento de fideicomisos con recursos de estas transferencias como garantías.

Según Montano, persuadir a los políticos de que las APP manejadas por el sector privado pueden resultar en una mejor calidad de servicio y una mejor relación calidad-precio, ha sido un desafío. En el pasado consideraron buscar proyectos de infraestructura a través de APP como una ventajosa solución a corto plazo para hacer frente a un cuello de botella y sufragar costos a futuro a través de mecanismos financieros.

Considerando el ciclo electoral, muchas autoridades a nivel estatal tienen un horizonte político relativamente breve, y esto ha generado problemas, considerando que la planificación e implementación de las APP a menudo requiere un término de gestación más largo. Una solución es alentar que funcionarios estatales que manejen programas de APP a buscar proyectos que sean menos sensibles al ciclo político.

Considerable potencial para las APP subnacionales

Mientras que en Brasil ha habido una mayor actividad en APP subnacionales que en México, la experiencia en estos dos países indica que comparten similares desafíos. Mirando hacia adelante, en Brasil hay un considerable potencial en caso de que el gobierno que asumió en enero del 2015 de prioridad a la agenda (armonización impositiva federal-estatal, calificación crediticia subnacional, generación de capacidad, transparencia fiscal y otras). De hecho, como lo demostraron las masivas protestas de mediados de 2013, los brasileños están sometiendo ahora al gobierno a más presión que nunca para que produzca mejoras en movilidad urbana, educación, salud y otros servicios públicos. Y es aquí donde las APP podrían desempeñar un papel clave ayudando a solucionar cuellos de botella.

Del mismo modo, en México, muchos expertos en APP ven considerables oportunidades, dada la demanda de mayor infraestructura social y física. Sin embargo, es necesaria más voluntad política para adoptar APP a nivel subnacional, lo cual tiene que ver en parte con una necesidad de mayor y más activa participación del gobierno federal, particularmente en términos de proveer garantías financieras, ya que los estados están preocupados por los pasivos de más largo plazo que implican las APP. Asimismo la legislación normativa podría ser más clara en lo que respecta a los detalles concretos del contrato de proyecto. En forma más general, un fortalecimiento del marco institucional, técnico, legal y organizativo facilitaría el entorno para las APP.

Este artículo fue elaborado por Robert Wood. El autor desea agradecer a Sergio Montano, Eduardo Morín Maya, Mauricio Portugal y Marcos Siqueira por sus entrevistas.

Puntajes por categoría

1. MARCO REGULATORIO

Ranking	Puntaje	▲
=1 Chile	75.0	-
=1 México	75.0	+9.4
=1 Perú	75.0	-
4 Colombia	68.8	+6.3
5 Brasil	65.6	-
=6 Guatemala	59.4	+6.3
=6 Jamaica	59.4	+34.4
8 Uruguay	56.3	-
9 El Salvador	46.9	+9.4
10 Honduras	43.8	+18.8
=11 Costa Rica	40.6	-
=11 Panamá	40.6	-
=11 Paraguay	40.6	+9.3
14 Trinidad y Tobago	34.4	+9.4
=15 República Dominicana	25.0	-
=15 Ecuador	25.0	+3.1
17 Nicaragua	21.9	-
18 Argentina	9.4	-
19 Venezuela	0.0	-

- Revisiones y mejoras regulatorias han continuado desarrollándose en la región desde 2012**
 Jamaica y Honduras registraron el mayor aumento de puntuación en esta categoría debido a mejoras regulatorias y la implementación de nuevas leyes de APP, que mejoraron la equidad de los procesos de contratación y robustecieron los mecanismos de resolución de disputas. Tanto El Salvador como Paraguay aumentaron su puntuación luego de que aprobasen leyes marco de APP en 2013. Jamaica actualizó su política de APP a fines de 2012 y comenzó a implementarla en 2014. La política de Jamaica permite las APP en todos los sectores, mientras que el marco de El Salvador excluye el sector de agua. El gobierno de Paraguay está explorando concesiones en los sectores de transporte y electricidad, aunque la ley no es específica para esas áreas.
- Los análisis de costo-beneficio y valor por dinero se expanden**
 Diez de los 19 países en este estudio mejoraron la puntuación por sus marcos regulatorios, incluyendo tanto a México como a Colombia, que mejoraron sus procesos de selección y de toma de decisiones para APP. Hacer un análisis de costo-beneficio para la selección de proyectos de APP es obligatorio en ambos países. Además, México requiere evaluaciones del impacto medioambiental y social, viabilidad financiera, y análisis de la relación valor por dinero, antes de aprobar APP. Aun cuando todavía está a la zaga de los

cinco países de mejor desempeño en esta categoría, Guatemala también requiere análisis de la relación valor por dinero.

- **Los mecanismos de resolución de disputas necesitan ser mejorados**

La resolución de disputas es el componente más flojo del marco regulatorio en todos los países de la región. En todos menos en tres (Chile, México y Perú) los mecanismos de solución de controversias carecen de transparencia y eficiencia, o crean procesos que son demasiado extensos y complejos. En Uruguay, el mecanismo de arbitraje no ha sido puesto a prueba todavía desde que se implementó la ley de APP, a fines de 2011. La actual política de APP en Trinidad y Tobago no incluye mecanismos de resolución de litigios. Mientras tanto, esos mecanismos existen en Brasil, pero podrían beneficiarse de mejoras tales como una junta permanente de ajuste de arreglo de controversias que se haga cargo de las disputas técnicas (ingeniería, arquitectura y calidad). El sistema de Chile incluye un panel de arbitraje que le permite a las partes zanjar disputas antes de llegar a una corte y resuelve desacuerdos con velocidad y eficiencia razonables.

2. MARCO INSTITUCIONAL			
Ranking		Puntaje	▲
=1	Brasil	75.0	-
=1	Chile	75.0	-
=1	Perú	75.0	-
4	México	58.3	-
=5	Colombia	50.0	-
=5	Guatemala	50.0	-
=5	Honduras	50.0	-
=5	Uruguay	50.0	-
=9	Jamaica	41.7	+16.7
=9	Paraguay	41.7	+16.7
=11	Costa Rica	33.3	-
=11	El Salvador	33.3	-
=13	Nicaragua	25.0	-
=13	Trinidad y Tobago	25.0	-
15	Argentina	16.7	-
=16	República Dominicana	8.3	-
=16	Panamá	8.3	-
=18	Ecuador	0.0	-
=18	Venezuela	0.0	-

- **Actualizaciones regulatorias crean nuevas unidades de APP**

Dos países en el Infrascopio 2014, Jamaica y Paraguay, mostraron mejoras regulatorias que robustecieron sus marcos institucionales. El Banco de Desarrollo de Jamaica tiene una unidad de APP que maneja proyectos después de que son aprobados por una comisión del gabinete en las etapas conceptual, de caso de negocios y de transacciones. Los proyectos también requieren la aprobación específica del Ministerio de

Finanzas. El Ministerio de Planificación de Paraguay alberga la unidad de APP del país, que desarrolla, ejecuta y coordina APP en todos los sectores, con excepción de los proyectos de transporte y comunicaciones, los cuales son coordinados por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. El Ministerio de Finanzas monitorea la exposición fiscal del país que resulta de las APP, incluyendo pasivos contingentes o reales. En El Salvador aún no han sido implementadas actualizaciones institucionales. La ley de APP de 2013 llama a la creación de una nueva unidad de APP dentro de la órbita del Ministerio de Finanzas, pero cambios en la ley aprobada en 2014 han desviado ese rol hacia la agencia de promoción de exportaciones e inversiones.

- **Es más probable que la planificación y promoción sean centralizadas**

Entre los países mejor posicionados en esta categoría, el modelo de Chile es el más centralizado. Una oficina del Ministerio de Obras Públicas promueve proyectos, coordina su preparación y supervisa su construcción y operación. En Perú, la agencia de promoción de inversiones maneja las transacciones y la promoción de las APP en todos los sectores, pero la responsabilidad por otras etapas está distribuida entre diferentes instituciones. En Brasil, la evaluación de potenciales APP se concentra en el Ministerio de Planificación, Presupuesto y Gestión; mientras que diferentes agencias sectoriales se hacen cargo de la implementación. Completando los cinco principales, los modelos de México y Colombia están significativamente más descentralizados. En México, cada nivel de gobierno y ministerio sectorial es responsable de la planificación, implementación y supervisión de las APP. No existe ninguna institución a nivel ministerial para supervisar o establecer políticas del sistema en su totalidad. La situación es similar en Colombia, aunque el Departamento Nacional de Planeación supervisa la inversión en todos los sectores.

3. MADUREZ OPERACIONAL

Ranking		Puntaje	▲
1	Brasil	78.1	-
2	Chile	71.9	-
3	Perú	59.4	+6.3
=4	México	53.1	-
=4	Colombia	53.1	+6.2
6	Guatemala	50.0	-
7	Honduras	43.8	-
8	Uruguay	37.5	+9.4
9	Jamaica	34.4	+3.1
=10	Paraguay	31.3	-
=10	Costa Rica	31.3	-
12	El Salvador	25.0	-
=13	Nicaragua	21.9	+3.1
=13	Trinidad y Tobago	21.9	-
=13	Argentina	21.9	-
=13	República Dominicana	21.9	-
=17	Panamá	18.8	-6.2
=17	Ecuador	18.8	-
19	Venezuela	6.3	-

- **La experiencia en proyectos genera conocimiento institucional, que es suplementado por capacitación y apoyo internacional y doméstico**

Perú y Uruguay han mejorado su capacidad de planificar y supervisar APP desde el Infrascopio 2013, mejorando su desempeño general en la categoría. El número de proyectos desarrollados en Perú ha fortalecido la capacidad del sector público para manejar APP, particularmente en el sector de generación de electricidad, en el que la planificación y vigilancia de la inversión privada han sido agilizadas significativamente. Mientras que la experiencia de Uruguay con APP es todavía limitada, las instituciones del país son fuertes y han recibido capacitación técnica en APP de organizaciones multilaterales y académicas, al igual que de consultores independientes.

- **Los países con mejor desempeño balancean los criterios técnico y económico en la selección de proyectos**

En Chile, con una alta calificación en la categoría, la oficina de contratación de proyectos en el sector de transporte selecciona proyectos en base al valor neto actual, una vez que las propuestas satisfacen los requerimientos de experiencia, técnicos y de calidad. Los procesos de selección en Brasil ponen mayor énfasis en los factores económicos, pero no consideran el valor neto actual para la concesión de rutas. Programas de inversión más nuevos han incrementado la transparencia y objetividad en la selección de proyectos. La calidad y participación privada en recientes licitaciones en la industria de la electricidad contribuyeron a la mejora de Guatemala en este indicador, aunque otros sectores sufren de bajos niveles de transparencia. En Jamaica, la ley de APP creó un sistema de controles y contrapesos y acentuó el foco

sobre los factores económicos para la selección de proyectos, lo cual hizo subir el puntaje del país, pero aún existen oportunidades para que factores políticos influyeran en el proceso.

- **Las leyes exigen una eficiente adjudicación de riesgos, pero la práctica necesita ser mejorada**

En general, los antecedentes de los reguladores en el campo de la adjudicación de riesgos fue el sector de esta categoría que obtuvo las calificaciones más bajas. Chile y Perú son los mejor posicionados en este indicador, pero aún enfrentan desafíos en las renegociaciones de proyectos. No obstante, Perú ha reducido el monto de recursos gubernamentales gastados en renegociaciones en los últimos años. En Brasil, la expiración de algunas concesiones de electricidad y desacuerdos respecto de su valor residual, llevaron a algunos operadores a abandonar las concesiones. La ley de APP en Jamaica requiere la evaluación de la óptima adjudicación de riesgos en varias etapas durante el desarrollo de las APP. Mientras tanto, el FMI ha llamado a Honduras a limitar los riesgos asociados con las garantías de deuda y pasivos contingentes del gobierno. Una insuficiente adjudicación de riesgos en el sector del transporte en República Dominicana ha contribuido a un alejamiento de las concesiones de autopistas para el desarrollo de rutas. Ecuador fue el único país en mejorar su calificación en este indicador desde 2012, como consecuencia de que la concesión del aeropuerto de Quito mostró mejoras en la adjudicación de riesgos. En contraste con proyectos anteriores, la concesión del aeropuerto no requirió que el gobierno mantuviera el equilibrio financiero del proyecto y adjudicó al concesionario todo el riesgo comercial y de adjudicación de capital.

4. CLIMA DE INVERSIONES			
Ranking		Puntaje	▲
1	Chile	88.8	+1.3
2	Uruguay	80.8	+16.5
3	Perú	80.0	-0.5
4	Colombia	78.0	-0.8
5	México	77.0	+16.4
6	Brasil	76.0	-2.5
7	Jamaica	74.0	+17.2
8	Panamá	65.1	-0.2
9	Trinidad y Tobago	61.8	+1.7
10	El Salvador	59.3	-0.8
11	Guatemala	55.6	-1.2
12	Paraguay	54.3	+4.0
13	Honduras	52.6	-1.0
14	Costa Rica	45.7	-16.6
=15	República Dominicana	41.9	-11.7
=15	Ecuador	41.9	+3.0
17	Nicaragua	37.2	-
18	Argentina	16.5	-4.5
19	Venezuela	9.3	-3.2

- **Los seis países con mejor desempeño en esta categoría también son los que tienen mejor calificación en el Infrascopio 2014 (aunque su orden varía), lo que demuestra la conexión entre el apoyo político para las APP y el desempeño en otras categorías tales como los marcos regulatorio e institucional**

La necesidad de infraestructura para impulsar un desarrollo económico continuado ha dado impulso al apoyo político para las APP en Brasil. Perú ha adjudicado casi US\$11.000 millones en APP entre 2011 y 2014, mientras que el plan de transporte en Chile para el período hasta 2020 prevé US\$9.000 millones en proyectos de concesión.

- **Planes nacionales de desarrollo demuestran apoyo para las APP**

Desde 2012 tanto Uruguay como México, que han sido dos de los mayores ganadores en esta categoría, han mostrado su apoyo a las APP en sus respectivos planes nacionales de desarrollo. Uruguay espera incrementar la inversión de APP en la infraestructura de transporte a través de su plan nacional de desarrollo. En el plan de desarrollo de México 2013-2018 se destacan inversiones privadas en líneas férreas, puertos y aeropuertos, al igual que en corredores logísticos, con el fin de posicionar al país como un centro regional de transporte. Jamaica también ha mejorado su clima de inversiones para APP, ubicándose entre los países con mejor desempeño en esta categoría. Los dos principales partidos políticos concuerdan en que el desarrollo y lanzamiento de una serie de proyectos APP es una prioridad para el gobierno.

- **El deterioro de la voluntad política afecta al clima de inversiones para APP en algunos países**

El puntaje de voluntad política bajará tanto en Costa Rica como en República Dominicana, ya que los gobiernos no tomaron medidas para incrementar la actividad de APP, incluyendo las necesarias reformas regulatorias e institucionales. Al igual que su predecesor, el actual gobierno de Costa Rica ha apoyado vehementemente a las APP, pero no ha habido cambios sustanciales que respalden un mayor desarrollo de las mismas. De hecho, la oposición pública a las APP parece haberse intensificado, mientras que algunos sectores del gobierno han mantenido silencio al respecto. No obstante, algunos sectores de la sociedad civil han tomado parte en campañas públicas de apoyo a las APP como una solución al déficit de infraestructura en Costa Rica. El clima de inversiones para APP en República Dominicana ha empeorado desde 2012, a pesar de una mejora en el clima de negocios y una menor distorsión política en la economía. No obstante, el gobierno ha desviado su foco hacia un modelo más tradicional de inversión pública en infraestructura, cancelando concesiones de autopistas y decidiendo reingresar al negocio de generación de electricidad.

5. FACILIDADES FINANCIERAS

Ranking		Puntaje	▲
1	Chile	91.7	-
=2	Brasil	72.2	+11.1
=2	México	72.2	-
=2	Perú	72.2	-
5	Panamá	63.9	-
6	Colombia	61.1	-
7	Trinidad y Tobago	55.6	-
8	El Salvador	47.2	-
=9	Costa Rica	41.7	-
=9	Uruguay	41.7	-
11	Guatemala	33.3	-
12	Paraguay	30.6	+5.6
=13	República Dominicana	25.0	-
=13	Ecuador	25.0	+2.8
=15	Argentina	16.7	-
=15	Jamaica	16.7	-5.5
17	Honduras	11.1	-5.6
18	Nicaragua	8.3	-
19	Venezuela	5.6	-11.1

- **Los mercados de capital locales continúan desarrollándose**

Chile encabeza el desarrollo de facilidades financieras para APP en el Infrascopio 2014, con mercados de capital profundos y líquidos, incluyendo bonos locales en moneda local de emisores públicos y privados, que se negocian libremente; un bajo riesgo soberano; y subsidios bien enfocados hacia las poblaciones de bajos ingresos. Los mercados de capital para financiación privada de estructura en Brasil, México y Perú no

tienen la sofisticación de los de Chile, aunque se han profundizado en los tres países desde 2012. El puntaje de Brasil en este indicador subió, en vista de que las empresas pueden emitir bonos denominados en moneda local y extranjera, y de que el gobierno ha promovido el financiamiento mediante valores. Una reforma del sector financiero en México se convirtió en ley en 2014, y debería aumentar la competencia y el otorgamiento de préstamos. En Perú, la confianza de los inversionistas en los mercados locales ha aumentado, y la deuda pública denominada en moneda extranjera ha caído desde 94% del total en 2000 a 53% en 2014. Los inversionistas institucionales son una opción en Colombia, pero los grandes proyectos de infraestructura usualmente requieren inversión extranjera suplementaria. El Salvador se destaca entre sus vecinos en América Central, al igual que lo hace Trinidad y Tobago en el Caribe, por el desarrollo de sus mercados de capital.

- **Las finanzas gubernamentales limitan la viabilidad de las APP en varios países**

Cinco países en el estudio enfrentan un panorama de finanzas públicas que podría afectar su capacidad de cumplir con sus obligaciones para con los concesionarios. Argentina está aislada de los mercados de capital internacionales y está utilizando sus reservas de divisas para repagar deuda externa pública. Las finanzas públicas de Venezuela están muy expuestas a los precios internacionales del petróleo y el gobierno no ha logrado ajustar el gasto público en línea con los declinantes precios del crudo. En Honduras, la recaudación impositiva ha mejorado, pero el país carece de un programa del FMI para fortalecer el financiamiento. La deuda pública total de Jamaica sigue siendo elevada — 131% del PIB —, lo cual limita sus opciones para reactivar el crecimiento económico y cumplir al mismo tiempo con estrictas metas fiscales. Para el gobierno de Nicaragua, grandes pasivos sin fondos son un riesgo, aunque un fuerte crecimiento nominal del PIB ha evitado que los indicadores de deuda se deterioren.

- **La aplicación de subsidios podría mejorar**

Más de la mitad de los países incluidos en este estudio podrían mejorar el uso de subsidios para servicios de electricidad, agua y transporte que, o no existen, o tienen efectos distorsionadores. En 2013 el FMI declaró que los subsidios al combustible en Trinidad y Tobago habían distorsionado el mercado y eran insostenibles. Estos subsidios no están orientados a usuarios de bajos ingresos y benefician a las poblaciones de mayores ingresos en forma desproporcionada, respondiendo por 8% de sus ingresos. En Guatemala, los subsidios a la electricidad se orientan en base a los niveles de utilización, pero benefician también a un segmento demasiado amplio de la población, lo que significa que la elegibilidad debería ser restringida para prevenir distorsiones económicas. Ecuador ha logrado reducir levemente el monto gastado en subsidios a la electricidad, pero enfrenta desafíos para orientar los subsidios adecuadamente también hacia usuarios de bajos ingresos. Los subsidios al agua en el país son administrados a nivel local y orientados en base al estatus socioeconómico de las familias.

6. AJUSTE SUBNACIONAL

Ranking		Puntaje	▲
1	Brasil	100.0	+25.0
2	México	75.0	-
=3	Chile	50.0	-
=3	Colombia	50.0	-
=3	Perú	50.0	-
=6	Argentina	25.0	-
=6	Costa Rica	25.0	+25.0
=6	República Dominicana	25.0	-
=6	Ecuador	25.0	-
=6	El Salvador	25.0	-
=6	Guatemala	25.0	-
=6	Honduras	25.0	-
=6	Jamaica	25.0	-
=6	Paraguay	25.0	-
=6	Trinidad y Tobago	25.0	-
=6	Uruguay	25.0	-
=17	Nicaragua	0.0	-
=17	Panamá	0.0	-
=17	Venezuela	0.0	-

- **Los gobiernos subnacionales en Brasil y México son los más activos en APP, aunque APP locales de agua han sido desarrolladas en Perú y Colombia**

En la mayoría de los otros países de la región el marco legal permite las concesiones subnacionales, pero pocas se han llevado a cabo. Los marcos regulatorios en Guatemala y Honduras permiten APP subnacionales. Algunos gobiernos locales han expresado interés en APP en áreas que van desde el alumbrado público y pequeños proyectos hidroeléctricos hasta la gestión de desechos sólidos. La agencia nacional de APP en Honduras ha promovido una APP para el sistema municipal de agua en la ciudad de Tela, con un valor estimado de US\$30 millones. En Venezuela y Panamá los sistemas de concesiones no se aplican a gobiernos regionales y municipales, mientras que el limitado marco legal de Nicaragua podría ser aplicado a estos niveles, pero los proyectos resultantes probablemente serían demasiado pequeños como para despertar el interés de los inversionistas.

- **La actividad subnacional en Brasil y México compite con o supera a la actividad federal**

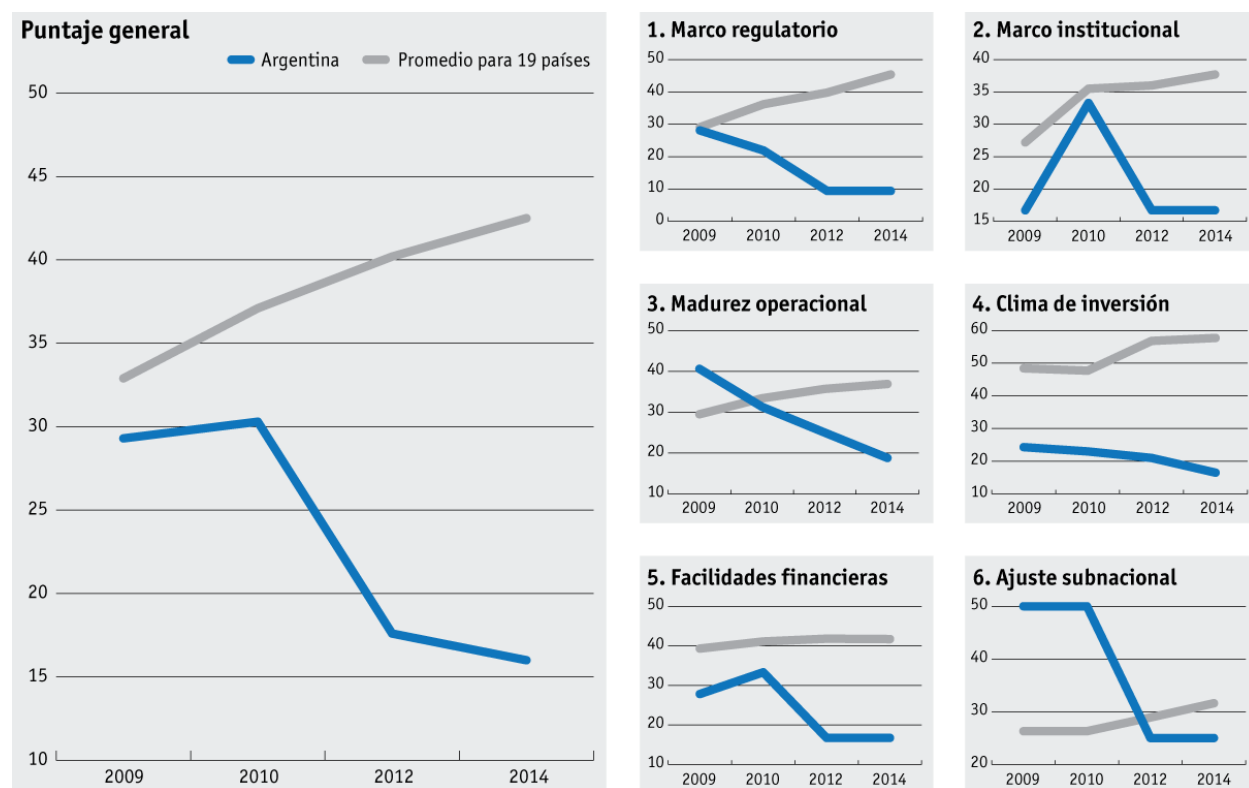
El número de las APP subnacionales en Brasil supera largamente al de las APP a nivel federal: de acuerdo con un cómputo, se han firmado 66 contratos de APP a nivel estatal y municipal, contra tan sólo uno a nivel federal. Las experiencias en Brasil a nivel estatal y municipal han sido variadas, y tres estados responden por un tercio de la actividad total de APP en el país. Mientras tanto, México ha tenido menos actividad subnacional de APP que Brasil: según una estimación, tiene alrededor de 20 APP subnacionales, contra 29 APP y concesiones a nivel federal. Se esperaba que actualizaciones del marco regulatorio en México produjeran un auge de las APP subnacionales, pero este incremento no se ha materializado todavía. Las concesiones de agua a nivel estatal y municipal deben competir con una compleja red de participantes, lo

que constituye una barrera para alentar una mayor participación privada en el sector. Sin embargo, la concesión integrada del operador de agua en la ciudad de Puebla es un desarrollo en esta área. Los gobiernos subnacionales tanto en México como en Brasil enfrentan algunos desafíos similares, tales como la capacidad administrativa, el diseño de los contratos, cuestiones financieras y la voluntad política.

Infrascopio: Resúmenes por país

La siguiente sección suministra un breve perfil del ambiente para las APP en cada uno de los 19 países de este estudio y su desempeño en el índice. Los países están listados en orden alfabético. Por favor tómese en cuenta que la información seleccionada para los perfiles de los países busca proveer un panorama a alto nivel; no tiene como propósito brindar un perfil del ambiente jurídico o representar un informe completo de toda la actividad reciente. Para los 19 perfiles individuales completos de los países y puntuaciones en los indicadores, se ruega referirse a la pestaña de índice subyacente y “perfil por países”, disponible en www.eiu.com/lacinfscope2014.

Argentina

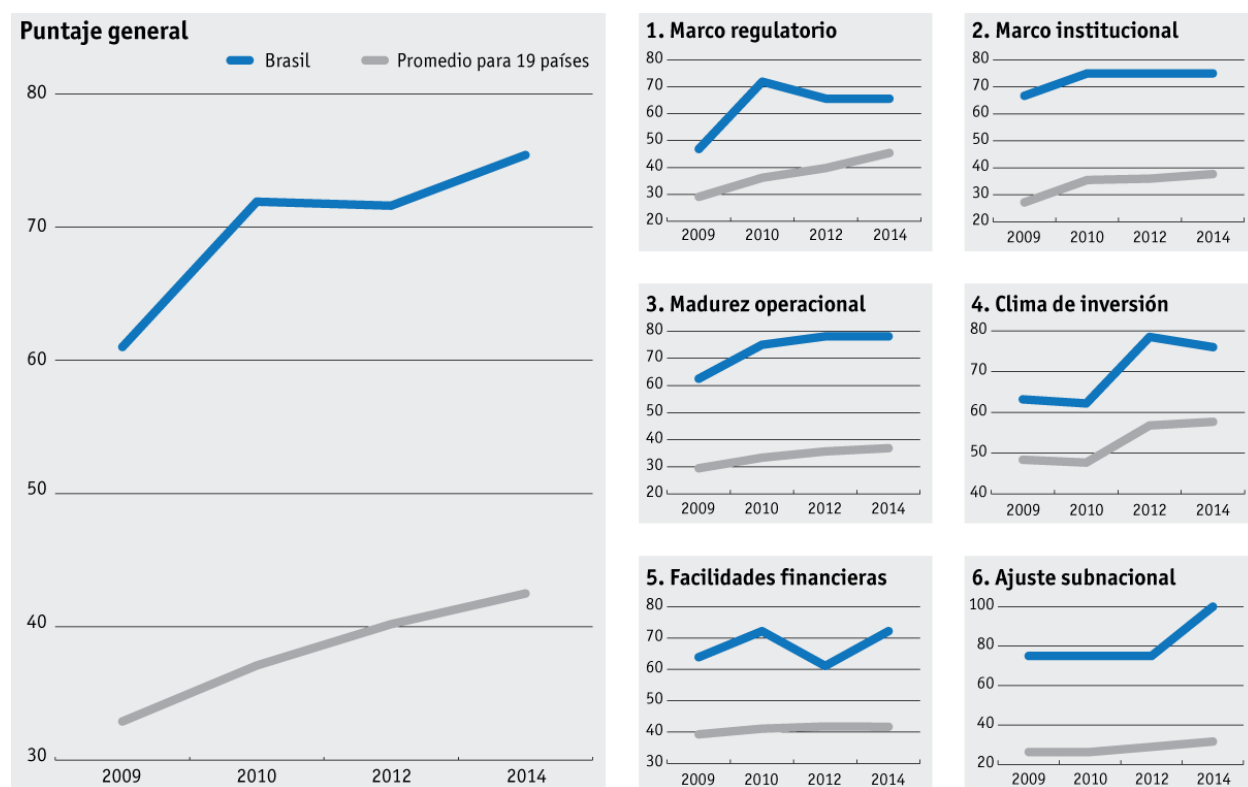


- A pesar del hecho de que Argentina tiene la capacidad jurídica e institucional para implementar APP, la persistente intervención estatal en el sector de servicios y una atmósfera que aún no alienta la inversión privada en algunos sectores continúan siendo grandes obstáculos. Un marco jurídico e institucional claramente definido para las APP ha existido desde fines de los años 80 y comienzos de los 90, pero no ha sido empleado para APP en los últimos 14 años. La voluntad política y social para implementar APP es baja, en gran medida debido a una percepción negativa de la privatización y la desregulación, originada en la

crisis de 2001. La participación política en proyectos de infraestructura ha promovido un deterioro de la capacidad pública para el planeamiento y control regulatorio de APP.

- El proceso de licitación de APP frecuentemente es poco competitivo y poco claro, y las cortes han agregado aún más confusión al proceso, emitiendo fallos contradictorios en áreas clave. El gobierno ha resuelto una serie de disputas ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI) y ha procurado resolver cuestiones legales pendientes con los tenedores de deuda, pero las persistentes restricciones al cambio de divisas, el flujo de capitales y las importaciones han actuado para disuadir la inversión privada en infraestructura. Si bien las APP deberían ser una atrayente alternativa de financiamiento para un gobierno con necesidades de fondos y significativas necesidades de mejoramientos de la infraestructura, la actual administración sólo apoya los emprendimientos conducidos por el estado.
- Las concesiones de transporte enfrentan controles tarifarios que han conducido a niveles reducidos de servicio a pesar de la existencia de subsidios diseñados para contrarrestarlos. El gobierno argentino ha reducido los subsidios al gas natural y agua y está evaluando más reducciones a los subsidios a las tarifas eléctricas, pero esto no garantiza una mayor apertura a la participación del sector privado en proyectos de envergadura. Los problemas económicos de Argentina y una gran dependencia del financiamiento del sector público para la inversión en infraestructura indican que habrá de continuar un ambiente difícil para las APP.

Brasil

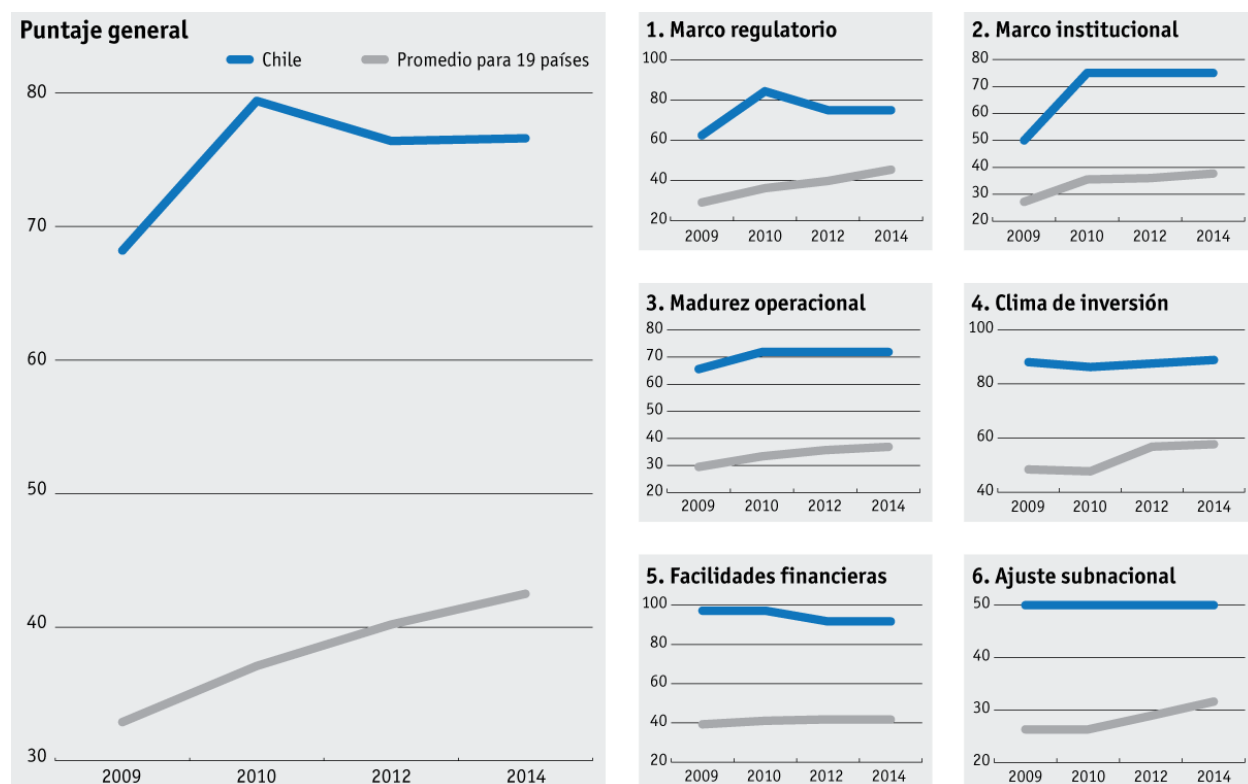


- El crecimiento económico en Brasil a lo largo de la última década ha sido impelido principalmente por el crédito, el consumo y los bienes primarios. Durante este tiempo, la inversión en infraestructura ha sido baja, totalizando aproximadamente R\$2.000 millones (US\$18.000 millones a las actuales tasas de cambio) en

proyectos en el sector privado, de acuerdo con Credit Suisse. Con el enfriamiento económico mundial de 2009, la mayor economía de América Latina ha reconocido y dado prioridad a la inversión en infraestructura. Como anfitrión de la Copa Mundial en 2014 y de las próximas Olimpiadas en 2016, Brasil abraza la esperanza de superar las brechas en la infraestructura en el marco de cronogramas muy ajustados.

- En 2012 el gobierno anunció el Programa de Inversiones en Logística (PIL) para puertos, carreteras, ferrocarriles y movilidad urbana, que totalizarán aproximadamente R240.000 millones en los próximos años. Ha sido descrito como un programa por vía rápida para acelerar la implementación y ha introducido el riesgo de que la calidad de los proyectos pudiera decaer como resultado de un menor rigor en su selección, planificación e implementación. En la práctica, esto no ha sucedido. En cambio, el principal cuello de botella para las APP ha sido la capacidad técnica; mientras, el gobierno ha estado trabajando para edificar el conocimiento institucional y asegurar que los proyectos se estructuren y lancen correctamente. Brasil ha implementado con éxito proyectos viales, de movilidad urbana y aeropuertos, pero también ha habido retrasos y licitaciones con menos postores que lo esperado. Sin embargo, el PIL provee transparencia en el proceso de subasta y selección, dado que toda la información de los proyectos actuales y en ciernes está en Internet, y gran parte de la misma está disponible no sólo en portugués sino también en inglés. El gobierno ha sido criticado por limitar las tasas internas de ganancia; sin embargo, el sector privado continúa estando interesado y dispuesto a competir bajo esos términos. La capacidad institucional ha mejorado, pero las partes interesadas externas hallan que sigue siendo deficitaria.
- En vista de sus proyectos APP maduros, Brasil también ha experimentado algunos problemas de crecimiento en el último año con referencia a concesiones eléctricas que finalizan. No es de sorprender que los socios estatales y privados han estado en desacuerdo sobre el valor residual de los contratos. Al confrontarse con nuevas condiciones, algunos operadores han optado por alejarse de la renovación de sus concesiones. En vista del tiempo restante de las concesiones, debería haber suficiente tiempo para hallar reemplazantes.

Chile

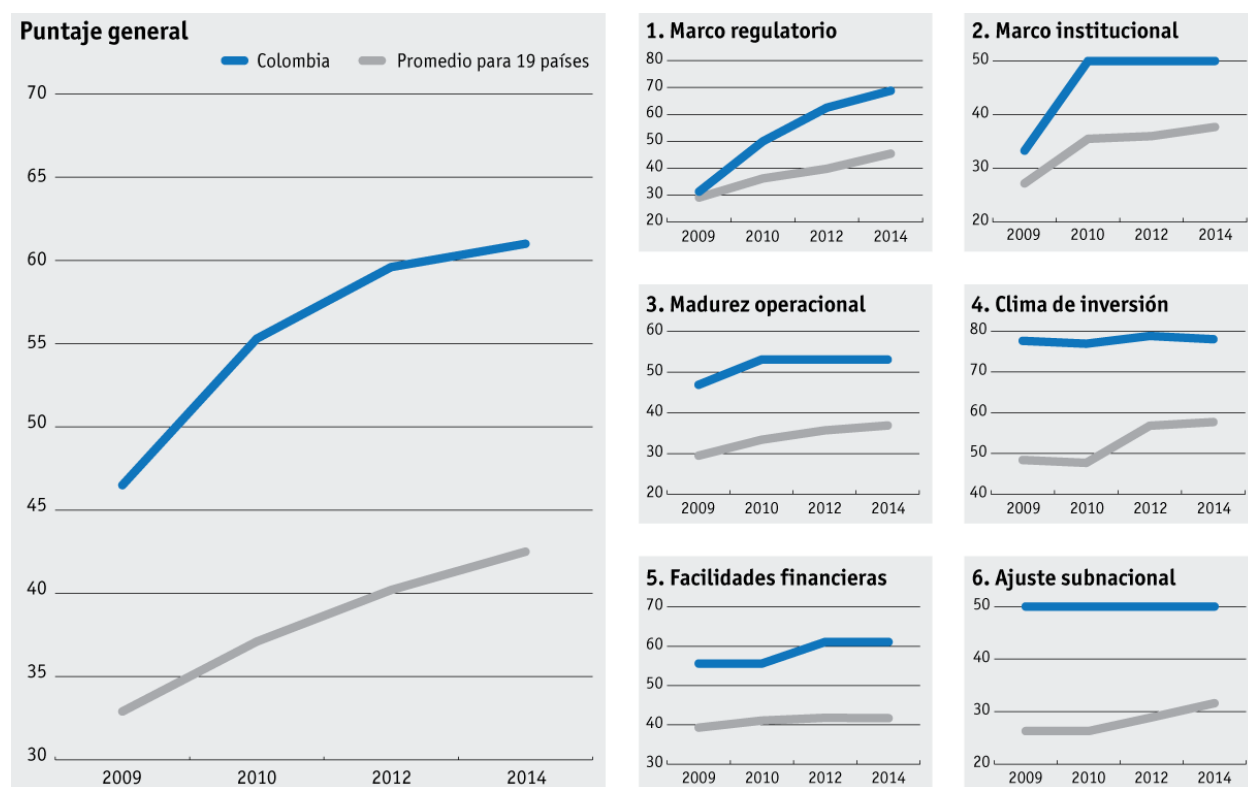


- En 2010 Chile estableció su actual marco regulatorio Ley N° 20.410 (Ley de Concesiones de Obras Públicas). Esta ley modificó la Ley de Concesiones de 1996, que permitió la contratación privada de obras públicas, a ser reguladas por el Ministerio de Obras Públicas. Chile posee un sistema de evaluación de inversiones de larga data y bien estructurado, que es aplicable a todos los proyectos públicos, los cuales actualmente incluyen los proyectos APP. El Sistema Nacional de Inversiones públicas supervisa el análisis de costo-beneficio social requerido para cada proyecto. El sistema para financiar y adjudicar iniciativas no solicitadas ha sido mejorado bajo la legislación de 2010, que especifica un bien estructurado sistema de precalificación con la cofinanciación de proyectos de ingeniería.
- La industria eléctrica tiene su propio marco legal para el otorgamiento de concesiones indefinidas, y en la actualidad la gran mayoría de la industria de generación de electricidad está en manos del sector privado. Los planes para la expansión de la capacidad de transmisión en el sector han quedado rezagados, reflejando, en parte, problemas de planificación, coordinación, incentivos y voluntad política. Se esta manera, la cancelación de proyectos de generación por causa de decisiones aparentemente políticas está aumentando la percepción del riesgo de emprender complejos proyectos de generación. Un ejemplo reciente es el proyecto HidroAysén, que fue vetado por el comité del Ministerio del Medio Ambiente en junio de 2014.
- En el sector del agua y saneamiento, la responsabilidad por el suministro, eliminación y tratamiento de agua ha sido adjudicada a compañías regionales. En 1997 se adoptó legislación regulando el sector del agua y saneamiento, permitiendo al gobierno privatizar servicios o arrendar instalaciones a empresas regionales. Desde 2000 casi el 99% de los servicios en áreas urbanas ha sido transferido al sector privado. Recientemente, ha habido un encendido debate acerca del uso de recursos de agua sin consumo, y el

gobierno ha designado un experto para aconsejar sobre políticas futuras y definiciones sobre regulación. Este proceso ha generado una considerable incertidumbre entre los productores de electricidad.

- Los procesos de licitación usan métodos de contratación transparentes y emplean criterios económicos eficientes para la adjudicación de proyectos. En caso de cualesquiera trabajos adicionales de importancia, la construcción es relicitada por separado, y el Ministerio de Hacienda evalúa independientemente los cambios en los contratos de proyectos. El cambio en la ley de concesiones ha conducido también al establecimiento de un consejo de integrantes externos de los directorios que recomienda cambios en los contratos al Ministerio de Obras Públicas. Los requerimientos de transparencia, tales como la licitación de trabajos adicionales significativos y la renegociación de concesiones y el mejoramiento de los mecanismos de resolución de disputas que fueron introducidos por la ley de 2010, han reducido la cantidad de renegociaciones y mejorado la calidad de la competencia durante la fase inicial de la licitación de proyectos.

Colombia

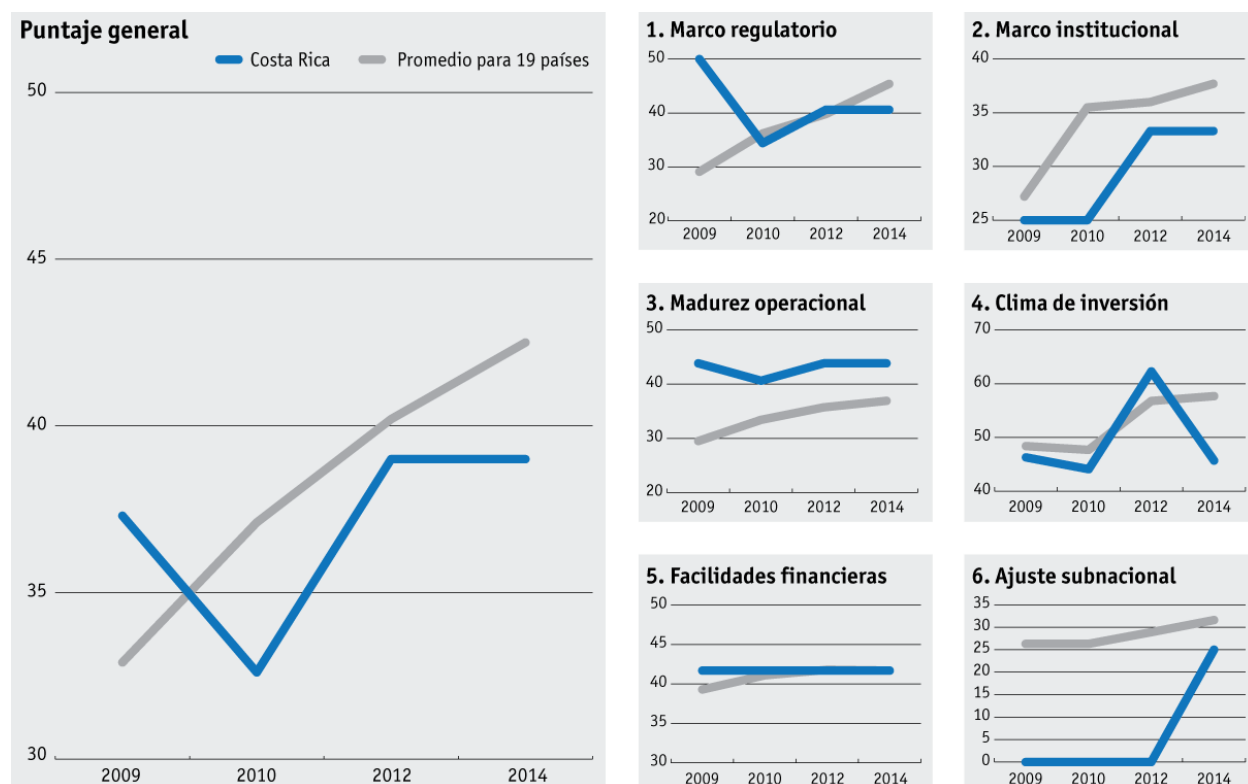


- En enero de 2012 Colombia aprobó una ley sobre APP aplicable a entidades gubernamentales a nivel nacional o subnacional. La Ley 1508 permite la implementación de proyectos de APP que son iniciativas privadas y ha aparejado lo que ha sido llamada “la cuarta generación de concesiones”, bajo la cual el gobierno transfiere responsabilidades por licencias ambientales y adquisición de tierras a los contratistas. Cuando los proyectos se completan y entran en funcionamiento, el gobierno autoriza a los contratistas a cobrar peajes hasta que han recuperado su inversión.
- En noviembre de 2012 se emitió la Ley N° 1682 de Infraestructura de Transporte para ocuparse de retrasos y sobrecostos en proyectos de infraestructura de transporte y para simplificar la adquisición y disposición de tierras, incluyendo una figura de “consolidación automática” e implementando una fecha tope para la

entrega temprana de propiedades. Ambas leyes mejoran el marco jurídico para los proyectos APP en el sector del transporte, donde se requiere la mayor inversión. La ley de 2012 mejora significativamente los mecanismos de licitación, empareja el campo de juego para las empresas participantes, y previsiblemente mejorará la transparencia y objetividad. Asimismo exige una mejor preparación de proyectos en general. El Plan Nacional de Desarrollo apunala el planeamiento y priorización de APP y es aprobado al comienzo de cada nuevo gobierno. La ley ordena un análisis de costo-beneficio para la selección de proyectos APP, incluyendo indicadores de comparación público-privado, pero en la práctica el sistema ha exhibido un pobre desempeño en lo que hace a renegociación de proyectos, y los riesgos comerciales son frecuentemente endilgados al estado, independientemente de lo que haya sido establecido explícitamente en los acuerdos contractuales. Sin embargo, los límites y restricciones sobre estas renegociaciones de contratos establecidos por las nuevas leyes deberían mejorar ese deslucido desempeño.

- La industria de la electricidad tiene su propia reglamentación sobre participación privada, establecida en 1995 cuando Colombia reestructuró la industria. Significativamente, la reforma alienta la participación de inversores privados en la generación de electricidad en Colombia. El estado ha retenido la propiedad de la transmisión y controla la mayor parte de la red de distribución por medio de los gobiernos regionales y locales. Los servicios de agua y sanitarios son suministrados al nivel regional y municipal. En el sector de la generación de electricidad, las empresas independientes de generación de la misma adoptan sus propias decisiones de inversión de acuerdo con las señales de los precios en los mercados spot, en el mercado de contratos, y en la licitación de energía por el operador del sistema.
- En general, existe un consenso político sobre la importancia de concesiones (APP) en Colombia. Hay un consenso político sobre mantener marcos favorables y ser proactivos en los proyectos de concesión. Se espera que la cuarta generación de concesiones pondrá en juego a miles de millones de pesos colombianos, reduciendo el gran déficit en la infraestructura del país en cuanto a carreteras, puertos y aeropuertos. Sin embargo, la creación de capacidad para la preparación y monitoreo de proyectos dentro del gobierno continúa siendo el factor crítico.

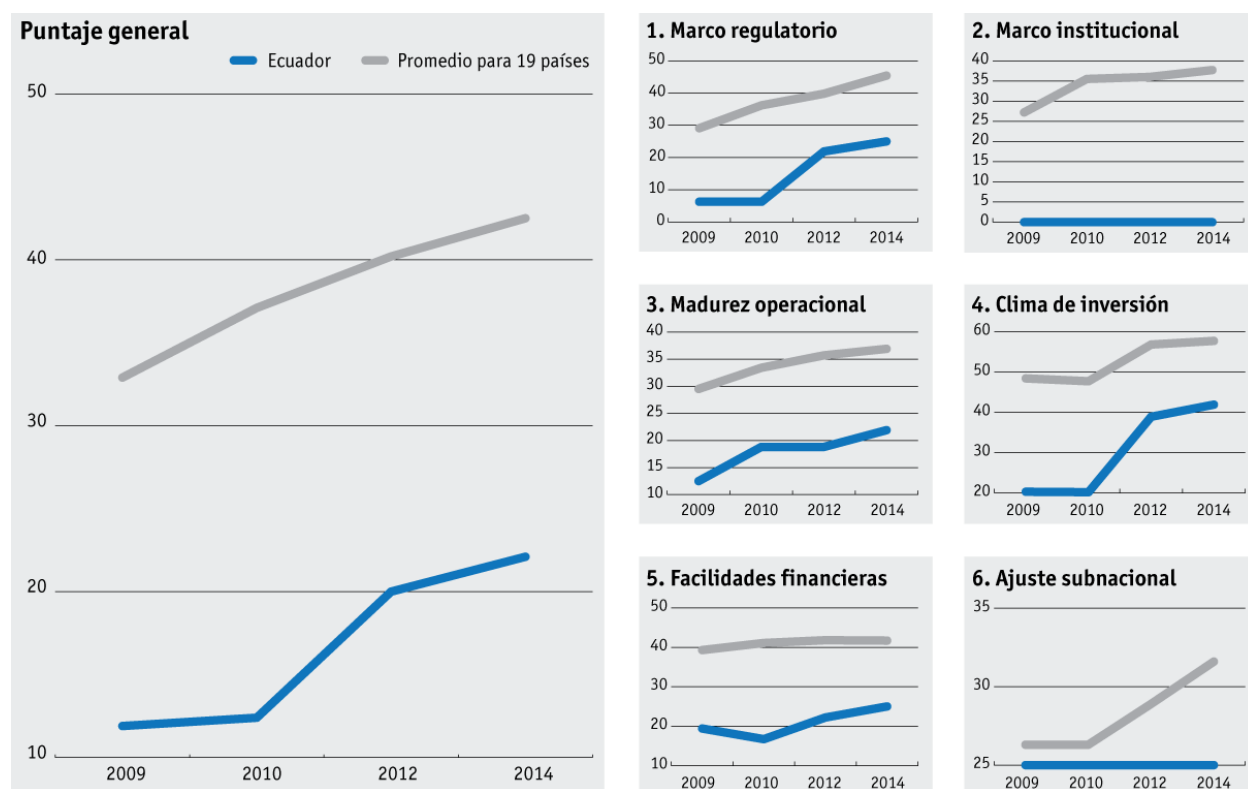
Costa Rica



- La principal ley costarricense sobre concesiones se modificó en 2008 para simplificar el proceso de licitaciones, pero explícitamente prohíbe concesiones en el sector eléctrico. A pesar de poseer una agencia de concesiones centralizada, los expertos señalan la ausencia de capacidad de gestión y las fallas de coordinación como problemas en las APP, independientemente de la inversión en infraestructura empleada. En general, el gobierno ha tardado en implementar grandes proyectos debido a una burocracia excesiva y largos periodos de espera para la aprobación legislativa. Esta falta de acción gubernamental para solucionar problemas identificados dentro del sistema de APP y para adoptar grandes proyectos de APP se ha combinado con las dudas del público sobre la inversión privada en la infraestructura pública. Por añadidura, los expertos comentan que el sector público no sabe cómo “venderle” el concepto a la ciudadanía, que frecuentemente se ve desalentada por pasadas experiencias fracasadas. A pesar de haber tenido éxito en otros lugares y de poseer el potencial para cubrir el déficit de infraestructura de Costa Rica, los conflictos que rodean a APP existentes han generado dudas sobre el modelo y causado daños a usuarios, concesionarios, el gobierno y el sistema de APP en general.
- Hasta la fecha, las únicas concesiones adjudicadas han pertenecido al sector del transporte, incluyendo rutas con peaje, aeropuertos y puertos marítimos, todos de alto perfil. Estos proyectos han demostrado un recupero sustancial de costos sobre la base de los usuarios, una demanda significativa y una escala que justifica los costos de transacción de un contrato de APP. El transporte continuará constituyendo el foco en los años venideros, principalmente por la experiencia de proyectos anteriores que promueven la percepción pública del éxito de las APP en el sector. Ha habido llamamientos a un marco jurídico integral para la APP, lo que condujo al planteamiento de un proyecto de ley en 2012, pero nunca fue aprobado o ratificado como ley.

- El Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), de propiedad estatal, es el jugador dominante en la industria eléctrica de Costa Rica, con el 39% de la distribución, toda la transmisión y el 76% de la capacidad de generación en el país. El sector privado sólo puede participar en proyectos de energía renovable que generan hasta 50 MW de electricidad y deben vender la electricidad al monopolio estatal. En total, todos los proyectos privados de generación no pueden exceder el 30% de la capacidad total de generación. Sin embargo, el alto costo de la electricidad ha sido un recurrente tema de debate en Costa Rica, especialmente por la forma en que ha afectado al sector industrial. Bajo el actual tope para la generación privada de electricidad, sólo quedaban aproximadamente 70 MW de capacidad privada de generación hacia fines de 2013. El presidente ha declarado que apoyaría una mayor generación privada si derivara en menores costos de energía.

Ecuador

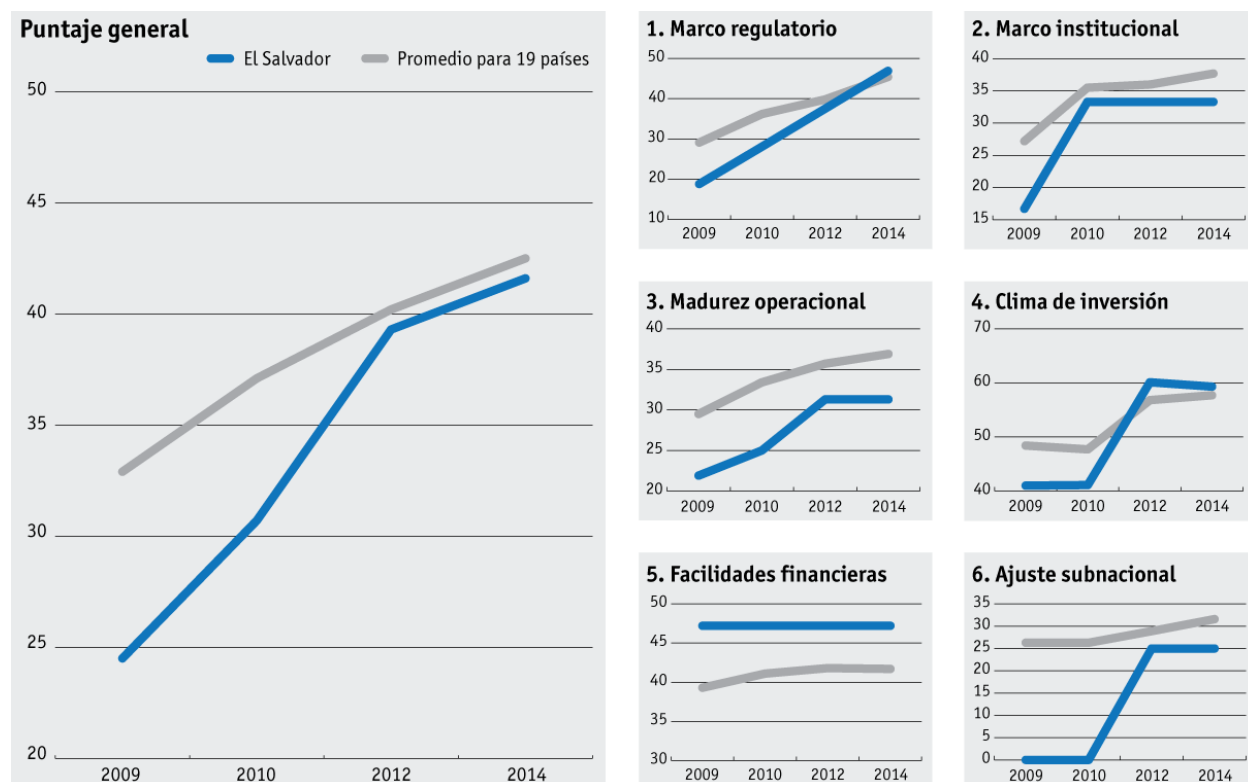


- Desde 2007, las leyes y reglamentaciones han desmantelado gran parte del marco de las APP que había estado en pie desde la Ley de Modernización del Estado de 1993. La constitución de 2008 reserva el control de sectores estratégicos, incluyendo la energía, el transporte y el agua, para el estado, y el gobierno ha llevado la conducción de numerosas inversiones en dichos sectores. La inversión pública en Ecuador se incrementó de 2% del PBI (US\$856 millones) en 2006 a 8% del PBI (US\$5.200 millones) en 2011. En los sectores del transporte y electricidad, el gobierno puede delegar (mediante concesiones) al sector privado en circunstancias excepcionales, por ejemplo cuando el estado carece de los recursos técnicos o financieros requeridos para brindar los bienes o servicios o cuando las empresas públicas o mixtas existentes no pueden hacer frente a la demanda inmediata. Un efecto de la falta de un marco integral para las APP en Ecuador es que existe poca reglamentación que cubra las licitaciones de APP; en la mayoría de

los casos, la selección de concesionarios debe realizarse a través de una competencia pública, pero los demás detalles se dejan a cargo del ministerio sectorial que prepara la APP.

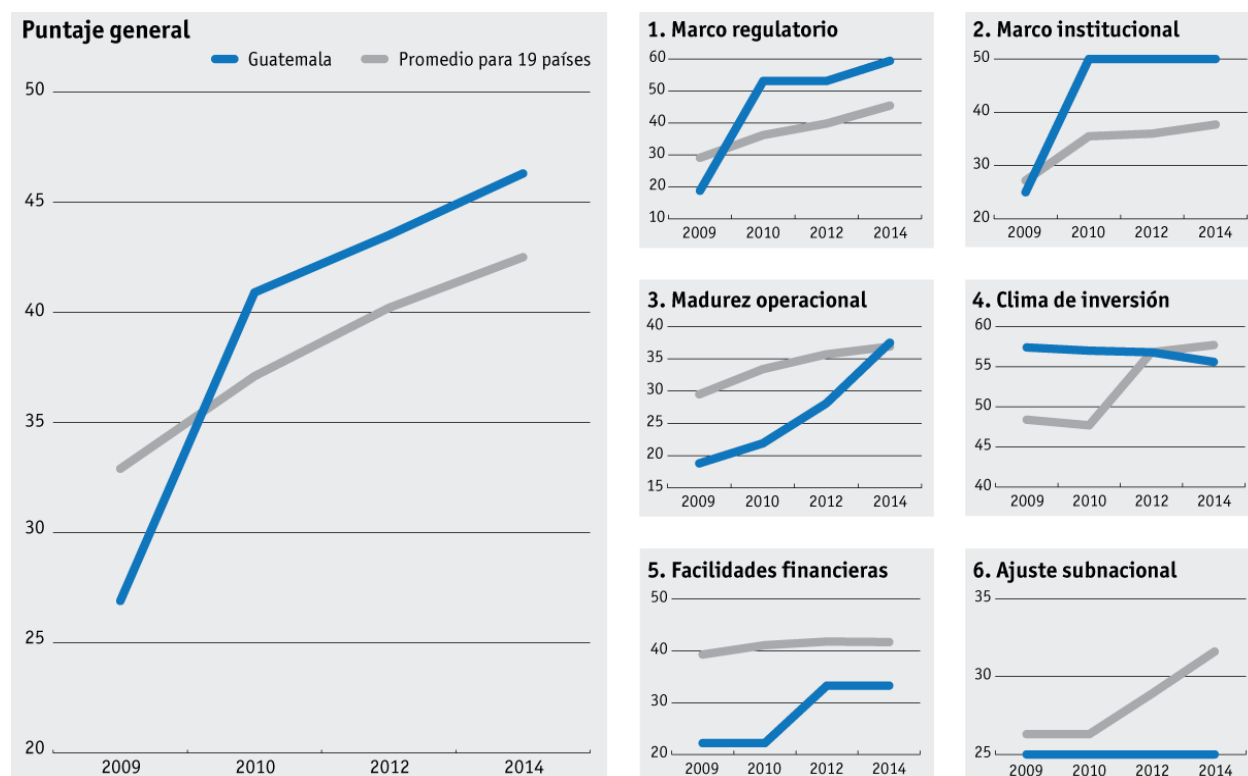
- Los dos APP más prominentes en Ecuador se hallan en el sector del transporte: el nuevo Aeropuerto de Quito (Quiport) y las concesiones, todavía no adjudicadas, para el Puerto de Manta. Ninguno de los dos ejemplifica una experiencia de APP sin altibajos. En julio de 2009 la Corte Constitucional ecuatoriana falló que el manejo de tarifas aeroportuarias previsto en el contrato de concesión del nuevo Aeropuerto de Quito era inconstitucional. El gobierno municipal de Quito y el consorcio concesionario finalmente renegociaron el contrato tras 25 ruedas de conversaciones y firmaron un nuevo acuerdo en febrero de 2011 que cambió los términos económicos de la concesión. El aeropuerto abrió en febrero de 2013. Mientras tanto, en febrero de 2009 una filial de Hutchison Port Holdings abandonó la concesión del Puerto de Manta en medio de desacuerdos con el gobierno acerca de las inversiones que ambas partes estaban obligadas a realizar. El fracaso de esta concesión demostró la falta de técnicas de valor-por-dinero en la selección de proyectos. Tras varios años de administrar el puerto, el gobierno optó por procurar otra concesión para las operaciones portuarias, pero los términos propuestos condujeron al fracaso de la licitación, que ahora ha sido reiniciada tras modificaciones. En términos de apoyo político, el gobierno ha identificado el puerto como prioritario para la mejora de la competitividad de las exportaciones. En el sector eléctrico, más del 80% de la generación, el 100% de la transmisión y la mayor parte de la capacidad de distribución están en manos del gobierno. Empero, en 2011 el ente regulador del sector, el Consejo Nacional de Electricidad (CONELEC), estableció normas para permitir concesiones de excepción para la generación de energía. El CONELEC asigna prioridad a la participación privada en la generación de energía no convencional, ofreciendo precios preferenciales para generadores de energía renovable hasta un tope del 6% de la demanda nacional.

El Salvador



- Reconociendo la falta de fondos para inversiones públicas y la necesidad de una mejor infraestructura para catalizar el ambiente de negocios, el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN), que está en el gobierno, declaró que las APP eran su modelo preferido para desarrollar proyectos a gran escala. En junio de 2013 la asamblea legislativa adoptó la Ley Especial de Asocio Público-Privados, que alienta emprendimientos conjuntos en áreas tradicionalmente consideradas como del dominio del sector público. La legislación define el marco institucional, los derechos y obligaciones de los participantes privados, los términos contractuales, mecanismos de resolución, y derechos de los trabajadores. Bajo la ley, la Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversiones de El Salvador (PROESA) desarrollará y promoverá las APP. La ley estipula asimismo que las APP potenciales deben abarcar una inversión mínima de US\$10 millones y deben obtener la aprobación de la legislatura antes de proceder. Este último requerimiento, conjuntamente con el hecho de que la ley no establece límites de tiempo para la aprobación legislativa, podría constituirse en un escollo para los potenciales inversores.
- En años recientes, la trayectoria del gobierno en cuanto a participación privada en grandes proyectos de infraestructura se ha visto afectada por el embotellamiento y la falta de transparencia. La construcción de un gran proyecto hidroeléctrico (El Chaparral) se detuvo en 2012 por mutuo acuerdo de las partes tras el descubrimiento de una inestabilidad geológica en el lugar. En el ámbito marítimo, la infraestructura básica del puerto de La Unión se completó en 2008, pero todavía no se encuentra operativo. Inicialmente, la traba se centraba en cómo estructurar la concesión de su operación; sin embargo, los expertos exigen ahora un dragado adicional para dar acceso a barcos más grandes. No está en claro cuándo y cómo concluirán los términos del proyecto.
- En términos generales, el ambiente para las APP en El Salvador ha sido dificultoso, debido en parte a la alta rotación en el gobierno y el escepticismo en la comunidad de negocios sobre si los proyectos mantendrán el apoyo político y el impulso a largo plazo. La Ley Especial sobre APP es un paso en la dirección correcta, pero sólo el tiempo dirá si el sector público se compromete realmente a trabajar con empresas privadas.

Guatemala

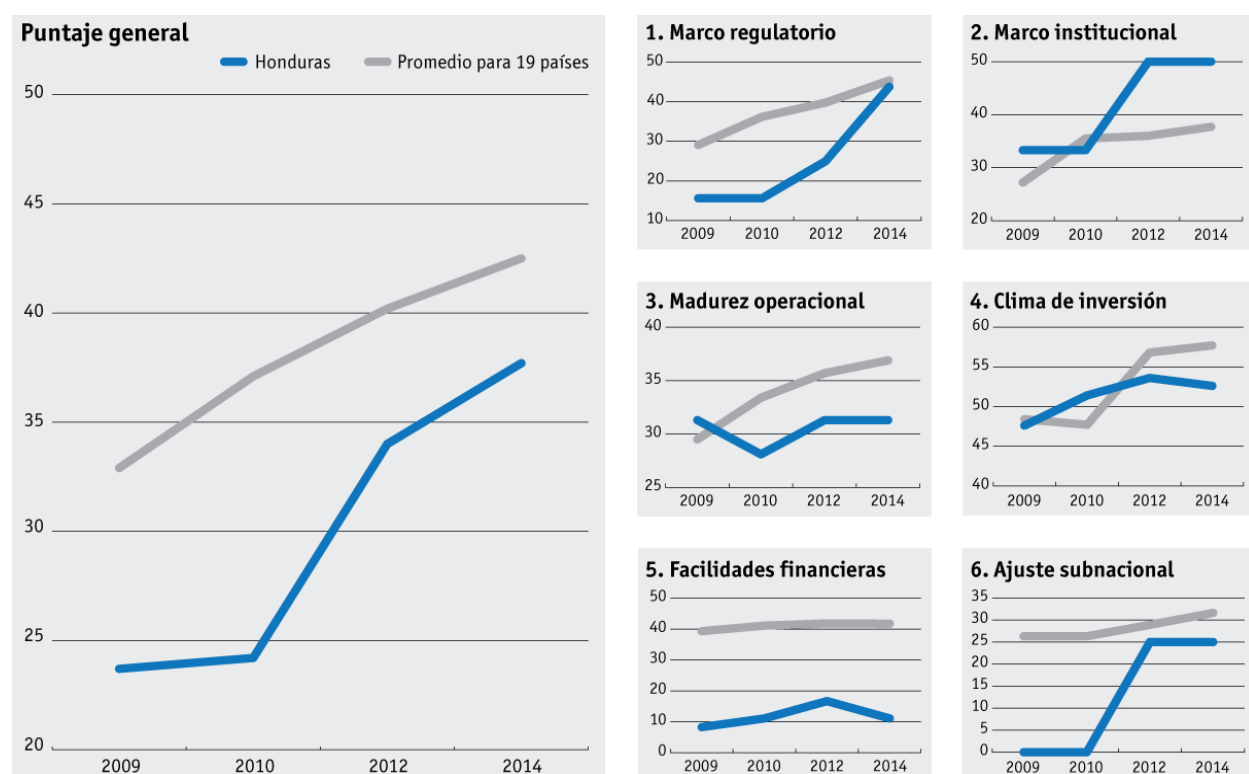


- Cuatro años tras la aprobación de la ley sobre APP de 2010 y las pertinentes reglamentaciones en 2011, Guatemala constituyó un consejo sobre APP, el Consejo Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (CONADIE), y una agencia para APP, la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (ANADIE). Mientras la ANADIE responde activamente a los pedidos de APP de los ministerios y los apoya con planeamiento e implementación, el CONADIE es la máxima autoridad cuando se trata la factibilidad técnica y financiera de un proyecto. Hasta donde resulta posible, este sistema se construye sobre las limitadas capacidades preexistentes de identificación y selección de proyectos de los ministerios sectoriales y hace partícipe a la ANADIE como socia con el fin de abrir nuevas oportunidades de financiamiento y contratación. La élite política y de negocios de Guatemala en general apoya la participación privada en proyectos de infraestructura, y varias APP de envergadura en el ámbito del transporte ingresarán a las fases de adjudicación y posterior construcción en 2015. Adicionalmente, existe la voluntad política a favor de la inversión en infraestructura en general. En el Foro Económico Mundial de 2014, el ministro de economía, quien integra el consejo de las APP, presentó proyectos potenciales de APP por un valor de US\$600 millones a ser implementados en 2015. La ley sobre APP impide la participación privada en ciertos sectores: agua, educación, y salud. La ANADIE ha expresado interés en la posibilidad de enmendar la ley para permitir las APP en dichos sectores. La Ley de APP es abarcadora: exige una estrategia de gestión de riesgo para cada proyecto, comenzando con el plan inicial para el proyecto presentado por la institución contratante, y que se incluye en los términos del proyecto durante el proceso de licitación; el contrato de APP debe asignar riesgos legales, técnicos, de implementación, económicos, financieros, y de fuerza mayor entre las partes involucradas e incluye mecanismos para la prevención, reducción y gestión del riesgo; y la ley exige que la institución contratante y el ministerio de finanzas públicas incluyan cualesquiera pagos estatales a los socios privados en el

balance gubernamental. Las APP que están siendo elaboradas bajo la ley de 2010 han sido ofrecidas por medio de licitaciones internacionales, y la participación de empresas privadas ha sido promisorio, subrayando la capacidad del gobierno para la elaboración de proyectos. El primer proyecto de envergadura de la ANADIE, un “puerto seco” en la frontera con México, debería ser licitado y adjudicado en 2015, empleando el sistema de Diseño-Construcción-Operación-Transferencia con una concesión por 30 años.

- El Ministerio de Energía y Minas adjudica concesiones para la generación de electricidad por hasta 50 años para proyectos que emplean bienes públicos (hidroeléctricos, geotérmicos). La numerosa cantidad de proyectos energéticos con acuerdos de compra de energía a largo plazo implica la existencia de pericia en este sector, pero el mismo es también un ejemplo de los desafíos enfrentados por las APP en Guatemala. De las 49 plantas generadoras adjudicadas como parte del proceso de planeamiento a largo plazo del sector, 45 se hallan en construcción, pero 18 de las mismas están retrasadas debido a problemas financieros, de derecho de paso y sociales. La Asociación de Generadores de Energía Renovable (AGER) afirma que actualmente 12 proyectos enfrentan oposición social. Algunos expertos hacen referencia a la débil trayectoria del gobierno en cuanto a asegurar que los proyectos tengan un impacto ambiental mínimo; otros se refieren a la falta de adecuada comunicación por parte del Ministerio de Energía y Minas. El costo de la energía constituye otra causa de descontento. La oposición más extrema quiere prohibir por completo la inversión extranjera en el sector eléctrico.

Honduras

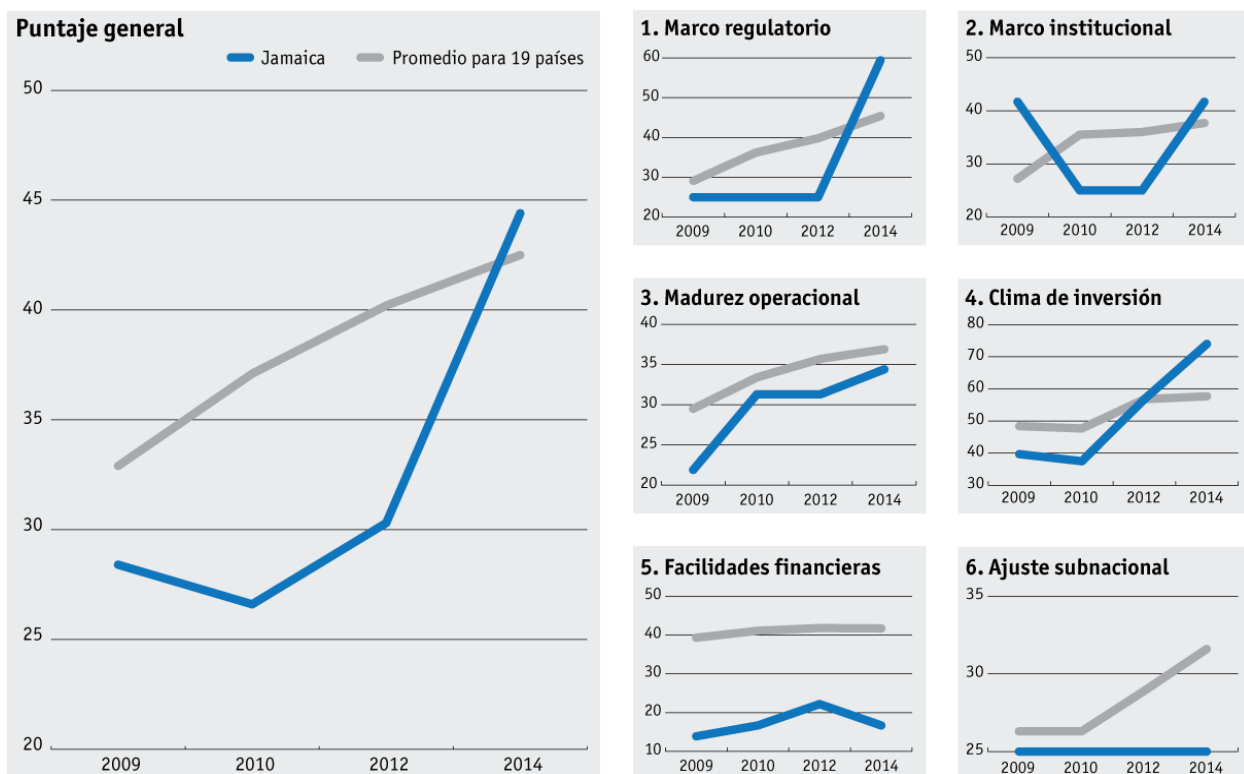


- La actual y las anteriores administraciones de Honduras han actuado rápidamente para implementar APP en el marco de la Ley de Promoción de la Asociación Público Privada de 2010, la cual permite APP con una duración que se extiende entre los 20 y 40 años y tiene como objetivo limitar los riesgos financieros para el gobierno. Honduras ha experimentado un aluvión de actividades de promoción de inversiones tras la

adopción de la ley, y la agencia que promueve la actividad de las APP, la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), informó que hasta 2013 había adjudicado seis APP por un valor total de US\$925 millones en inversión extranjera directa. De estos, el 29% de los proyectos analizados correspondían al sector del transporte vial, 12% a aeropuertos, 12% a puertos y 6% al sector energético.

- Con el crecimiento de la actividad de las APP, la COALIANZA ha enfrentado ciertos desafíos. Los comisionados no han cumplido sus mandatos de siete años establecidos por ley. En 2014 tres nuevos comisionados fueron elegidos por el Congreso para completar los mandatos restantes de los anteriores comisionados, y la COALIANZA ha invitado al Consejo Hondureño de la Empresa Privada (COHEP) a unirse a un comité de supervisión para realizar monitoreos mensuales del progreso de las APP. La intención es que el comité supervisor actúe como regulador. Los proyectos para el transporte enfrentan oposición pública a las tarifas de peaje, lo cual ha dado como resultado retrasos en la implementación, estando algunos proyectos aún bajo discusión. El gobierno tiene el compromiso ante el concesionario por la cantidad requerida para alcanzar la garantía de ingresos mínimos estipulada en el contrato de APP. El FMI formuló dos llamamientos al gobierno en 2014 para que mejore el marco para las APP para limitar los riesgos asociados con garantías de deuda gubernamental contratadas por socios privados y riesgos contingentes. La COALIANZA recibe asistencia técnica de la Millennium Challenge Corporation (MCC) y de consultores internacionales para mejorar tanto su capacidad de gestionar las APP como su capacidad para comunicar los beneficios de las APP al público hondureño.
- En el sector eléctrico, la compañía estatal de electricidad, ENEE, posee años de experiencia realizándole compras a instalaciones privadas de generación de energía (las cuales proveen más del 60% de la energía generada), pero menos experiencia en concesiones para la transmisión y distribución. Sin embargo, la COALIANZA está emprendiendo el proceso de concesión y transfiriendo dichos servicios al sector privado. La agencia considera que constituye la APP más importante dado que el proyecto intentará balancear el déficit anual de casi US\$250 millones de la ENEE. También el sector del agua y saneamiento es un foco de promoción de APP. El gobierno abraza la intención de ofrecer concesiones para el servicio estatal de agua y desagües, SANAA, y también existen planes a nivel subnacional para ofrecer concesiones en el sistema de agua y saneamiento en el municipio de Tela –un proyecto con un valor de US\$30 millones–. Estas APP podrían brindar beneficios a bastantes personas y gozar de apoyo popular. Sin embargo, si estas APP planeadas dieran origen a conflictos, las sensibilidades afectadas en estos dos sectores muy delicados podrían hacer retroceder la actividad de las APP.

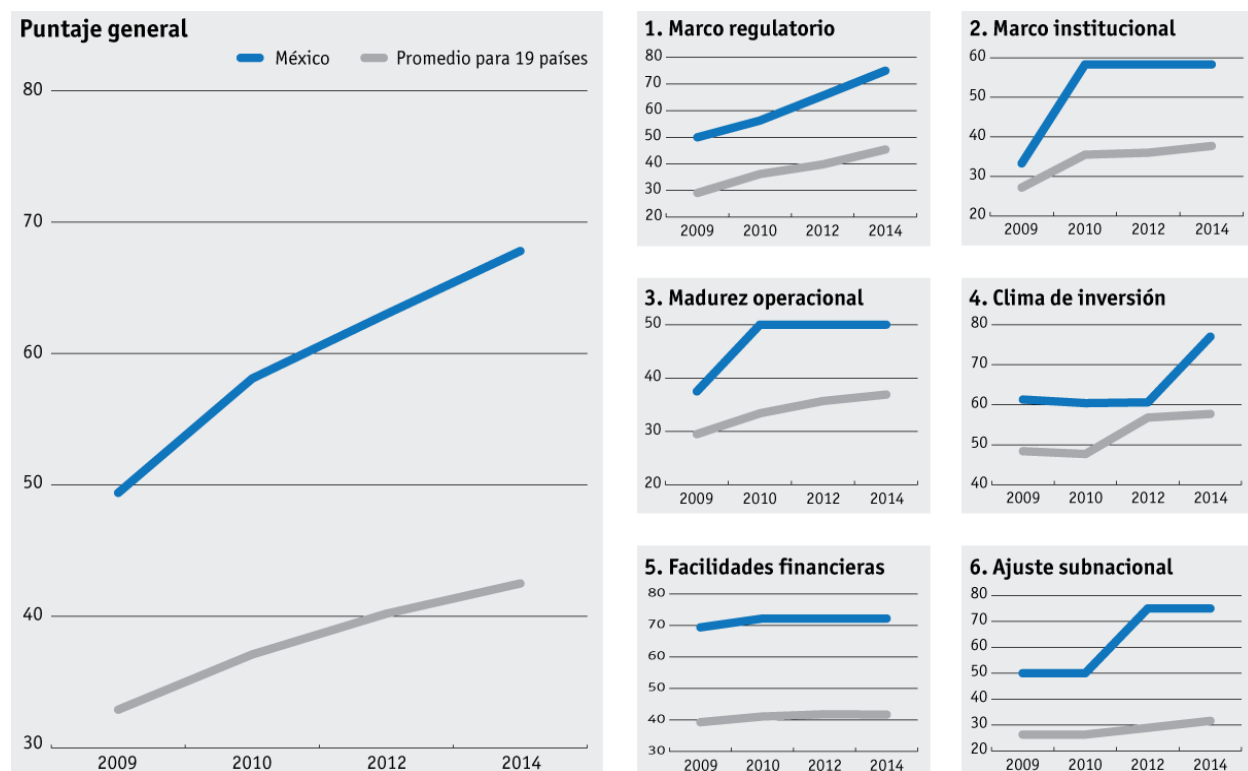
Jamaica



- Jamaica ha estado construyendo capacidad institucional para las APP desde 2012, cuando adoptó el marco de la modalidad APP. Hoy está lista para lanzar tres proyectos clave, estando varios otros en camino. En septiembre de 2012 el gobierno jamaicano aprobó un nuevo marco institucional para las APP – la modalidad APP– que se aplica a todos los sectores, incluyendo el del agua y el de los proyectos viales y otros relacionados al transporte, como los puertos y aeropuertos. La política establece un proceso más completo para guiar la identificación, desarrollo, evaluación, implementación y gestión de APP. Dentro de este marco, una unidad de APP en el Banco de Desarrollo de Jamaica (DBJ) administra el proceso de lanzamiento del proyecto luego de haberse cumplimentado los requerimientos financieros establecidos por el Ministerio de Finanzas (MOF). Los ministerios, departamentos y agencias que están considerando APP para la infraestructura y los servicios públicos trabajan con el DBJ y el MOF. Al proveer un marco para las APP, el gobierno procura estandarizar la implementación de APP, atraer inversión privada y limitar la exposición fiscal.
- Un principio clave de la política de APP es la transferencia óptima de riesgo, o la asignación de los riesgos del proyecto a la parte más capaz de manejar, controlar y enfrentar los impactos potenciales. En el proceso de implementar un contrato de APP, la transferencia óptima de riesgo es considerada un propulsor de valor y es evaluada en etapas clave del desarrollo del proyecto: selección inicial, caso de negocios, y antes de la firma del contrato. La ley no contiene detalles sobre cómo asignar el riesgo, pero menciona que el riesgo de las construcciones debe ser de responsabilidad de la parte privada, es decir que la parte privada no recibirá pagos hasta que la construcción esté completa y que debe cargar con eventuales sobrecostos de la construcción.
- Desde que esta política entró en efecto, el DBJ ha trabajado con instituciones multilaterales, tales como el FOMIN-BID, el FMI y la Corporación Financiera Internacional (CIF), para construir capacidad y

concientización en todos los niveles de gobierno involucrados. En febrero de 2014 el DBJ expresó que estaba en las etapas de planificación de tres proyectos APP –el Aeropuerto Internacional Norman Manley, la Terminal de Contenedores de Kingston y el establecimiento de un sistema de comunidad portuaria– estando varios otros en camino.

México

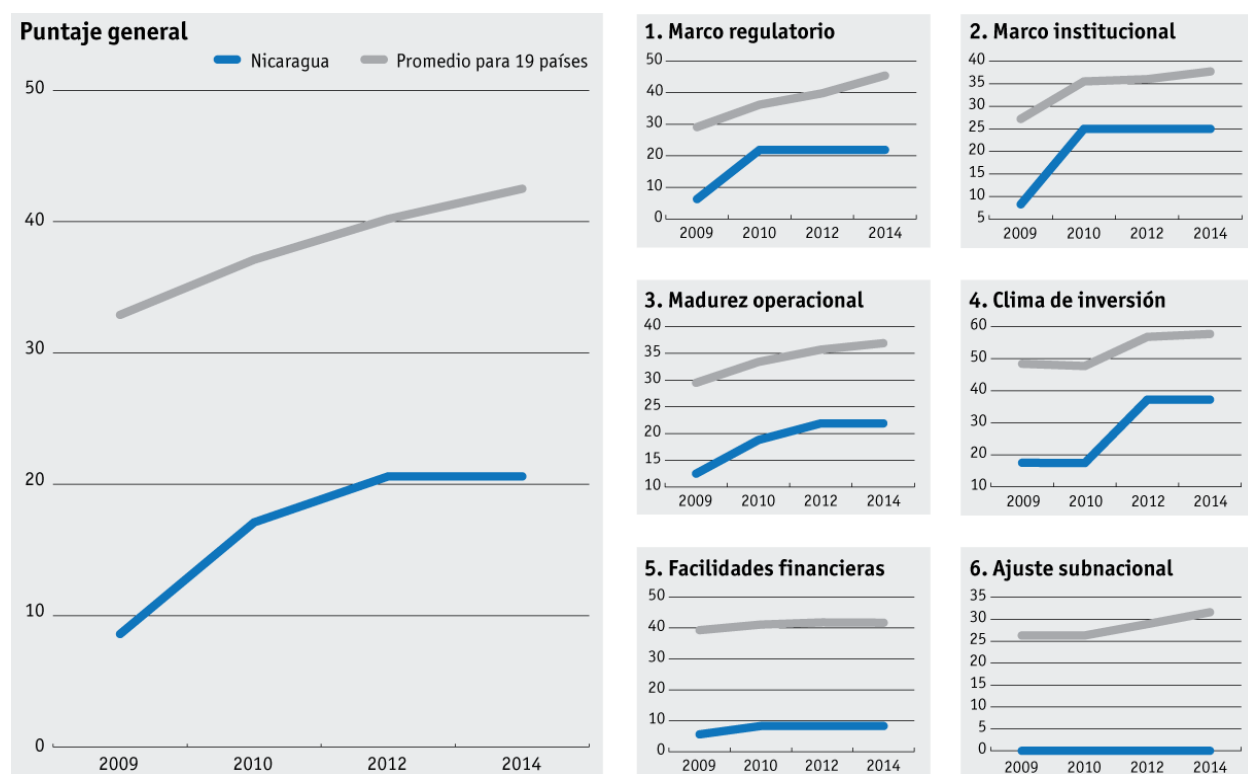


- La Ley de Asociaciones Público Privadas (APP) fue adoptada en enero de 2012 y entró en vigencia a fines de ese año. La legislación regula los proyectos APP emprendidos al nivel federal y es obligatoria al nivel estatal cuando el gobierno federal provee financiamiento de más del 50% del proyecto. Simplifica significativamente el marco regulatorio para las APP en el país, definiendo y autorizando un nuevo tipo de contrato a largo plazo para el desarrollo privado de infraestructura. Dentro de este marco, todo riesgo comercial afrontado por el estado debe estar consignado específica y explícitamente en los documentos de la licitación así como en el contrato de cada proyecto. La ley facilita los ajustes contractuales si y cuando los mismos son necesarios por temas que afectan el proyecto adversamente, refuerza los derechos de los acreedores, y asegura que los proyectos se estructuren de acuerdo al principio de la adjudicación razonable de los riesgos del proyecto. Uno de los más importantes cambios en la legislación se refiere al mecanismo para asegurar el derecho de paso –uno de los problemas que solían acrecentar el riesgo en los proyectos viales–. La ley de APP permite al gobierno federal desarrollar proyectos de Asociación Público-Privada para el transporte, tales como carreteras interestatales, aeropuertos, puertos marítimos y ferrocarriles.
- El sistema institucional está altamente fragmentado. Ningún organismo específico al nivel ministerial establece políticas o supervisa el sistema íntegro; en lugar de ello, cada sector y nivel de gobierno es responsable del planeamiento, implementación y supervisión de proyectos. En términos generales, la

legislación de APP de 2012 hace poco para consolidar el sistema, y se podría hacer más para asegurar un control del cumplimiento de los contratos. La unidad dentro de la Secretaría de Hacienda que evalúa todos los proyectos federales de APP ha creado un marco consistente para evaluar las inversiones, pero las agencias otorgadoras que gestionan los contratos durante el ciclo de vida de los proyectos no están sujetas a control independiente en aspectos fundamentales, tales como el cumplimiento de los contratos en cuanto a la calidad de servicios a la que se comprometen.

- En agosto de 2013 el gobierno de Enrique Peña Nieto puso en vigencia un cambio histórico en la constitución mexicana eliminando el monopolio de la generación de electricidad ejercido por la Comisión Federal de Electricidad (CFE), de propiedad estatal. Esto ha permitido que se desarrolle un mercado privado bajo la supervisión de la Comisión Federal de Electricidad, que previamente se había limitado a acuerdos de compra de energía comisionados por la CFE. El cambio requerirá nuevas reglamentaciones que autoricen a productores independientes de energía que vendan energía a usuarios finales bajo contratos a largo plazo y que participen en el mercado de electricidad al por mayor. En abril de 2014 se presentaron reglamentaciones que facilitan la participación privada en el mercado eléctrico.
- Las concesiones de agua se otorgan a los niveles estatal y municipal, creando una compleja red de participantes. Navegar esta red constituye una barrera a alentar una mayor participación del sector privado en el sector hídrico. El principal desarrollo en esta área es la concesión integrada del operador de agua de Puebla.

Nicaragua

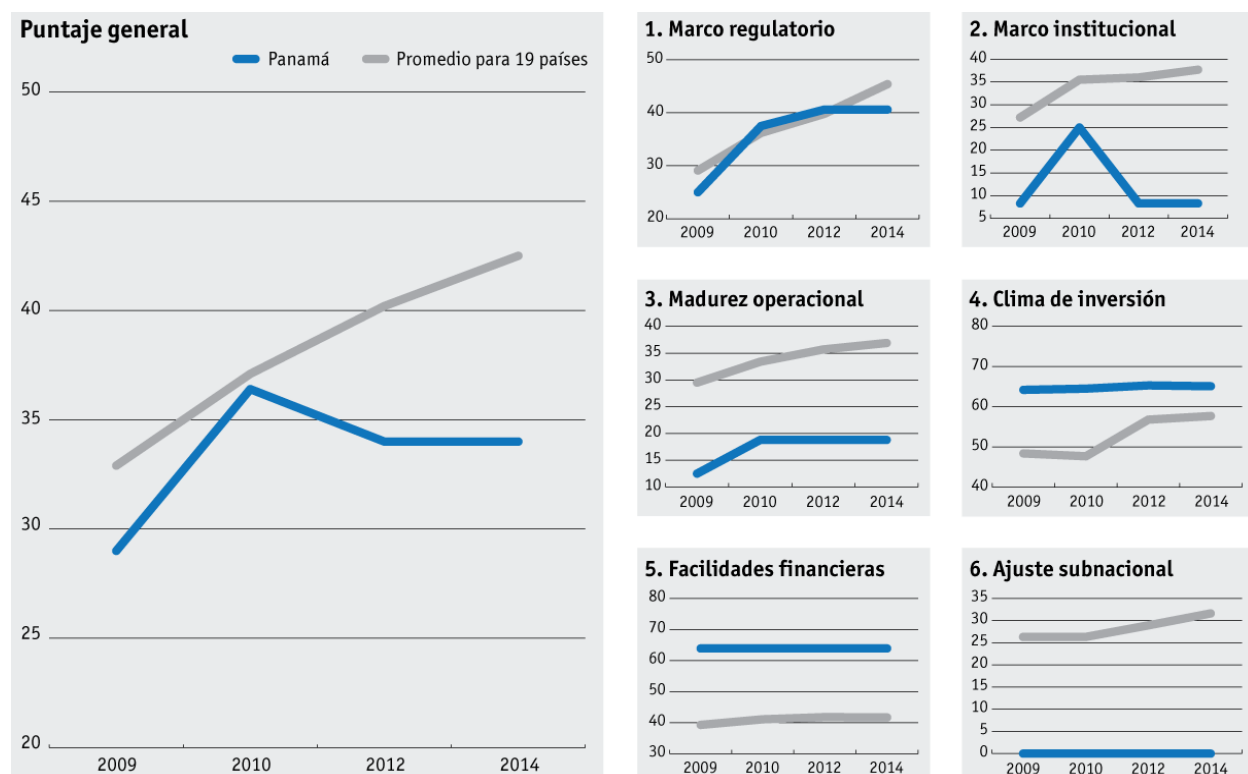


- Más allá del sector eléctrico, el desarrollo de concesiones para la participación privada en servicios de infraestructura no ha sido, históricamente, una prioridad gubernamental, y el marco institucional está subdesarrollado. Nicaragua no tiene cuerpo alguno de gestión de APP, y la actual administración ha

demorado continuamente la adopción e implementación de una ley de APP, a pesar de difundidos llamados del sector privado pidiendo un marco integral. En cambio, el gobierno ha usado la autoridad ejecutiva y leyes especiales para adjudicar grandes proyectos de concesión, tales como el canal interoceánico y el proyecto hidroeléctrico Tumarín. A pesar de ello, recientes reformas constitucionales incluyen un artículo que codifica la responsabilidad del gobierno de desarrollar un marco para las APP y promover tales proyectos, y se informa que la legislatura tiene a consideración un proyecto redactado por el sector privado. La adopción de una legislación así abriría una importante fuente de financiamiento para corregir el déficit nicaragüense en infraestructura. Un centro de estudios local, FUNIDES, ha afirmado que el actual sistema vial está deteniendo el desarrollo de Nicaragua y que actualizarlo a estándares regionales requeriría de US\$5.500 millones a precios actuales en los próximos 10-20 años. Sin embargo, el historial del país en cuanto a proyectos de transporte no es alentador. En 2012 proyectos tales como el Puerto Monkey Point y la Carretera Costera turística recibieron atención en los medios, pero fueron demorados y luego cancelados cuando los socios privados se retiraron. Una nueva ley de puertos, adoptada en 2013, ayudaría a revivir las concesiones portuarias, que pueden otorgarse por plazos de hasta 25 años y pueden luego ser renovados. Sin embargo, la ley no es un sustituto válido de un marco integral para las APP: especifica que los alquileres portuarios y algunos servicios del puerto se deben licitar de acuerdo con la Ley de Contrataciones Administrativas, pero no hace mención de procesos de licitación para concesiones portuarias.

- Este comportamiento no ha dado prioridad al fortalecimiento de instituciones sectoriales, las cuales siguen siendo más fuertes en el sector eléctrico, donde las autoridades emplean un modelo de selección que permiten al sector privado invertir si el beneficio potencial es atrayente. Tras una crisis energética en 2006, el gobierno presionó a favor de una mejor planificación en el sector y de una mayor inversión en energía renovable. En 2013 el 51% de la generación correspondía a fuentes renovables, y el gobierno alberga la intención de incrementar esta cifra al 74% en 2018 y al 91% en 2027. El sector energético ha sido el más abierto a la participación privada, principalmente por medio de contratos de Construcción-Operación-Transferencia (COT) para instalaciones de generación empleando energía renovable. Esta apertura ejemplifica la mayor voluntad política a favor de la participación privada en el sector de la energía renovable y demuestra la eficacia de los acuerdos regulatorios y fiscales realizados para facilitar la participación privada. Una reforma reciente autorizó un cierto grado de participación también en la transmisión, y potenciales cambios podrían autorizar a las empresas a operar simultáneamente en la generación y distribución.

Panamá

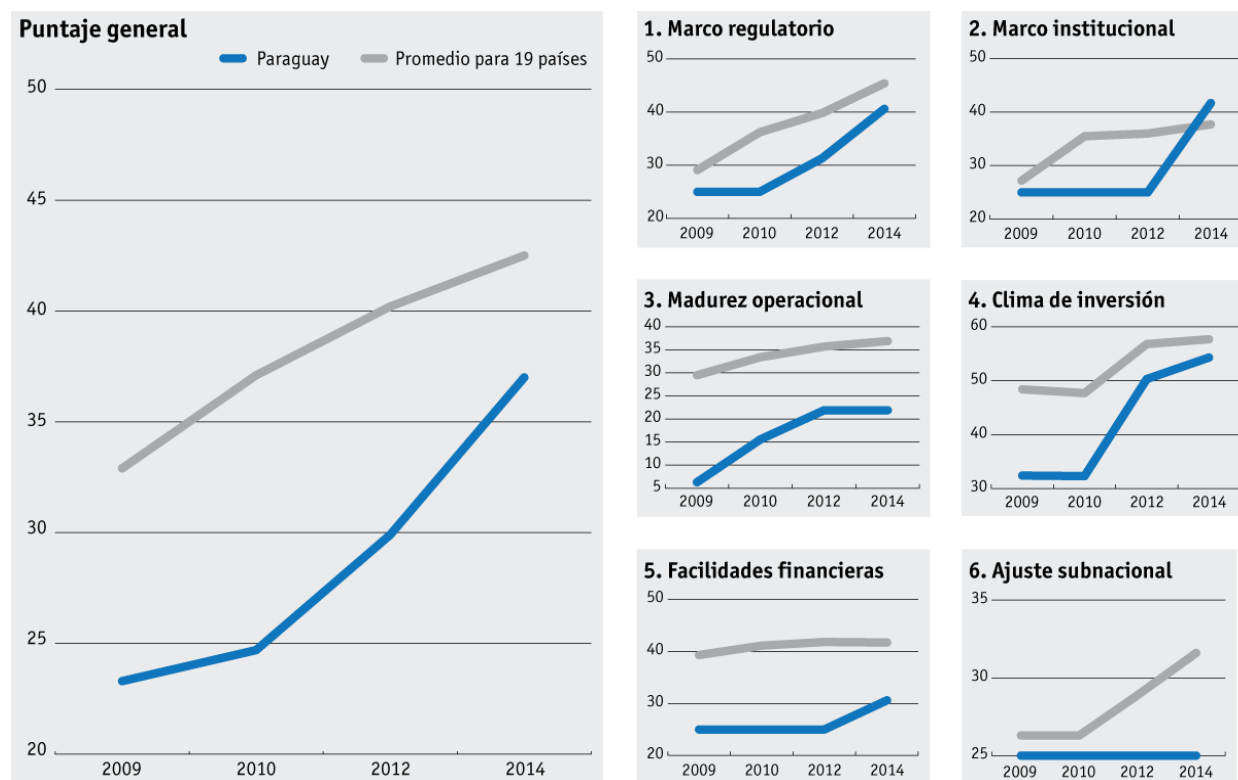


- La Ley N° 5 de 1988 del Ministerio de Obras Públicas regula los proyectos de concesión, incluyendo carreteras y aeropuertos. Para los contratos en casos en que empresas estatales son las dueñas de la infraestructura, se emplean leyes sobre contratos privados, dado que las firmas estatales son los locadores. La Ley N° 22 de 2006 (Ley N° 22 de Contratación Pública) modificó la reglamentación de contratos a largo plazo, incluyendo concesiones, y en 2011 el gobierno desarrolló una nueva ley de APP (Ley N° 349) que fue enviada al Congreso, pero que fue retirada ante la oposición de trabajadores del sector público, que sentían amenazada su seguridad laboral por la potencialmente mayor participación del sector privado. En 2010 la Ley N° 76 modificó la ley de concesiones de 1988 y creó la Empresa Nacional de Autopistas S.A. (ENA), una empresa de propiedad del estado que puede emprender concesiones viales directamente o invertir en compañías de transporte del sector privado. ENA está excluida del presupuesto del sector público y puede emitir deuda y capital hasta un 49% del patrimonio. Este tipo de sistema no es nuevo en Panamá, pero la creación de ENA fue un paso atrás en términos de establecer un marco institucional que aliente la disciplina fiscal e incentive las APP donde exista valor por dinero. La situación tiene asimismo implicancias para el desarrollo de un campo de juego parejo en el ámbito de las concesiones viales, dado que ENA podría obtener deuda de las hojas de balances del gobierno (si bien tiene una garantía gubernamental implícita ya que es controlada por el gobierno) y en su caso podría iniciar concesiones por su cuenta, no dando lugar a la participación privada.
- En el sector del agua y saneamiento, la Ley N° 2 de 1997 establece un marco regulatorio que permite el capital del sector privado, pero las dificultades políticas han impedido su implementación, y la actual administración no ha realizado muchos progresos. El ente regulador de servicios de Panamá (ERSP, un regulador multisectorial), regula los servicios y actividades del mayor proveedor de agua, IDAAN, mientras que la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) regula el uso del agua en cuencas fluviales. La industria

eléctrica tiene un marco por separado, reformado a mediados de los años 90 con las Leyes N° 6 (Comisión de Política Energética) y N° 26 (Entes Reguladores de Servicios Públicos). Estas reformas desagregaron el monopolio eléctrico estatal y crearon un sistema estructurado para obtener una separación vertical entre generación, transmisión y distribución; la privatización de distribuidores y la inversión privada en la generación (con generadores que le venden a distribuidores bajo contratos a largo plazo); y un regulador que supervisa las tarifas de distribución y transmisión. Las reformas han tenido éxito en el establecimiento de un sistema multitarifario, separando el mercado sobre la base del tipo de tecnología empleada e interconectando sistemas eléctricos, lo que ha aumentado drásticamente la competencia dentro del sector. Los puertos marítimos tienen aún otro marco jurídico y están cubiertos por leyes contractuales aprobadas por el Congreso, con un acuerdo judicial ad hoc para cada puerto. Panamá se ha atendido al modelo arrendamiento de regulación portuaria, con un estado que otorga concesiones al sector privado para proyectos COT en terminales específicas.

- En los dos últimos años no ha habido proyectos significativos de concesiones en Panamá; por el contrario, algunos proyectos han sido criticados por estar diseñados teniendo en vista un ganador específico, lo cual también aumenta los costos. Adicionalmente, muchos creen que el sector público adoptó mayores riesgos que el sector privado en muchos de los proyectos en este período.

Paraguay

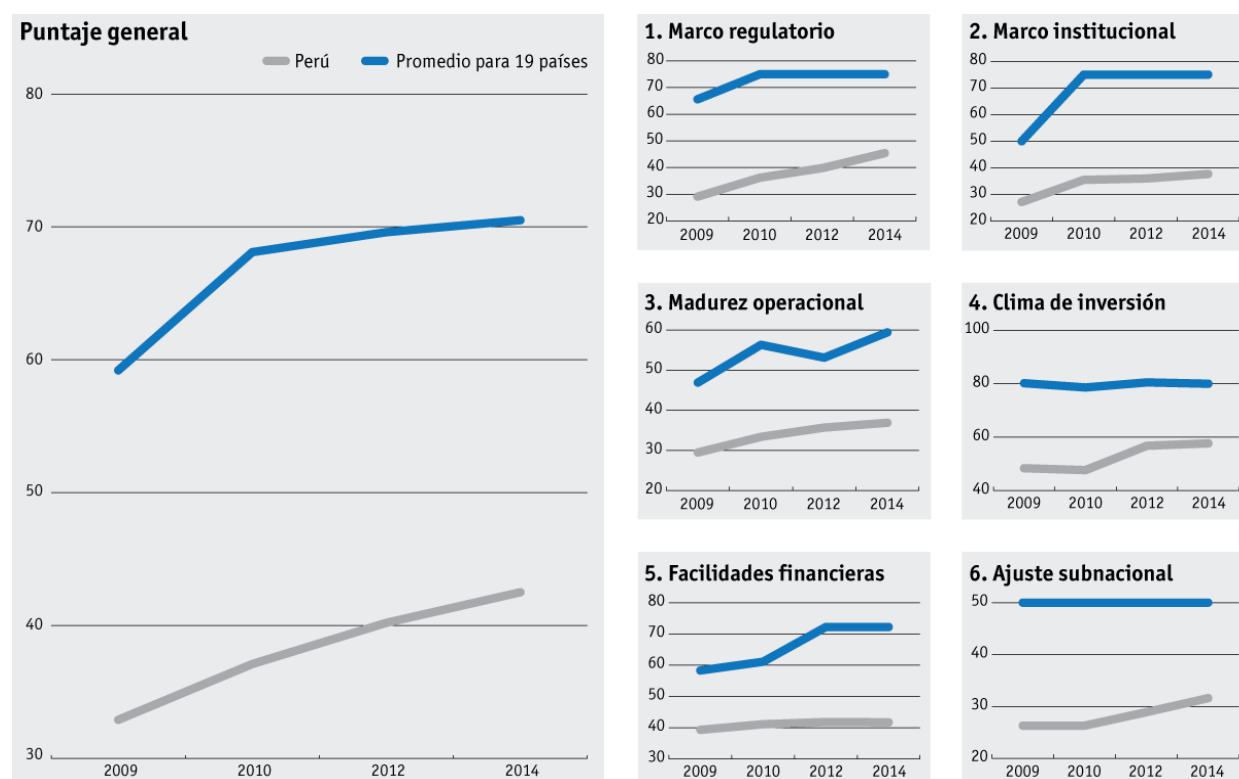


- El Gobierno de Paraguay está explorando concesiones para mejorar su infraestructura en varias áreas, incluyendo la construcción y expansión de redes viales, ferroviarias, de vías navegables y de electricidad, la mejora de aeropuertos internacionales, infraestructura social incluyendo la salud, la educación y las cárceles, y expandiendo la conectividad en las telecomunicaciones. En el último decenio Paraguay ha invertido muy poco en infraestructura pública: en 2011 la inversión total en infraestructura fue de US\$407

millones, menos del 2% del PBI de Paraguay y mucho menos que otros países de la región, de acuerdo con un informe del Banco de Desarrollo de América Latina (Corporación Andina de Fomento, o CAF). El gobierno espera que la nueva ley de APP genere oportunidades de inversión en infraestructura que totalicen US\$30.000 millones en los próximos diez años.

- En 2013 el gobierno adoptó una nueva ley para la promoción de la inversión en infraestructura pública que define las APP en términos amplios y delinea los roles y responsabilidades de los diversos ministerios, agencias y departamentos involucrados. Una nueva unidad de APP ha sido creada bajo la Secretaría Técnica de Planificación (STP) para desarrollar, ejecutar y coordinar proyectos de APP. El Ministerio de Hacienda monitoreará la exposición fiscal para asegurar que las obligaciones contingentes y reales no excedan el 2% del PBI en valor neto presente, ó 0.4% del PBI en un año dado. La ley crea asimismo un Fondo Fiduciario de Garantía y Liquidez que puede hacer frente a las obligaciones contractuales de las APP.
- La nueva ley establece una adjudicación flexible del riesgo al permitir que el mismo sea negociado sobre una base de caso por caso en cada proyecto. No hay pautas para los riesgos típicos tales como la construcción, demanda y disponibilidad. Dada la falta de experiencia o trayectoria institucionales, esto podría causar demoras en las negociaciones. Otro tema en la adjudicación de riesgo es que cualquier parte de un proyecto que pueda estar sujeto a riesgo de expropiación debe ser definido en la etapa de la licitación, conjuntamente con mecanismos apropiados de compensación. El socio privado debe luego correr con el riesgo, y esto puede desincentivar a postores privados.

Perú

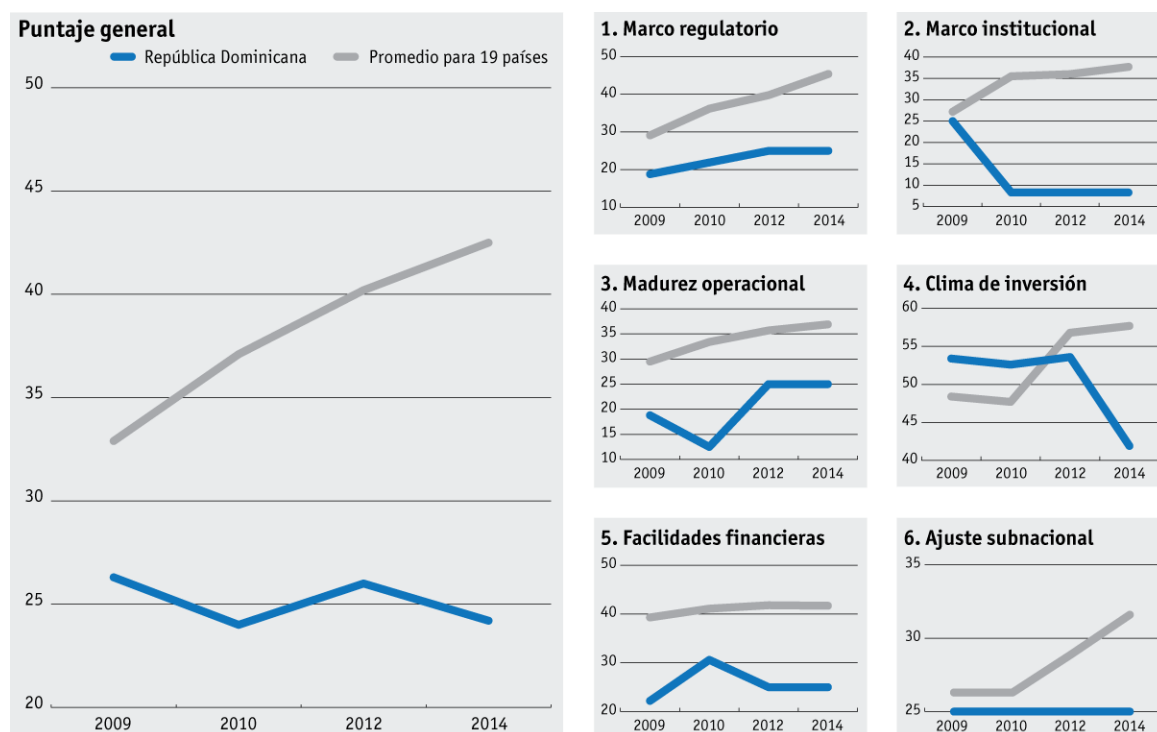


- Una ley sobre concesiones de obras públicas ha estado vigente desde 1996, autorizando que se contraten externamente las obras públicas de carreteras, proyectos de saneamiento del agua y aeropuertos. La Ley

de Inversiones Regionales y Locales con Participación Privada (Ley N° 29230) de 2008 le allanó el camino al gobierno para atraer inversiones al morigerar algunas de las condiciones para la aprobación del desembolso de fondos a través del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). La reglamentación de las APP es muy abarcadora y se aplica a todo tipo de infraestructura productiva y social, incluyendo el transporte, energía, telecomunicaciones, saneamiento, infraestructura social, cárceles, vivienda y proyectos turísticos. La reglamentación de las APP y concesiones descentralizadas rige para los tres niveles de gobierno de Perú, en todos los sectores, y requiere del mismo procedimiento. Además de la Ley 29230, la anterior administración adoptó legislación que define la inversión privada en proyectos públicos: el Decreto Legislativo 1012 de mayo de 2008 regula la participación del sector privado en la infraestructura y servicios públicos por medio de APP, estableciendo principios de adjudicación de riesgo de acuerdo con la capacidad de cada parte de mitigar dichos riesgos.

- En marzo de 2014 la Ley N° 30167 modificó el Decreto Legislativo 1012. Los principales cambios fueron los siguientes: i) El concepto de APP ha sido expandido, incluyendo el desarrollo de proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica. ii) Se permite desarrollar una APP sobre la base de más de un proyecto de inversión pública (PIP). iii) Para incorporar un proyecto al proceso PIP, la agencia estatal que hace la propuesta debe exhibir un análisis de los aspectos pertinentes del proyecto, tales como estudios pre-inversión, etc. iv) El diseño definitivo del contrato de APP por el respectivo Organismo Promotor de Inversión Privada (OPIP) debe contar con la opinión favorable del organismo público competente y del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), como requisito previo. v) Las modificaciones a la versión definitiva del contrato de APP que involucren cambios significativos (parámetros económicos y garantías) requerirán de la aprobación del MEF; desde la publicación de la Ley, los procesos de APP no pueden realizarse sin disponibilidad presupuestaria que atestigüe la existencia de recursos en la entidad pública competente. vi) Las iniciativas privadas de APP referidas a proyectos al nivel nacional pueden ser sometidas directamente a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION). vii) Ha sido creado un registro nacional de contratos de APP, a cargo del MEF.
- Como lo han hecho otros países latinoamericanos, Perú reformó su industria de la electricidad en 1992 con la adopción de la Ley 25844 y la creación de la Dirección General de Electricidad (DGE, el regulador nacional de la industria). La generación, transmisión y distribución fueron desagregadas, y la ley creó los incentivos necesarios para atraer la inversión privada en plantas generadoras con inversiones significativas. El proceso de licitación es transparente y tiene como objetivo promover la competencia, empleando criterios de beneficios económicos y reduciendo la discrecionalidad política en el proceso de toma de decisiones. El gobierno de Perú está comprometido para con la promoción de proyectos de APP en varios sectores de la economía y a través de distintos niveles de gobierno.

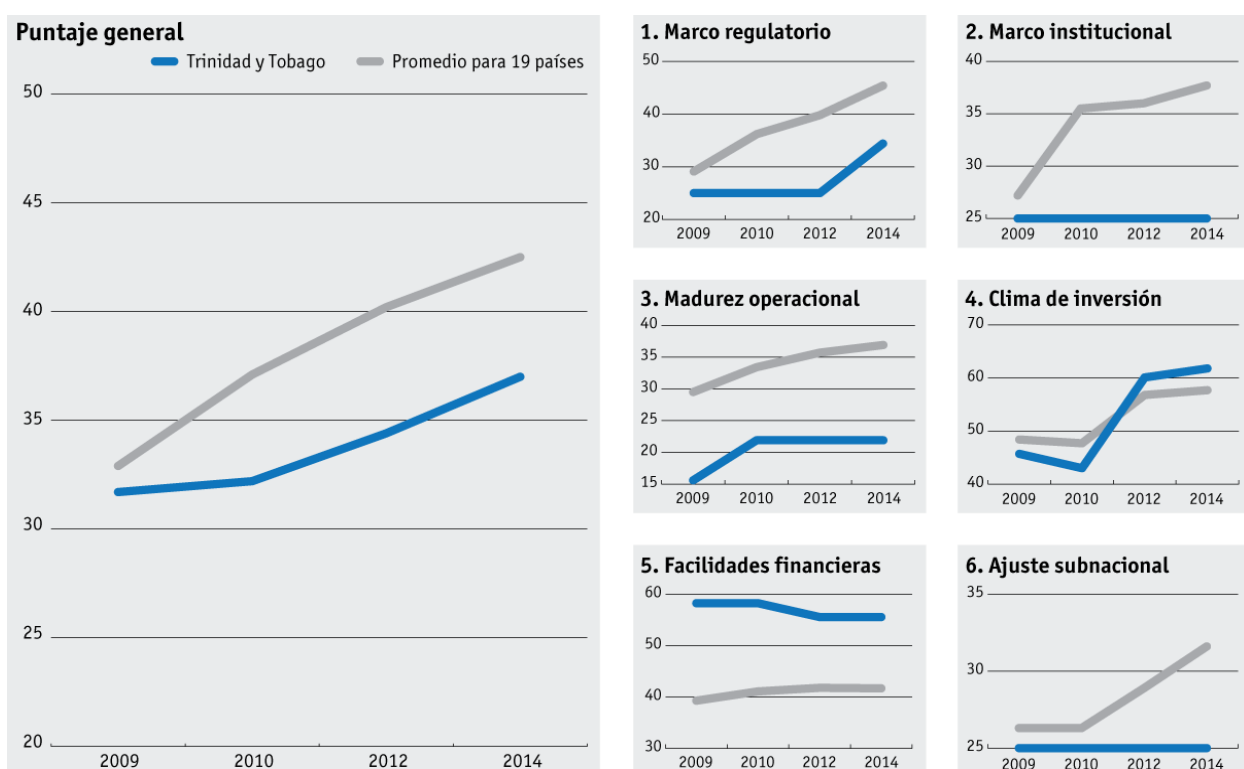
República Dominicana



- Los expertos señalan la ausencia de legislación específica sobre APP como el principal impedimento para un mayor desarrollo de APP en la República Dominicana. Si bien hay proyectos de ley que han sido circulados entre los legisladores desde 2009, no hay señales de que una ley sobre APP sea adoptada en el futuro cercano. Bajo la ley existente, cualquier institución pública puede planear una APP, pero la delegación de funciones gubernamentales (tales como concesiones) requiere de la aprobación de ambas cámaras de la legislatura y de un decreto del ejecutivo, tornando la aprobación de APP en un proceso extendido sin un marco estandarizado. Los procesos de toma de decisiones y las negociaciones son controladas por distintos órganos gubernamentales, careciéndose de una unidad central que dé consejo o supervise la contratación bajo las APP. De esta manera, es difícil generar el mínimo de capacidad de gestión y de habilidades de diseño que es necesario para que un sistema institucional de APP funcione apropiadamente y asegure eficientes actividades y procedimientos de inversión.
- A pesar de la ausencia de una ley marco sobre APP, la República Dominicana ha sido una de las jurisdicciones más activas del Caribe en términos de concesiones. Sin embargo, el planeamiento de APP a largo plazo ha sufrido por la inexistencia de una agencia de APP. La mayoría de los proyectos viales han sido administrados por una oficina que dependía directamente del presidente y que perdió apoyo político cuando cambió la administración presidencial. La falta de planeamiento y experiencia en el gobierno ha conducido también a problemas fiscales, especialmente en proyectos de carreteras con peaje, en los cuales el gobierno ha pagado decenas de millones de dólares a concesionarios para cubrir garantías de ingresos mínimos. Estas experiencias en el sector del transporte demuestran que la asignación de riesgo no ha sido suficiente, y el escepticismo político y público respecto al modelo de APP ha conducido a que el foco de las políticas regrese en los dos últimos años a modelos más tradicionales de inversión en infraestructura pública.

- El sector eléctrico es un tema contencioso en la sociedad dominicana. A pesar de (o por causa de) crisis energéticas que continúan, relacionadas con la falta de pago y el alto costo de los insumos de petróleo para un sistema de generación excesivamente dependiente del mismo, el gobierno ha sido incapaz de diversificar suficientemente la mezcla energética en años recientes. Más de la mitad (el 54%) de la capacidad de generación de electricidad depende aún de combustibles derivados del petróleo. El gobierno está agregando capacidad de generación basada en el carbón y el gas natural, con cierta participación privada, pero carece del foco en la inversión privada en energías renovables que ha sido exhibido por muchos otros países de la región. A fines de 2013 el presidente hizo un llamamiento a una mayor inversión privada en la energía, pero a comienzos de 2014 la legislatura había aprobado cambios que permitían una mayor participación gubernamental en la generación de electricidad, y el ministro de energía y minería estaba llamando a obtener un nuevo modelo de inversión conducido por el sector público.

Trinidad y Tobago

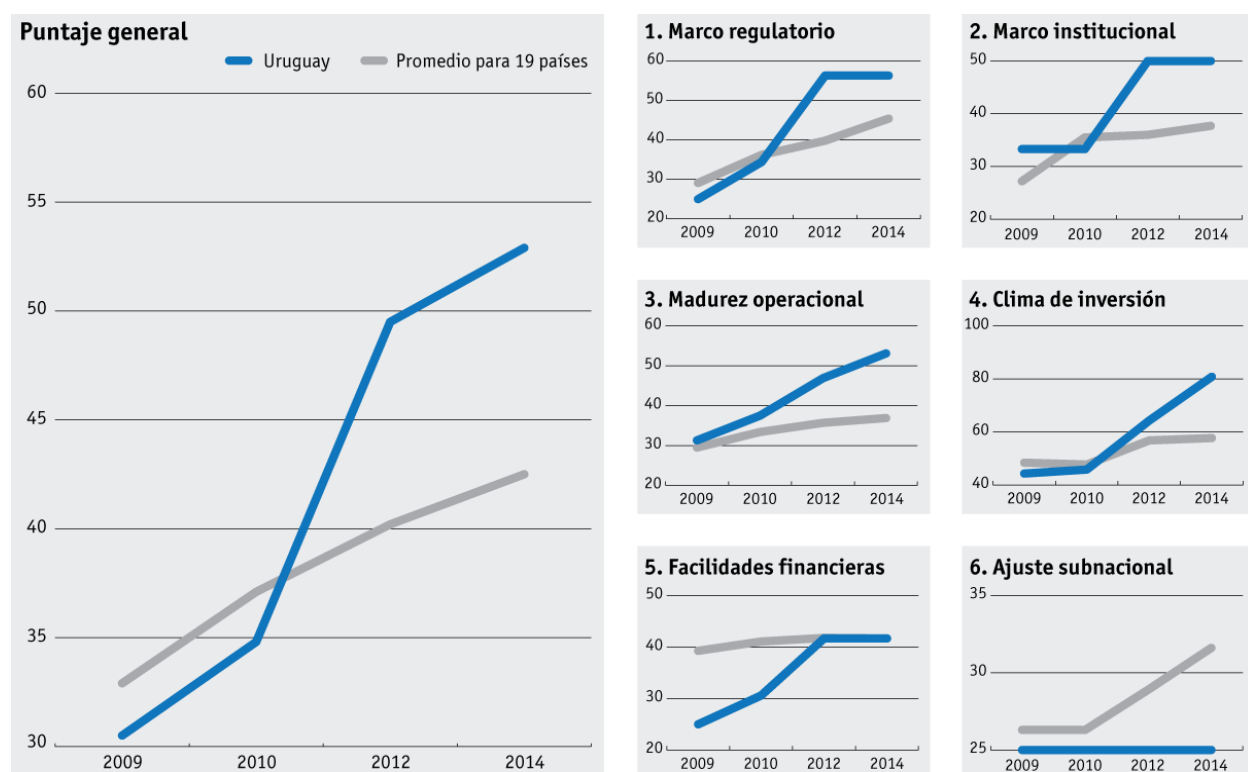


- En mayo de 2012 el gabinete aprobó la política nacional sobre APP, que establece un marco institucional para desarrollar e implementar Asociaciones Público-Privadas. La unidad de APP, contenida en el Ministerio de Hacienda y Economía, tiene a su cargo desarrollar y promover las políticas sobre APP, evaluar potenciales proyectos para asegurarse de que se atienen a los objetivos gubernamentales y a las restricciones presupuestarias, y trabajar con la agencia contratante para desarrollar e implementar proyectos. Las otras entidades públicas participantes en el proceso de APP son el comité ministerial de APP, que debe aprobar todos los proyectos, y las agencias contrayentes, que deben gestionar y supervisar los proyectos durante la duración de sus contratos.
- Trinidad y Tobago ha tenido poca experiencia con APP y carece de los conocimientos para poder administrar un proyecto en forma independiente. La política nacional sobre APP provee principios básicos

en torno de componentes clave como la transparencia, adjudicación de riesgos, análisis de valor por dinero y supervisión, pero los detalles quedan para ser determinados caso por caso. Desde la adopción de esta política, el gobierno ha estado trabajando para construir capacidad, desarrollar un listado de proyectos potenciales, y poner a prueba el proceso lanzando dos APP en salud y educación. Uno de los mayores obstáculos ha sido la falta de conocimientos institucionales, de manera que hay consultores externos de varias agencias multilaterales, tales como el BID y el FOMIN, trabajando estrechamente con funcionarios gubernamentales para enseñarles cómo administrar una APP.

- La voluntad política al nivel gubernamental es fuerte, y el gabinete ha aprobado casi 20 proyectos, varios de ellos en el transporte y los servicios públicos, que podrían ser lanzados como APP en los próximos años. La expectativa es la de construir capacidad, mediante los proyectos iniciales en salud y educación, y luego lanzar proyectos mayores de infraestructura pública. Si bien los funcionarios del gobierno reconocen cuán importante es la inversión en infraestructura para el crecimiento del PIB, existe el riesgo de perder impulso y voluntad política si el proceso de lanzar proyectos se dilata demasiado.

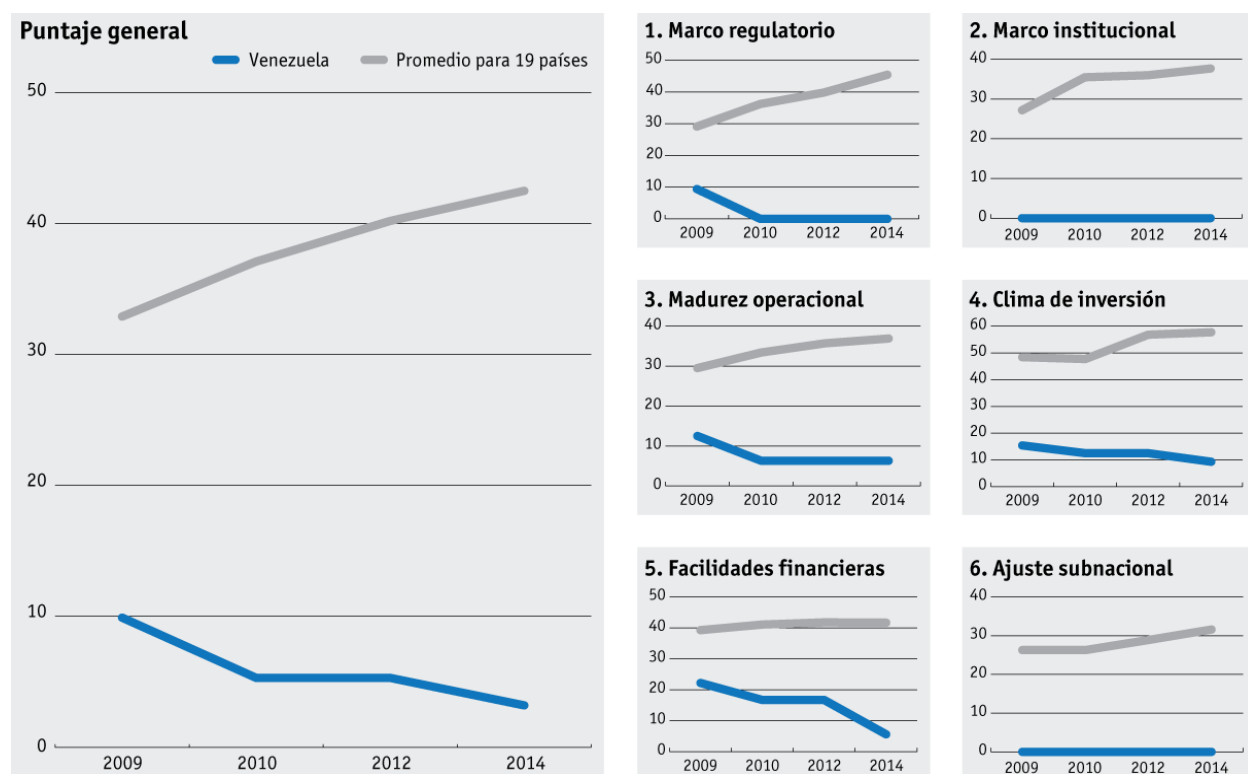
Uruguay



- En los dos últimos años el gobierno ha adoptado los decretos 017/012 y 280/012 con reglamentaciones adicionales que mejoran el proceso de pasar revista a la evaluación técnica de emprendimientos propuestos. Estas normas suplementan la ley de APP que entró en vigencia en agosto de 2011 y que estableció un marco jurídico para las APP en Uruguay. La ley de APP se aplica a proyectos de infraestructura del transporte y energía alternativa pero no al sector del agua, e incluye buenas prácticas tales como los análisis de valor por dinero y costo-beneficio, adjudicación de riesgos, evaluación de riesgo fiscal, y establecimiento de un proceso para la identificación y planificación de proyectos.

- La Oficina de Planeamiento y Presupuesto evalúa la factibilidad financiera de las APP, mientras que una nueva unidad de APP dentro del Ministerio de Economía y Finanzas evalúa el riesgo fiscal y realiza análisis costo-beneficio y de valor por dinero para determinar la conveniencia de un proyecto. La alta calidad de las instituciones uruguayas y su foco puesto en el mejoramiento de la capacidad técnica podrían compensar la falta de experiencia en la implementación de APP.
- Se permite la inversión en la generación de energía renovable, pero la empresa de electricidad controlada por el estado, Usinas y Terminales Eléctricas (UTE), es la única compradora de tales proyectos, y no se permite a los generadores privados participar en métodos tradicionales de generación. Si bien la voluntad política de emplear APP en el sector del transporte no se extiende aún al agua y saneamiento, cuatro proyectos de APP ya están avanzando, incluyendo puertos, instituciones culturales, carreteras y el sistema carcelario. Parecería que el nuevo equilibrio de fuerzas políticas tras las elecciones presidenciales y legislativas de 2014 apoyará la continuación del programa de APP.

Venezuela



- El gobierno de Venezuela continúa impidiendo la participación del sector privado en infraestructura. En los sectores del agua y del transporte se ha echado atrás desde 2007 con respecto a la incorporación de capital privado. Tras una severa crisis energética en 2007, la subsiguiente nacionalización del sector energético y otra crisis energética de 2009 a 2013, el gobierno ha adoptado el racionamiento del agua y de la electricidad en la capital, Caracas, y otras ciudades desde comienzos de 2014. La compañía de electricidad de propiedad estatal, Empresa Eléctrica Socialista (CORPOELEC), tiene a su cargo los servicios públicos nacionalizados, pero su mal manejo y la falta de inversión en el sector eléctrico han dado como resultado cortes de luz con regularidad. Varios estados experimentaron tres distintos cortes masivos

en 2013, y dos otros cortes afectaron hasta nueve estados simultáneamente durante la primera mitad de 2014.

- Las leyes venezolanas autorizan APP en el sector, pero la actividad en infraestructura ha sufrido, en parte debido a un deterioro en el ambiente de inversiones, incertidumbre en cuanto a la dirección de las políticas gubernamentales, y la percepción de la falta de un marco regulador. Sin embargo, la no inclusión del sector privado se deriva principalmente de la predisposición ideológica del estado a no otorgar un papel demasiado grande al sector privado en segmentos que considera estratégicos. La inversión en infraestructura está ahora plenamente en manos estatales y centralizada en el gobierno federal. El proceso para la aprobación de inversiones es opaco, y el financiamiento se obtiene principalmente mediante mecanismos que lo excluyen de los balances o, indirectamente, del capital de trabajo de empresas privadas que aguardan el pago por parte del gobierno por servicios prestados. Una escasez de divisas ha afectado negativamente la capacidad de pago del gobierno, y esto ha incrementado sus deudas con contratistas y proveedores en años recientes.
- En la práctica no se aplican ni el marco preexistente para las concesiones ni las reglas preexistentes de resolución de conflictos. El ambiente general para la inversión se ve afectado por la inseguridad contractual y el riesgo de las nacionalizaciones, si bien éstas no se han reanudado desde que Nicolás Maduro asumió el cargo de presidente en abril de 2013. El sistema de cambio de divisas, cada vez más arcano, impide a las compañías la repatriación de dividendos o la importación de materias primas necesarias, lo cual sólo torna más inviable la inversión. La participación de entidades que no son parte del gobierno venezolano en la inversión en infraestructura generalmente implica negociaciones directas y acuerdos bilaterales con gobiernos afines.

APÉNDICE I – Trasfondo del Infrascopio

En 2009 la Unidad de Inteligencia de The Economist (The Economist Intelligence Unit) creó un índice comparativo para 19 países de América Latina y el Caribe (ALC) que evaluaba su capacidad para implementar proyectos de concesión sustentables y eficientes en sectores clave de la infraestructura, principalmente el transporte y el agua. El índice, cuya intención era la de servir como herramienta de aprendizaje para Asociaciones Público-Privadas (APP), fue encargado por el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN), el cual forma parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El índice se construyó empleando una amalgama de fuentes secundarias, datos del Banco Mundial y de la Unidad de Inteligencia de The Economist, textos regulatorios y jurídicos primarios, y entrevistas con expertos y funcionarios de gobierno. Se diseñó específicamente como una guía para formuladores de políticas e instituciones de desarrollo que procuraban mejorar las condiciones en cada país para estos proyectos vitales y complejos.

Específicamente, el índice fue diseñado para evaluar disposición y capacidad, dividiendo el ciclo de vida de los proyectos APP en seis componentes: 1) el marco jurídico y regulatorio de un país para la participación privada en infraestructura; 2) el diseño y responsabilidades de las instituciones que preparan, adjudican y supervisan proyectos; 3) la capacidad de un gobierno para hacer valer las leyes y regulaciones sobre concesiones, así como la cantidad de proyectos previos y su tasa de éxito (“madurez operativa”); 4) el ambiente de negocios, político y social para la inversión; 5) los instrumentos financieros para el financiamiento de infraestructura; y 6) la calidad de los marcos y experiencias subnacionales en cuanto a APP.

El índice experimentó una actualización metodológica en 2010. Como parte de este proceso, un panel de expertos provenientes de más de una docena de partes interesadas se reunió en la sede del BID en Washington, Estados Unidos, para debatir cambios en la metodología. Tras esta revisión, el Infrascopio fue expandido para incluir el sector eléctrico –el índice anterior sólo abarcaba el agua y el transporte– y para incrementar el peso de las categorías de ambiente para las inversiones y de instrumentos financieros. Asimismo se agregaron dos nuevos indicadores al índice: un “Factor de ajuste subnacional” y un indicador de “Voluntad política”.

Las definiciones, temas y foco sectorial para el Infrascopio fueron desarrollados en colaboración con un grupo de expertos regionales y sectoriales. Este grupo abarcó especialistas y partes interesadas (formuladores de políticas, abogados, consultores y personal de bancos de desarrollo) de los países, así como expertos regionales e internacionales en APP. El grupo validó las ponderaciones de las categorías, y la Unidad de Inteligencia de The Economist trabajó con expertos independientes de las regiones y de los países para realizar ajustes a los indicadores en forma específica para las regiones.

El Banco Mundial, el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD) y el Banco Asiático de Desarrollo han emprendido Infrascopios regionales para África, Europa del Este y Asia, respectivamente, sobre la base de la metodología desarrollada por la UIE y FOMIN para América Latina.

Diferenciación entre participación privada y asociaciones con el sector privado

Este estudio traza una diferencia entre las APP y las muchas otras formas de participación privada. Para los fines del Infrascopio, el término “APP” se refiere específicamente a proyectos en los cuales existe un contrato a largo plazo entre un organismo del sector público y una entidad del sector privado para el diseño, construcción (o modernización), operación y mantenimiento de infraestructura pública. Generalmente el financiamiento es provisto por la entidad del sector privado, y se transfieren al mismo significativos riesgos referidos a la construcción, operación y mantenimiento, asumiendo además el riesgo por disponibilidad o por demanda. Sin embargo, el organismo del sector público retiene la responsabilidad por la supervisión de las políticas y por la reglamentación, y la infraestructura generalmente revierte al control del sector público a la conclusión del plazo del contrato.

Debido a la definición específica de APP empleada en este estudio, los indicadores relacionados con el diseño, experiencia y capacidad institucionales excluyen, en gran medida, la experiencia de un país en cesiones y contratos de gestión y arrendamiento. Los países con experiencia en gestión y arrendamiento o privatización tendrán resultados ligeramente mejores que los que carecen de ella, pero una extensa experiencia en cualquiera de estas dos áreas no se considera transferible automáticamente a la implementación de APP. En consecuencia de esto, las cifras sobre proyectos tomados de la base de datos del Servicio de Asesoramiento para Infraestructura Pública-Privada (PPIAF) del Banco Mundial sólo incluyen concesiones y proyectos de nueva creación. Se aplica un foco estrecho, porque típicamente estas APP más complejas se rigen por una legislación distinta que las cesiones, y se requieren un grupo de trabajos por separado y una interacción más compleja entre socios públicos y privados. Por ejemplo, mientras que las privatizaciones permiten al sector público percibir dinero a cambio de la venta de bienes y son de implementación relativamente simple, en las APP el gobierno y/o los usuarios pagan dinero por el bien o servicio. Esto impone mayores restricciones financieras al sector público, causando que el financiamiento sea más complejo, y por añadidura riesgoso. Estos elementos se acrecientan aún más por el hecho de que los contratos de APP deben atenerse a un enfoque de ciclo de vida para la supervisión de estándares de calidad y servicio durante un período extendido de tiempo, tras el cual el bien regresa al sector público.

Diferenciación de los componentes de la cadena de valor de la APP

Las categorías que componen el índice general señalan aspectos cruciales de la cadena de valor de la APP, comenzando con la concepción del proyecto y abarcando su diseño, aplicación, supervisión, finalización y financiamiento. Específicamente, el índice evalúa la disposición y capacidad dividiendo el ciclo de vida del proyecto APP en cinco componentes: 1) el *marco jurídico y regulatorio* de un país para proyectos de concesión; 2) el diseño y responsabilidades de las instituciones que preparan, adjudican y supervisan proyectos (*marco institucional*); 3) la capacidad del gobierno para hacer valer las leyes y reglamentaciones de las concesiones, así como la cantidad y tasa de éxito de proyectos anteriores (*madurez operativa*); 4) el ambiente de negocios, político y social para la inversión (*ambiente para la inversión*); y 5) los *instrumentos financieros* para el financiamiento de infraestructura.

Además, para reconocer la importancia de la actividad que tiene lugar a nivel de regiones subnacionales, en 2010 se agregó una sexta categoría e indicador por separado para APP subnacionales (*factor de ajuste subnacional*).

¿Cómo definimos las APP?

En el sector de generación de electricidad, consideramos que son APP o bien sistemas Construcción-Operación-Transferencia (COT) o Construcción-Operación-Posesión (COP) con contratos a largo plazo o bien acuerdos de compra de electricidad (ACE) con empresas públicas o privadas de distribución o empresas estatales integradas de electricidad. Si bien la central eléctrica no revierte al estado y continúa siendo de propiedad privada, consideramos que tanto los COP como estos contratos a largo tiempo son APP, ya que se diferencian de la empresa pública integrada de electricidad con una reglamentación sobre tasa de rendimiento.

En el sector del agua, nuestro análisis incluye las inversiones del sector privado mediante sistemas COT y COP con esquemas de regulación de precios con incentivos dentro de las APP. Los ejemplos incluyen el tratamiento del agua y el suministro de agua potable o empresas de agua plenamente integradas, sea bajo un contrato a largo plazo o el establecimiento periódico de tarifas siempre y cuando el establecimiento de tarifas promueva un suministro eficiente.

Desagrupación de proyectos: ¿cuándo sigue siendo una APP?

Desagrupar los proyectos de APP se ha tornado cada vez más importante para generar valor por dinero. Agrupar la inversión, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento puede potencialmente reducir el valor por dinero de un proyecto al afectar la competencia. Los proyectos de tal complejidad frecuentemente exigen que las firmas formen consorcios para completarlos, un proceso que puede conducir a costos de transacción significativos. Por

añadida, el financiamiento privado puede ser más caro que el financiamiento público. Nuestro estándar mínimo para una APP exige que el sector privado se haga responsable de la operación y mantenimiento, y se haga cargo de un riesgo de demanda significativo. En el otro extremo del espectro, excluimos a empresas de servicios plenamente privatizadas e integradas con reglamentaciones sobre tasas de rendimiento. Teniendo presente estos límites, consideramos que los siguientes casos constituyen APP: cuando el gobierno emprende un proyecto con bajos requerimientos iniciales de inversión y financiamiento pero transfiere la operación, mantenimiento y riesgo de demanda al sector privado; cuando el gobierno construye y financia un proyecto y luego transfiere la operación, mantenimiento y un significativo riesgo comercial al sector privado; y cuando el gobierno provee financiamiento de deuda, mientras el sector privado aporta capital y construye, opera y mantiene el proyecto, haciéndose cargo de un significativo riesgo de demanda. Sin embargo, excluimos los contratos de arrendamiento de nuestra definición de APP, ya que son esencialmente operaciones de financiamiento en los cuales los riesgos comerciales y operativos siguen correspondiendo al estado.

Definición de los sectores del agua, transporte y energía en el estudio

Agua/saneamiento se refiere a proyectos de agua potable y saneamiento. Transporte se refiere a puertos marítimos, aeropuertos, carreteras y autopistas y ferrocarriles. Energía se refiere a la generación de energía, específicamente generación de electricidad. La extracción de energía no está cubierta aún. El elemento clave aquí es la evaluación del ambiente para la inversión competitiva, privada en generación de electricidad vía concesiones, las cuales pueden ser por períodos indefinidos o fijos. La competencia puede ser cara a cara por el derecho de brindar el servicio al mercado.

APÉNDICE II – Metodología, fuentes y definiciones detalladas de los indicadores

i. Metodología

La metodología para este estudio de evaluación comparativa fue creada por el equipo de investigación de la Unidad de Inteligencia de The Economist en consulta con el Fondo Multilateral de Inversiones, expertos sectoriales regionales del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial, y un grupo más amplio de partes interesadas sectoriales. La lista original de indicadores y su foco de investigación fueron conceptualizadas en un taller al que asistieron expertos y ejercitantes sectoriales internacionales y regionales a fines de diciembre de 2008. El diseño definitivo del índice estuvo también influenciado por anteriores marcos adoptados por la Unidad de Inteligencia de The Economist, el Foro Económico Mundial y el Programa de las Naciones Unidas Para el Desarrollo. La lista de indicadores fue enmendada nuevamente a comienzos de 2010 tras una extensa revisión por pares, con miras a mantener lo más posible la consistencia a través de los años, a la par que incrementar el rigor, pertinencia y aplicabilidad global del índice.

ii. Fuentes

El equipo de investigación de la Unidad de Inteligencia de The Economist reunió datos para el índice de las siguientes fuentes:

- Entrevistas y/o cuestionarios de expertos sectoriales, consultores y funcionarios gubernamentales
- Textos jurídicos y regulatorios
- Evaluaciones del riesgo país e informes sobre países de la Unidad de Inteligencia de The Economist
- Estudios académicos
- Páginas Web de autoridades gubernamentales
- Informes de medios de información locales e internacionales
- Estrategias por país del Banco Interamericano de Desarrollo
- Base de datos de Participación Privada en Infraestructura del Banco Mundial
- Transparencia Internacional
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Se realizaron alrededor de 40 entrevistas telefónicas en profundidad con formuladores de políticas y expertos legales y en la infraestructura de los países de instituciones multilaterales de consultoría y del sector privado.

Para obtener la bibliografía general y específica por países, por favor visitar: www.eiu.com/lacinfrascope2014

iii. Cálculo del índice

a) Puntuación

Todos los indicadores cualitativos han recibido una puntuación en una escala dividida en números enteros. Dicha escala indica puntuaciones de entre 0 y 4 ó entre 0 y 3 dependiendo de las definiciones y método de puntuación formulados para cada indicador. Los puntos son adjudicados por los gerentes de investigación y el equipo de analistas de países de la Unidad de Inteligencia de The Economist de acuerdo con los criterios de puntuación. Dichas puntuaciones en números enteros son luego trasladadas a una puntuación de 0-100 para tomarlas comparables con los indicadores cuantitativos del índice.

b) Normalización

Los puntos logrados en los indicadores son normalizados y luego agregados a través de las categorías para permitir una comparación de conceptos más amplios a través de los países. La normalización traslada las bases de los datos en crudo de los indicadores a una unidad común para que puedan ser agregados. Los tres indicadores de datos cuantitativos en los cuales un valor más alto indica una mayor experiencia con concesiones, un mejor clima para los negocios o un ambiente político mejor se han normalizado sobre la base de:

$$x = (x - \text{Mín}(x)) / (\text{Máx}(x) - \text{Mín}(x))$$

donde Mín(x) y Máx(x) son, respectivamente, los menores y mayores valores en los 19 países para un indicador dado. El valor normalizado se transforma luego de un valor de entre 0 y 1 a un puntuación de 0-100 para tornarlo directamente comparable con otros indicadores.

Esto significa en definitiva que el país con el más alto valor de los datos en crudo alcanzará una puntuación de 100, mientras que el menor tendrá una puntuación de 0.

c) Ponderación del índice

Al concluir la puntuación y normalización de los indicadores, la Unidad de Inteligencia de The Economist seleccionó una serie de ponderaciones predeterminadas consideradas apropiadas para el cálculo del índice general (ver la tabla a continuación). Estas ponderaciones no están pensadas como representaciones de un juicio definitivo sobre la importancia relativa de los indicadores. Las mismas pueden ser cambiadas a voluntad por los usuarios.

El modelado y ponderación de los indicadores y categorías en el índice da como resultado puntuaciones de 0-100 para cada país, donde 100 representa la más alta calidad y trayectoria, y 0 la más baja. Los 19 países evaluados pueden entonces ser ordenados de acuerdo a estas puntuaciones.

Tabla 1: Ponderaciones

PRINCIPALES CATEGORÍAS	Ponderación %
1) MARCO REGULATORIO	25,0%
2) MARCO INSTITUCIONAL	20,0%
3) MADUREZ OPERATIVA	15,0%
4) CLIMA PARA LOS NEGOCIOS	15,0%
5) INSTRUMENTOS FINANCIEROS	15,0%
6) AJUSTE SUBNACIONAL	10,0%

INDICADORES	Ponderación %
1) MARCO REGULATORIO	
1.1) Coherencia y calidad de reglamentaciones sobre APP	37,50%
1.2) Eficacia en la selección y toma de decisiones sobre APP	25,00%
1.3) Equidad/apertura en las licitaciones, cambios contractuales	12,50%
1.4) Mecanismos de resolución de disputas	25,00%
2) MARCO INSTITUCIONAL	
2.1) Calidad de diseño institucional	66,67%

2,2) Riesgo contractual, de demora y expropiación de las APP	33,33%
3) MADUREZ OPERATIVA	
3,1) Capacidad pública para planificar y supervisar APP	25,00%
3,2) Métodos y criterios para adjudicar proyectos	12,50%
3,3) Trayectoria de los reguladores en la adjudicación de riesgos	12,50%
3,4) Experiencia en proyectos APP (concesiones)	25,00%
3,5) Calidad de los proyectos APP (concesiones)	25,00%
4) CLIMA DE INVERSIÓN	
4,1) Distorsión política	25,00%
4,2) Ambiente para los negocios	25,00%
4,3) Voluntad política	50,00%
5) INSTRUMENTOS FINANCIEROS	
5,1) Riesgo del pago por el gobierno	22,22%
5,2) Mercado de capitales para el financiamiento privado de infraestructura	44,44%
5,3) Deuda vendible	22,22%
5,4) Apoyo gubernamental y accesibilidad para usuarios de bajos ingresos	11,11%
6) AJUSTE SUBNACIONAL	
6,1) Factor de ajuste subnacional	100,00%

iv. Definiciones detalladas de los indicadores

1. Marco jurídico y regulatorio

(1.1) Coherencia y calidad de reglamentaciones sobre APP: “¿Cuán coherentes son las leyes y reglamentaciones sobre APP para proyectos APP al nivel nacional? ¿Establecen las reglamentaciones claros requerimientos y mecanismos de supervisión para la implementación de proyectos (preparación de proyectos, licitación, adjudicación de contratos, construcción y operación)? ¿Debe el riesgo ser adjudicado a distintas partes de acuerdo a su capacidad para gestionarlo? ¿Existe un sistema claro para compensar al sector privado por actos de la autoridad que introducen cambios en las condiciones económicas específicas del sector que no estaban previstos durante la licitación?” Toma en cuenta también si las regulaciones evitan derechos de compensación sin tope por cambios en el equilibrio financiero, de manera que el estado sólo reconoce obligaciones contingentes comerciales contractuales puestas explícitamente por escrito.

Puntuación:

0=El marco jurídico es tan complejo o restrictivo que en la práctica es extremadamente difícil implementar concesiones al nivel nacional;

1=El marco jurídico permite concesiones al nivel nacional, pero está confusamente definido y la adjudicación de riesgos y compensación son poco claros e ineficientes;

2=El marco jurídico permite concesiones al nivel nacional y asimismo establece reglas generales y sin tope sobre supervisión, adjudicación de riesgos y compensaciones;

3=El marco jurídico es en general bueno y coherente, ocupándose de temas de adjudicación de riesgo a la par que subsiste cierta ambigüedad sobre sistemas de compensación e implementación de proyectos;

4=El marco jurídico es abarcador y coherente a través de sectores y niveles de gobierno, se ocupa de temas de adjudicación de riesgos y compensaciones de acuerdo con principios económicos estrictos y establece una supervisión sofisticada y coherente de la implementación de los proyectos.

(1.2) Eficacia en la selección y toma de decisiones sobre APP: “¿Establecen las reglamentaciones marcos eficientes para el planeamiento y una correcta contabilidad de obligaciones contingentes? ¿Han determinado los reguladores técnicas apropiadas de planeamiento de proyectos y análisis de costo-beneficio para asegurar que una APP es la alternativa óptima para el financiamiento del proyecto y provisión del servicio? ¿Mide sistemáticamente la Oficina de Presupuesto las obligaciones contractuales contingentes y contabiliza pagos por la inversión que se han demorado en una forma consistente con la contabilidad de las inversiones públicas?”

Puntuación:

0=Los procesos de toma de decisiones no están definidos –son erráticos y están sujetos a cambios, sin contabilizar obligaciones–;

1=Los procesos de toma de decisiones están definidos pero sólo se siguen ocasionalmente, y la contabilización de obligaciones no está bien establecida;

2=Los procesos de toma de decisiones están definidos y son seguidos, pero las prácticas contables no son adecuadas;

3=Una toma de decisiones apropiada ha sido adoptada y es empleada para decisiones sobre proyectos APP, si bien la contabilidad de las obligaciones debería mejorarse para obtener decisiones más coherentes;

4=La selección de proyectos APP es consistentemente el resultado de diversas consideraciones sobre eficacia, costo-beneficio y evaluación social exigidas por ley y acompañadas por prácticas contables rigurosas.

(1.3) Equidad/apertura en las licitaciones y cambios contractuales: “¿Las reglamentaciones para proyectos de concesión al nivel nacional favorecen injustamente a ciertos postores y operadores por sobre otros? ¿Exigen y establecen las reglamentaciones una licitación competitiva (es decir, el empleo de criterios objetivos durante el proceso de selección, requiriendo la publicación de los documentos de licitación necesarios, los contratos y los cambios en los contratos)? ¿Exigen las reglamentaciones una licitación por todo trabajo adicional significativo que sea necesario? ¿Se ha establecido un sistema de supervisión independiente de tales procesos y condiciones para una renegociación?”

Puntuación:

0=Las reglamentaciones favorecen injustamente a ciertos postores por sobre otros, no rigen exigencias de transparencia y los contratos sufren cambios en forma discrecional;

1=Las reglamentaciones favorecen hasta cierto punto a determinadas partes, y los sistemas de licitación, transparencia y negociación son pobres;

2=La licitación de proyectos es equitativa y transparente, pero las renegociaciones y expansiones están pobremente reglamentadas;

3=En general las reglamentaciones definen un campo de juego parejo, con inclusión de consideraciones sobre expansiones, renegociación y ajustes de contratos;

4=Las reglamentaciones establecen procedimientos de licitación equitativos y transparentes, establecen límites a las renegociaciones y ajustes y exigen una supervisión independiente de procedimientos post-adjudicación.

(1.4) Mecanismos de resolución de disputas: “¿Existen mecanismos equitativos y transparentes para resolver controversias entre el estado y el operador? ¿Provee la legislación sistemas técnicamente adecuados y eficaces de

conciliación? ¿Deben las decisiones arbitrales llevarse a cabo de acuerdo a la ley y a los contratos, sin dilatadas apelaciones?”

Puntuación:

- 0=Los sistemas de resolución de disputas para las APP no están definidos y son insuficientes;
- 1=Existen mecanismos de resolución de disputas, pero no son transparentes o eficientes;
- 2= Existen mecanismos adecuados de resolución de disputas, pero el arbitraje y las apelaciones son dilatados y complejos;
- 3=Existen mecanismos integrales, eficaces de resolución de disputas, que toman en cuenta las consideraciones técnicas necesarias;
- 4=Mecanismos efectivos y eficaces de resolución de disputas establecen un arbitraje independiente de acuerdo a la ley y los contratos, sin dilatadas apelaciones y con el acompañamiento de alternativas prejudiciales de reconciliación viables.

2. Marco institucional

(2.1) Calidad de diseño institucional: Este indicador evalúa la existencia y papel ejercido por varias agencias necesarias para una adecuada supervisión y planificación de proyectos a nivel federal, tales como una oficina de APP a nivel ministerial, una Agencia Estatal de Contratación y una Agencia Consultora de APP y una Agencia Reguladora para hacer cumplir las normas de los proyectos. Toma también en cuenta el papel supervisor y participación de las oficinas gubernamentales de presupuesto y planificación.

Puntuación:

- 0=No existen agencias u oficinas específicas para APP, y las instituciones pertinentes en este sector carecen de obligación de rendir cuentas y de independencia de buscadores de rentas;
- 1=Existen un cierto nivel de supervisión y frenos y contrapesos, pero no son integrales, y las agencias están altamente sujetas a distorsión política.
- 2=Existen agencias y son de naturaleza en gran medida técnica, pero no desempeñan todas las funciones necesarias para una supervisión sectorial integral;
- 3=Existen las agencias necesarias y en general desempeñan todas las funciones necesarias para una supervisión sectorial, si bien su estructura y funciones podrían mejorarse;
- 4=El diseño institucional establece agencias satisfactorias de supervisión y planeamiento, e incorpora frenos y contrapesos para asegurar un eficaz planeamiento, regulación y mejor rendición de cuentas.

(2.2) Riesgo contractual, de demora y expropiación de las APP: “¿Hacen valer las cortes los derechos de propiedad y los fallos arbitrales? ¿Hacen valer las cortes los contratos relacionados con el recupero de costos? ¿Pueden apelar los inversores contra fallos de los reguladores, expedir la transferencia de contratos para su alejamiento de los proyectos y obtener una compensación equitativa por terminación anticipada?” También se toma en cuenta si el estado cuenta con un mecanismo expeditivo para reemplazar a operadores que han fallado para así proteger los derechos de los acreedores.

Puntuaciones:

- 0=Las cortes escasamente hacen valer los derechos de operadores e inversores y los fallos arbitrales, y no existe un sistema de apelaciones eficaz;
- 1=Las cortes hacen valer ocasionalmente los derechos de operadores e inversores y los fallos arbitrales, pero de manera ineficaz;
- 2=Las cortes generalmente hacen valer los contratos, los derechos de operadores e inversores y los fallos arbitrales, pero son frecuentes los atascamientos;

3=Las cortes hacen valer los contratos en forma consistente y eficaz y permiten apelar al regulador con respecto a los fallos; aseguran una compensación equitativa por la terminación anticipada y transferencia de contratos, si bien ocurren retrasos y pueden generar un riesgo de atascamiento;

4=Las cortes hacen valer eficazmente los derechos de operadores e inversores en APP y los fallos arbitrales, haciendo posibles las transferencias expeditivas de contratos y asegurando que la terminación anticipada ocurra sólo bajo circunstancias excepcionales de interés público, con una compensación equitativa para el operador y protección para los acreedores.

3. Madurez operativa

(3.1) Capacidad pública para planificar y supervisar APP: “¿Es robusta la capacidad pública para el planeamiento, diseño/ingeniería, evaluación ambiental, supervisión de normas de servicio de proyectos al nivel nacional y resolución de conflictos? ¿Y poseen los funcionarios gubernamentales conocimientos en financiamiento de proyectos, evaluación de riesgos y diseño de contratos? ¿Emplean las autoridades financieras prácticas contables adecuadas al considerar las obligaciones fiscales y contingentes? ¿Tienen la reputación de diseñar contratos que reducen el oportunismo post-licitación?”

Puntuación:

0=Las agencias federales carecen de todo conocimiento y experiencia necesarios;

1=Las agencias federales tienen muy limitados conocimientos y experiencia en proyectos;

2=Las agencias federales poseen un cierto grado de conocimientos o experiencia en la planificación, diseño y financiamiento de proyectos y supervisan la calidad del servicio hasta un limitado grado;

3=Las agencias federales poseen en general los necesarios e integrales conocimientos y experiencia sobre planeamiento, diseño y financiamiento de proyectos, dando prueba de una moderada capacidad de supervisión de la calidad de servicio;

4=Las agencias federales poseen los necesarios conocimientos y experiencia y regulan eficazmente el sector en forma consistente.

(3.2) Métodos y criterios para la adjudicación de proyectos: “¿Cuál ha sido la trayectoria de las agencias federales en el uso de licitaciones competitivas y factores económicos objetivos como principal consideración en la adjudicación definitiva de proyectos y contratos? ¿Se emplean en la adjudicación de proyectos sistemas eficientes en cuanto a incentivos (por ejemplo, en proyectos de carreteras con peajes, el uso del valor neto actual de ingresos en contratos con períodos de longitud variable)?”

Puntuación:

0=La agencia otorgante adjudica proyectos sobre la base de consideraciones subjetivas y no emplea variables económicas objetivas;

1=La agencia otorgante ha tenido una trayectoria pobre, pero toma en cuenta factores económicos con ciertos límites a la discrecionalidad;

2=El regulador toma en consideración criterios económicos para la adjudicación de proyectos, si bien los mismos no son siempre los más eficaces y apropiados, y los factores subjetivos siguen desempeñando un papel importante;

3=El regulador exhibe una buena trayectoria que podría mejorarse (es decir, emplea variables económicas, pero no les da prioridad por sobre otros factores);

4=El regulador exhibe una excelente trayectoria y emplea criterios económicos en una forma eficaz, transparente y coherente.

(3.3) Trayectoria de los reguladores en la adjudicación de riesgos: “¿La adjudicación de riesgos entre el estado y el sector privado ha sido exitosa en proyectos al nivel nacional en años recientes? ¿Cuán eficaz ha sido el empleo de garantías y de fianzas de cumplimiento para la diversificación del riesgo de los contratos?”

Puntuación:

- 0=La adjudicación de riesgos frecuentemente se gestiona en forma inapropiada;
- 1=El riesgo ha sido adjudicado apropiadamente sólo en ciertas ocasiones, como lo evidencia la alta incidencia de renegociaciones de contratos, y el uso de instrumentos de cobertura y seguros ha sido mínimo;
- 2=El riesgo es en general distribuido equitativamente entre el estado y el operador, pero las renegociaciones siguen siendo frecuentes y el empleo de instrumentos financieros, tales como seguros, garantías y fianzas de cumplimiento, es ocasional;
- 3=El riesgo ha sido distribuido equitativamente, las renegociaciones han sido moderadas, y las partes hacen uso de algunas prácticas financieras de cobertura de riesgos;
- 4=El riesgo ha sido adjudicado correctamente en forma consistente entre el estado y el sector privado para así minimizar las renegociaciones, con uso extendido y eficaz de instrumentos financieros.

(3.4) Experiencia en proyectos de transporte, agua y electricidad: Este indicador emplea información de la base de datos sobre Participación Privada en Infraestructura (PPI) del Banco Mundial sobre la cantidad de proyectos de concesión que han alcanzado un cierre financiero en los últimos diez años y observaciones realizadas por investigadores en los países.

Puntuación:

- 0=No hay evidencia de proyectos en el mercado;
- 1=Hay evidencia de un puñado de proyectos en el mercado;
- 2=Menos de aproximadamente 100 proyectos en el mercado;
- 3=Entre 100 y 250 proyectos en el mercado;
- 4=Más de 250 proyectos en el mercado.

(3.5) Calidad de proyectos de transporte, agua y electricidad: Este indicador se apoya en las tasas de problemas y fracasos en proyectos de concesión en el transporte, agua y electricidad en los últimos diez años según la base de datos sobre PPI del Banco Mundial y observaciones realizadas por investigadores en los países.

Puntuación:

- 0=Evidencia de retroceso de APP o nacionalización;
- 1=Alta tasa probable de problemas;
- 2=Moderada tasa probable de problemas;
- 3=Baja tasa probable de problemas;
- 4=Muy raros casos de problemas.

4. Clima de inversión

(4.1) Distorsión política: Evalúa el nivel de distorsión política que afecta al sector privado del país. La puntuación de cada país es un promedio ponderado de las puntuaciones de la Unidad de Inteligencia de The Economist sobre riesgo de la estabilidad política y eficacia de políticas gubernamentales y el Índice de Transparencia Internacional sobre Percepciones de Corrupción. Las puntuaciones varían entre 0 y 100, donde 0=caso peor y 100=caso mejor.

(4.2) Ambiente para los negocios: Evalúa la calidad del ambiente general para los negocios en cuanto a proyectos de infraestructura. La puntuación de cada país es un promedio ponderado de las puntuaciones de la Unidad de Inteligencia de The Economist sobre oportunidades de mercado y riesgo macroeconómico. Las puntuaciones varían entre 0 y 100, donde 0=caso peor y 100=caso mejor.

(4.3) Voluntad política: Este indicador evalúa el nivel de consenso político, o voluntad, para hacer participar a partes privadas en concesiones (APP) y para ofrecer marcos favorables de implementación a través de la industria eléctrica y los sectores de agua/saneamiento y transporte.

Puntuación:

0=El gobierno ha exhibido consistentemente una falta de interés o intenciones inconsistentes en cuanto a hacer intervenir la participación privada a través de concesiones o la mejora de marcos; las condiciones para la inversión privada son hostiles;

1=El gobierno ha exhibido una cierta renuencia a hacer intervenir la participación privada a través de concesiones (APP) y a proveer marcos favorables, sea por desacuerdos entre agrupaciones políticas significativas o por su oposición explícita;

2=Existe consenso político sobre la necesidad de hacer intervenir la participación privada a través de concesiones (APP) y de proveer marcos favorables, si bien la implementación es lenta;

3=Existe consenso político sobre mantener marcos favorables y ser proactivo con respecto a proyectos de concesión cuando es apropiado, y la posibilidad de grandes retrasos por causas políticas es baja.

5. Instrumentos Financieros

(5.1) Riesgo del pago por el gobierno: “¿Cumplimenta el gobierno con regularidad las obligaciones bajo contratos de APP o emplea sistemas de garantías de liquidez para reducir el riesgo de no pago?” Toma asimismo en cuenta las puntuaciones de la Unidad de Inteligencia de The Economist sobre riesgo de la deuda soberana.

Puntuación:

0=El gobierno halla dificultades en el cumplimiento de obligaciones a concesionarios;

1=El gobierno cumple ocasionalmente con las obligaciones;

2=El gobierno cumple generalmente con las obligaciones;

3=El gobierno cumple generalmente con las obligaciones y provee ciertas garantías mínimas a los inversores;

4=El gobierno tiene una excelente trayectoria en el cumplimiento de obligaciones y brinda fuertes garantías a los inversores.

Por favor tomar nota de lo siguiente: en ciertos casos en que la información específica por proyecto o sector no estaba disponible, la puntuación toma en cuenta las puntuaciones de la Unidad de Inteligencia de The Economist sobre riesgo de la deuda soberana. En estos casos, la puntuación se atiene a las siguientes normas: 0=puntuación de CCC o menor, 1=puntuación de B, 2=puntuación de BB, 3=puntuación de BBB y A, y 4=puntuación de AA o AAA.

(5.2) Mercado de capitales para el financiamiento privado de infraestructura: “¿Cuán disponibles y confiables son los instrumentos de deuda a largo plazo para el financiamiento de infraestructura? ¿Existe un mercado desarrollado de seguros y pensiones con productos útiles para la reducción del riesgo de infraestructura? ¿Hay disponibilidad de instrumentos de cobertura de tasas de interés o tasas de cambio de divisas?”

Puntuación:

0=Los mercados de instrumentos financieros y de riesgo están subdesarrollados o son inexistentes, y el financiamiento de proyectos sólo es provisto por fuentes del exterior;

1=El mercado para el financiamiento local se está desarrollando lentamente, aunque la mayoría del financiamiento proviene de fuentes internacionales y los instrumentos de cobertura de riesgo no son robustos;

2=Existen algunos instrumentos financieros y de riesgo, si bien la mayoría del financiamiento proviene de organismos extranjeros y multilaterales;

3=Existe un profundo y confiable mercado doméstico para el financiamiento, pero los instrumentos de riesgo todavía están en desarrollo en cuanto a tamaño y complejidad;

4=Existe un profundo y líquido mercado local de financiamiento, así como un mercado local confiable y amplio de instrumentos de cobertura.

(5.3) Deuda vendible: “¿Existe un mercado líquido, profundo, en moneda local, de bonos a tasa fija y mediano plazo (cinco años +), para deuda vendible (es decir, deuda que se comercia libremente)?”

Puntuación:

0=No existe un mercado de valores para el financiamiento a tasa fija por más de un año;

1=Existe un mercado de valores del gobierno, pero sólo para plazos breves;

2=El gobierno está promoviendo un mercado a mediano plazo;

3=Existe un mercado de deuda a mediano plazo (cinco años +), pero sólo para emisores del sector público (bonos gubernamentales);

4=Existe un mercado de deuda a mediano plazo (cinco años +) para emisores tanto del sector público como del sector privado.

(5.4) Apoyo gubernamental y accesibilidad para usuarios de bajos ingresos: “¿Otorga el gobierno subsidios que permiten a los usuarios de bajos ingresos un mejor acceso a servicios eléctricos, de agua y transporte?”

Puntuación:

0=El gobierno no subsidia el sector del agua o transporte, o lo ha hecho en una forma extremadamente distorsionante;

1=El gobierno no subsidia el sector del agua o transporte, o lo ha hecho en una forma moderadamente distorsionante;

2=El gobierno otorga ocasionalmente subsidios para un mejor acceso al agua o transporte por parte de los pobres, pero dichos subsidios son infrecuentes o sólo se aplican en ciertos casos;

3=El gobierno generalmente provee subsidios satisfactorios para usuarios de bajos ingresos, pero esto puede variar por sector y proyecto;

4=Los subsidios son comunes, confiables y enfocados eficazmente en usuarios de bajos ingresos.

6. Ajuste subnacional

(6.1) Ajuste subnacional: Este indicador evalúa si se pueden desarrollar concesiones de infraestructura al nivel de regiones subnacionales, de estados o municipios, y el éxito y coherencia relativos de dichos marcos.

Puntuación:

0=El marco jurídico no permite que entidades de regiones subnacionales o municipales concesionen obras públicas, o en la práctica los requerimientos son extremadamente engorrosos;

- 1=El marco jurídico permite que entidades regionales o municipales concesionen obras públicas, pero falta la capacidad técnica o voluntad política;
- 2=Existen unos pocos ejemplos exitosos de concesiones regionales o municipales, pero la capacidad y proyectos a este nivel a través del país son en general débiles;
- 3=Se ha desarrollado un programa significativo de concesiones al nivel municipal o regional, con una buena capacidad de implementación y buen diseño institucional;
- 4=Se ha desarrollado un programa de concesiones al nivel municipal o regional importante y diverso (en términos de sectores y ubicaciones), y se beneficia de un marco homogéneo, buena capacidad de implementación y buen diseño institucional.

APÉNDICE III - Glosario

Acto de autoridad: Acción unilateral del gobierno para cambiar las especificaciones económicas y los términos de un contrato.

Adjudicación de riesgos: Distribución de riesgos proporcionales a las partes de un contrato.

Análisis de costo-beneficio: Una evaluación de los costos e ingresos potenciales que pueden generarse si se completa un proyecto.

Análisis de valor por dinero: Un análisis que compara los beneficios de contratar proyectos de infraestructura mediante un sistema de APP con los beneficios de suministro e inversión tradicional por el sector público.

Arbitraje de equidad: Un sistema más informal de arbitraje, mediante el cual las partes procuran resolver disputas sobre la base de consideraciones de justicia y equidad en lugar de emplear una aplicación estricta de la ley.

Cesiones: Una cesión plena, también conocida como privatización, tiene lugar cuando todos o prácticamente todos los intereses de un gobierno en un bien de empresa de servicios o en un sector se transfieren al sector privado.

Comparador público: Método para evaluar proyectos de APP en el cual los costos de contratar proyectos de infraestructura mediante una provisión y financiamiento plenamente públicos son empleados como punto de comparación para evaluar los beneficios de valor por dinero ofrecidos por alternativas de APP.

Concesión: Un derecho otorgado desde un gobierno a un actor del sector privado.

Construcción-Operación-Posesión (COP): El otorgamiento de derechos de propiedad en perpetuidad al socio del sector privado para desarrollar, financiar, construir, poseer, operar y mantener un bien sin una transferencia al sector público.

Construcción-Operación-Transferencia (COT): Transferencia de la responsabilidad de la construcción, financiamiento y operación de una única instalación a un socio del sector privado por un período determinado de tiempo.

Contrato de arriendo: Un tipo de contrato en el cual una entidad pública delega la gestión de un servicio público a un operador privado. La entidad pública –la propietaria de los bienes– tiene la responsabilidad de nueva inversiones, servicio de la deuda, tarifas y la política de recupero del costo. El operador privado se responsabiliza de la operación y mantenimiento del servicio, la facturación y la inversión necesaria para el mantenimiento y renovación de ciertos bienes existentes (electromecánicos) y puede tener a su cargo la responsabilidad de la renovación de parte de las redes. El operador aconseja al sector público sobre las inversiones y extensiones a realizar. Este tipo de contrato generalmente se extiende por un período de 10-15 años.

Contrato de gestión: Un tipo de contrato por el cual las autoridades públicas transfieren la responsabilidad de operar y mantener el servicio a un operador privado por un período de 3-5 años. Un equipo de administradores, apoyados por la empresa privada, es colocado en una posición de conducción en la entidad pública para brindar apoyo en la gestión del servicio. En este tipo de contrato, el contratista no tiene una relación jurídica con el

consumidor. Asimismo, el operador no tiene a su cargo la realización de inversiones; esto sigue siendo la responsabilidad de las autoridades públicas.

Criterios económicos: Criterios para la selección de proyectos APP basados en factores económicos, tales como el valor actual neto de los ingresos de un proyecto y el monto de subsidios solicitados por los postores o los pagos ofrecidos, entre otros.

Criterios técnicos: Criterios para seleccionar proyectos de APP sobre la base de aspectos de ingeniería, diseño arquitectónico y tecnología.

Diseño-Construcción-Financiamiento-Operación (DCFO): Se le solicita a los socios del sector privado que provean recursos para la construcción del proyecto, y sus flujos futuros de ingresos se basan generalmente en pagos realizados por el sector público o peajes encubiertos.

Equilibrio financiero o económico: Una ecuación que relaciona costos, ingresos y beneficios de la inversión para los participantes del sector privado. El principio de equilibrio es especificado en los contratos de proyectos y realiza importantes suposiciones sobre niveles de demanda, niveles apropiados de servicio, la estabilidad financiera de un proyecto (incluyendo los pagos al gobierno mediante transferencias) y los costos de inversión del proyecto.

Estudio de factibilidad: Un análisis de la capacidad para completar un proyecto exitosamente, tomando en cuenta factores legales, económicos, tecnológicos, de tiempos programados y otros.

Licitación competitiva: El empleo de criterios competitivos durante el proceso de selección, que exige la publicación de los documentos de licitación necesarios, contratos y cambios en los contratos.

Licitación con fuente única: Un contrato adjudicado por medio de una solicitud y negociación con una sola entidad.

Obligaciones contingentes: Una obligación potencial en el balance que depende del resultado de eventos futuros.

Proyectos de nueva creación: Construcciones nuevas o desarrollo de infraestructura nueva.

Riesgo de colusión: El riesgo de que postores u operadores del sector privado generen acuerdos entre ellos que no benefician la sustentabilidad de un proyecto o la porción de financiamiento del gobierno.

Riesgo de demora: El riesgo de que los actores del sector privado dilaten los procesos arbitrales para inclinar los resultados a su favor.

Terminación de contrato: Las instalaciones del proyecto son transferidas al gobierno, en general por una consideración nula o nominal y hasta las condiciones predefinidas en el contrato de APP.

Bibliografía

Bibliografía General

The Economist Intelligence Unit (EIU), 2014, "Marketable debt score", www.eiu.com

_____. 2014, "2014 Risk Briefing", www.eiu.com

_____. 2014, "EIU Macroeconomic Risk." [www.eiu.com].

_____. 2014, "EIU Market Opportunities Forecast." [www.eiu.com].

_____. 2014, "Sovereign Debt Risk Ratings." [www.eiu.com].

Banco Mundial. 2014. "Private Participation in Infrastructure Database." [<http://ppi.worldbank.org/>].

_____. 2014. "World Development Indicators." [<http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>].

Foro Económico Mundial (WEF). 2014. The 12 Pillars of Competitiveness: Pillar 6 - market goods efficiency." [<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/methodology/>].

Transparency International. 2013. "Transparency International Corruption Transparency Index." [<http://cpi.transparency.org/cpi2013/results/>].

Bibliografía específica de cada país

ARGENTINA

Entrevistas:

Caballero, Alejandra, política y especialista en APP. Entrevista Personal. 21 julio 2014.

Flaiban, Diego, Especialista en Inversiones Senior del Banco Interamericano de Desarrollo en Argentina. E-mail. 11 julio 2014.

Gomez Giglio, Gabriel. Baker & McKenzie. Entrevista Personal. 26 junio 2014.

Levy, Alberto, Banco Interamericano de Desarrollo. Entrevista Personal. 24 julio 2014.

Fuentes:

- Comisión Nacional de Valores. 2008. "Fideicomiso de Río Cuarto, Córdoba."
[www.cnv.gob.ar/PortalEmpresa/Municipios/Fideicomisos%20Financieros%20para%20Municipios-CNV.pdf].
- Cronista.com. "Scioli rescinde concesión y estatiza la autopista Buenos Aires-La Plata" por Julieta Camandone y Esteban Rafele." [www.cronista.com/negocios/Scioli-rescinde-concesion-y-estatiza-la-autopista-Buenos-Aires-La-Plata-20130712-0087.html].
- Franco, Liliana. 2014. "Gobierno recorta subsidios: subirá hasta 400% el agua y 280% el gas." Ambito.com. 27 marzo 2014. [www.ambito.com/noticia.asp?id=734364].
- Gobierno de Argentina. 1992. "Decreto 967 de 2005: Ley 24.065/1992." Sancionada en enero 1992. [www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/464/norma.htm].
- Gobierno de Argentina. 1992. "Ley 24.065 de 1992." Enero 1992 [infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=464].
- Gobierno de Argentina. 1995. "Ley No. 24.441 de 1995." Enero 1995. [infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/812/norma.htm].
- Gobierno de Argentina. 2000. "Decreto 1299 de 2000." Diciembre 2000. [infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/65000-69999/65655/norma.htm].
- Gobierno de Argentina. 2000. "Decreto 496 de 2000." Marzo 2002. [www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/72889/norma.htm].
- Gobierno de Argentina. 2004. "Resolución 712 de 2004." Julio 2004. [infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/95000-99999/96628/norma.htm].
- Gobierno de Argentina. 2005. "Decreto 966 de 2005." Agosto 2005. [www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/105000-109999/108805/norma.htm].
- La Gaceta. 2014. "Evalúan quitar subsidios a la luz y el transporte." Marzo 29, 2014. [www.lagaceta.com.ar/nota/584607/economia/evaluan-quitar-subsidios-luz-transporte.html].
- La Voz. 2013. "Cloacas: Mestre aprobó la creación de un fideicomiso." Marzo 20, 2013 [www.lavoz.com.ar/noticias/Política/cloacas-mestre-aprobo-creacion-fideicomiso].
- Marva O'Farrel Mairal, estudio jurídico. 2006. "Nuevo fallo de la Corte Suprema sobre revisión judicial de laudos arbitrales: un análisis preliminar." Mayo 30, 2006. [www.marval.com.ar/publicacion/?id=5046].
- Sitio Oficial de Cristina Fernández. 2013. "Adjudicación de las represas Néstor Kirchner y Jorge Cepernic en Santa Cruz." Agosto 21, 2013. [www.cfkargentina.com/cristina-adjudico-las-obras-represas-nestor-kirchner-y-jorge-cepernic/].
- PressTV. 2013. "Argentina to withdraw from ICSID." Enero 24, 2013. [goo.gl/uB2XkC].
- Reuters. 2014. "Spain's Repsol Agrees to \$5 billion settlement with Argentina over YPF." Febrero 25, 2014. [goo.gl/dA1ndv].

BRASIL

Entrevistas:

Esther Dweck, Ministério do Planejamento. Entrevista Personal. 25 junio 2014.

Joao Paulo de Resende, Ministério do Planejamento. Entrevista Personal. 25 junio 2014.

Fuentes:

- Banco Interamericano de Desarrollo. 2014. "An Overview of the Brazilian PPP experience from a stakeholders' viewpoint." [publications.iadb.org/handle/11319/6399?locale-attribute=en].
- Banco Mundial. 2014. "Investing Across Borders, Brazil: Indicators of Foreign Direct Investment Regulation." iab.worldbank.org/Data/ExploreEconomies/Brasil/arbitrating-commercial-disputes].
- Bland, Daniel. 2013. "Odebrecht wins US\$524mn waterworks concession in Brazil – Saneago." BNAméricas. Mayo 23, 2013. [www.bnamerica.com/news/waterandwaste/odebrecht-wins-us524mn-waterworks-concessoin-in-Brasil-saneago1].
- Brazilian Court of Audit. 2012. "Developing Institutional Capacity for PPP Oversight." Presented by Aroldo Cedraz, Minister of the Brazilian Court of Audit. La Haya, noviembre 2012. [portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/regulacao/areas_atuacao/_apresentacoes/H%20-%20SAI%20BRASIL%20Cedraz%20PPP%20Conference%2027%20noviembre%202012.pdf].
- Brazilian Logistics Investment Program. 2014. [www.logisticabrasil.gov.br/index.php/content/view/2385.html].
- Credit Suisse. 2013. "The Brazilian Infrastructure: It's now or never." Julio 29, 2013. [doc.research-and-analytics.csfb.com/docView?document_id=x521421&serialid=hiY885dB/aC2ecvuH1fqd2mf5z7Lvt126SiX%2BIMrn/Q%3D].
- Gobierno de Brasil. 1996. "Ley de Arbitraje 9307/96." [www.loc.gov/Ley/help/guide/nations/Brasil.php?loclr=bloglaw].
- Gobierno de Brasil. 2004. "Ley de Asociación Público Privada 11079/04." [www.loc.gov/Ley/help/guide/nations/Brasil.php?loclr=bloglaw].
- Gobierno de Brasil. 2005. "Decreto No. 5385/05." [presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/96841/decreto-5385-05].
- Gobierno de Brasil. 2007. "Decreto No. 6037/07." [www.jusbrasil.com.br/busca?q=Decreto+6037%2F07&c=1].
- Gobierno de Brasil. 2009. "Ley 12111/09." [presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/820513/lei-12111-09].
- Infra PPP. 2012. "Projects in Brazil." [infrappworld.com/pipeline-html/projects-in-Brazil].
- Orihuela, Rodrigo. "Brazil's cheaper electricity comes at a cost." Businessweek. Febrero 7, 2013. [www.businessweek.com/articles/2013-02-07/Brazils-cheaper-electricity-comes-at-a-cost].
- OSEC. 2013. "Airport Investments in Brazil." [www.s-ge.com/en/filefield-private/files/55132/field_blog_public_files/14662].
- Practical Law. 2012. "Construction and projects in Brazil: an overview." [uk.practicallaw.com/4-502-3377#a795515].
- Queiroz, Cesar, y Carlos Eduardo Motta. 2012. "A Review of Critical Steps for Implementing Public-Private Partnerships in Brazil." Washington, DC.
- Reuters. "Latin American Project Finance." Editado por Nicole Gelinas. [www.mayerbrown.com/files/Publication/c5aada53-0f7f-43ec-95d5-f847ddd1b99d/Presentation/PublicationAttachment/e5e2b2cb-244b-4641-92f5-9db98f6e4edb/lapf.pdf].
- Rolim, Viotti y Leite Campos. 2013. "Logistics Investment Program brings new opportunities to investments in Infrastructure such as Roads, Railroads, Ports and Airports." [www.rolimvlc.com/en/noticias-para-informe/logistics-investment-program-brings-new-opportunities-to-investments-in-infrastructure-such-as-roads-railroads-ports-and-airports/].
- The Boston Consulting Group. 2013. "Brazil: Confronting the productivity challenge." [www.bcgteleviv.com/documents/file126015.pdf].
- The Economist. 2013. "Road to Hell." [www.economist.com/news/special-report/21586680-getting-Brazil-moving-again-will-need-lots-private-investment-and-know-how-road].
- U.S. Chamber of Commerce. 2010. "PAC-2 Includes nearly \$900 billion in investments." Brazil-US Business Council. [www.Brazilcouncil.org/news/pac2-includes-nearly-900-billion-investments].

Vittor, Jose Luis, and Tim R. Samples. 2011. "PPPs and Latin American Infrastructure Markets: Brazil and Chile." *Latin American Law and Business Report*. 19(7). [www.hoganlovells.com/files/Publication/ef6ff8d4-c4f0-4e0e-adf5-2e36ac1bba1/Presentation/PublicationAttachment/882619d4-3efd-4f2d-ac28-5b7fa990fdf4/LALBR.pdf].

COLOMBIA

Entrevistas:

Paternina, Luz Elena, Consultora en Infraestructura. Entrevista Personal. 7 julio 2014.

Fuentes:

Gobierno de Colombia. 1993. "Ley 105 de 1993." [www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296].

Gobierno de Colombia. 1993. "Ley 80 de 1993." [www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=304].

Gobierno de Colombia. 1994. "Ley 142 de 1994." [www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=2752].

Gobierno de Colombia. 1994. "Ley 143 de 1994." [www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4631].

Gobierno de Colombia. 1998. "Ley 448 de 1998." [www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6091].

Gobierno de Colombia. 2007. "Ley 1169 de 2007."
[www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1169_2007.html].

Gobierno de Colombia. 2011. "Ley 1444 de 2011."
[wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley144404052011.pdf].

Gobierno de Colombia. 2012. "Ley 1508 de 2012."
[wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/Ley150810012012.pdf].

Gobierno de Colombia. 2012. "Ley 1563 de 2012."
[www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1563_2012.html].

Gobierno de Colombia. 2013. "Ley 1682 de 2013."
[wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201682%20DEL%2022%20DE%20NOVIEMBRE%20DE%202013.pdf].

Gobierno de Colombia. 2014. "Decreto 946."
[wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2014/Documents/MAYO/21/DECRETO%20946%20DEL%2021%20DE%20MAYO%20DE%202014.pdf].

CHILE

Entrevistas:

Duarte, David, Ministerio de Finanzas. Entrevista Personal. 10 julio 2014.

Fuentes:

Gobierno de Chile. 2004. "Ley 19.940 de 2004." [centralenergia.cl/uploads/2009/12/Ley_corta_I_LEY-19940.pdf].

Gobierno de Chile. 2005. "Ley 20.018 de 2005." [www.leychile.cl/Navegar?idNorma=238139].

Gobierno de Chile. 2008. "Ley de Transparencia 20.255 de 2008." [www.leychile.cl/Navegar?idNorma=269892].

Gobierno de Chile. 2009. "Ley 20.378 de 2009." [www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1005871].

Gobierno de Chile. 2010. "Ley 20.410, Ley de Concesiones de Obras Públicas, 2010." [www.concesiones.cl/acercadelacoordinacion/funcionamientodelsistema/Documents/Nueva%20Ley%20y%20Reglamento%202010.pdf].

COSTA RICA

Entrevistas:

Se entrevistó a cuatro expertos; prefirieron permanecer en el anonimato.

Fuentes:

Araya M., Alexandra. 2014. "Johnny Araya pide por Facebook dar prioridad a tres proyectos viales." El Financiero. Mayo 12, 2014. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Politica/Johnny-Araya-Facebook-Gobierno-carreteras_0_517148292.html].

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. 2008. "Ley No. 7762/8643 LEY GENERAL DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS CON SERVICIOS PÚBLICOS." República de Costa Rica. Septiembre 9, 2008. [www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Servicios_Parlamentarios/Leyes%20actualizadas/7762.pdf].

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. 2009. "Ley No. 8131 ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE LA REPÚBLICA Y PRESUPUESTOS PÚBLICOS." República de Costa Rica. Febrero 25, 2009. [www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Servicios_Parlamentarios/Leyes%20actualizadas/8131.pdf].

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. 2011. "Ley No. 7727 LEY SOBRE RESOLUCIÓN ALTERNA DE CONFLICTOS Y PROMOCIÓN DE LA PAZ SOCIAL." República de Costa Rica. Abril 25, 2011. [www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Servicios_Parlamentarios/Leyes%20actualizadas/7727.pdf].

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. 2013. "Ley No. 6227 LEY GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA." República de Costa Rica. Febrero 4, 2013. [www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Servicios_Parlamentarios/Leyes%20actualizadas/6227.pdf].

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. 2013. "Ley No. 8422 LEY CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL ENRIQUECIMIENTO ILÍCITO EN LA FUNCIÓN PÚBLICA." República de Costa Rica. Febrero 5, 2013. [www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Servicios_Parlamentarios/Leyes%20actualizadas/8422.pdf].

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. 2014. "Ley No. 7494 CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA." República de Costa Rica. Junio 5, 2014. [www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Servicios_Parlamentarios/Leyes%20actualizadas/7494.pdf].

Black, James Marshall. 2012. "The Situation with Public Water services in Costa Rica." Costa Rica Star. Abril 8, 2012. [news.co.cr/public-water-services-in-costa-rica/4853/].

Campos, Christian. 2014. "Opinión: ¿Cerrar el Conavi?" El Financiero. Mayo 17, 2014. [www.elfinancierocr.com/opinion/Opinion-Christian_Campos-Conavi-infraestructura-Luis_Guillermo_Solis_0_519548076.html].

Central America Data. 2009. "Costa Rica: Houston Airport to Operate Airport." CentralAmericaData.com. Mayo 29, 2009. [en.centralamericadata.com/en/article/home/Costa_Rica_Houston_Airport_to_Operate_Airport].

Central America Data. 2009. "Costa Rican Airport Has New Operator." CentralAmericaData.com. Julio 21, 2009. [en.centralamericadata.com/en/article/home/Costa_Rican_Airport_Has_New_Operator].

- Central America Data. 2014. "Contradicciones en Costa Rica sobre megapuerto." CentralAmericaData.com. junio 10, 2014. [www.centralamericadata.com/es/article/home/Contradicciones_en_Costa_Rica_sobre_megapuerto].
- Central America Data. 2014. "Costa Rica: Proposal to Reduce Water Rates For Companies." CentralAmericaData.com. febrero 24, 2014. [www.centralamericadata.com/en/article/home/Costa_Rica_Proposal_to_Reduce_Water_Rates_For_Companies].
- Centro Nacional de Planificación Eléctrica Proceso Expansión Integrada. 2014. "PLAN DE EXPANSION DE LA GENERACION ELECTRICA PERIODO 2014-2035." Instituto Costarricense de Electricidad. [www.grupoice.com/wps/wcm/connect/3bd3a78047cdebee904df9f079241ace/plan_expansion_generacion.pdf?MOD=AJPERES].
- Ching, David. 2014. "Jorge Pattoni: 'Pensamos incentivar zonas francas para traer cada vez más capital extranjero'." El Financiero. Abril 6, 2014. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/Jorge-Pattoni-economia-aspectos-crecimiento_0_475752445.html].
- Consejo Nacional de Concesiones. 2014. "Proyectos potenciales." República de Costa Rica. [www.cnc.go.cr/index.html].
- Consejo Nacional de Concesiones. 2014. "Index." República de Costa Rica. [www.cnc.go.cr/index.html].
- Despacho de Secretaría Técnica. 2013. "Instrucciones a la Junta Directiva." Consejo Nacional de Concesiones. [www.cnc.go.cr/content/documentos/avisos/Respuesta%20a%20Oficio%20DFOE-IFR-0501.pdf].
- Diálogo Nacional en ruta hacia la consolidación fiscal. 2007. "INFRAESTRUCTURA Y EL DIÁLOGO NACIONAL SOBRE CONSOLIDACIÓN FISCAL." Ministerio de Hacienda Costa Rica. [www.hacienda.go.cr/docs/52a221d665815_Hacienda%20Actividad%205.pdf].
- Fallas, Gustavo. 2014. "Plan de nuevo aeropuerto en Zona Sur debe cambiarse, dice Ministra de Cultura." Ameliarueda.com. Junio 23, 2014. [www.ameliarueda.com/nota/plan-de-nuevo-aeropuerto-en-zona-sur-debe-cambiarse-dice-ministra-de-cultur].
- Fernández, Evelyn. 2013. "Costa Rica debe aprender a "vender" concesiones." El Financiero. Diciembre 1, 2013. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/Concesiones-caminos-carreteras-puentes-infraestructura_de_Costa_Rica_0_418758156.html].
- Fernández Sanabria, Alejandro. 2013. "Futuro del Conavi divide a expertos." El Financiero. Septiembre 8, 2013. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/conavi-alianzas-Público-privado-intervencion_0_368963122.html].
- Fernández Mora, Evelyn. 2013. "Concesión de ruta a Caldera todavía no tiene fecha de entrega definitiva." El Financiero. Diciembre 15, 2013. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/Ruta_27-concesiones-Autopistas_del_Sol-CNC-MOPT_0_427157312.html].
- González Sandoval, Gilda. 2014. "Ministro del MOPT respalda el muelle de contenedores en Moín." El Financiero. Mayo 14, 2014. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/MOPT-Carlos_Segnini-APM_Terminals_0_517748233.html].
- González Sandoval, Gilda. 2014. "Luis Guillermo Solís quiere dejar sello desde el inicio: atender infraestructura y transparencia." El Financiero. Mayo 9, 2014. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/Luis_Guillermo_Solis-DIS-Poder_Ejecutivo_0_515348483.html].
- Globalvia Ruta 27. 2014. "Sobre Nosotros." Globalvia. [www.autopistasdelsolcr.com/sobre-nosotros.html].
- Introducción. 2012. "Plan Operativo Presupuesto 2012 Entes Externos." Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados. [<https://www.aya.go.cr/Docs/DocumentoPlanOperativoPresupuesto2012EntesExternos.pdf>].

- Latest News. 2008. "Globalvía receives award for international highway financing project." FCC Citizen Services. Febrero 15, 2008. [www.fcc.es/infraestructuras/actualidad/MSC_NOT_3259_EN.html?iddc=MSC_NOT_3259_EN].
- Loaiza N., Vanessa. 2008. "Nuevo gestor asumirá el Santamaría en diciembre." La Nación. Octubre 8, 2008. [www.nacion.com/nacional/Nuevo-gestor-asumira-Santamaria-diciembre_0_1005699475.html].
- Madrigal, Rebeca. 2013. "Industriales piden dejar de pagar subsidios a tarifa de electricidad residencial." CRHoy. Octubre 8, 2013. [www.crhoy.com/industriales-piden-dejar-de-pagar-subsidios-a-tarifa-de-electricidad-residencial/].
- Mata, Esteban. 2014. "Luis Guillermo Solís recurriría a generación privada para bajar la luz." La Nación. Abril 8, 2014. [www.nacion.com/nacional/elecciones2014/Ronald-Solis-recurriria-generacion-privada_0_1407259310.html].
- Mata, Esteban and Gilda González. 2014. "Luis Guillermo Solís invita a empresarios de Washington a invertir en el país." El Financiero. Junio 12, 2014. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/Luis-Guillermo-Solis-empresarios-Washington_0_535746424.html].
- Morales Ch., Sergio. 2013. "Hacienda: Costa Rica es ineficiente en ejecución de financiamiento para obra pública." La Nación. Noviembre 15, 2013. [www.nacion.com/economia/Hacienda-reconoce-ineficiente-ejecucion-financiamiento_0_1378462177.html].
- Murillo, Álvaro. 2011. "A Intel le preocupa precio de electricidad." La Nación. Mayo 19, 2011. [www.nacion.com/archivo/Intel-preocupa-precio-electricidad_0_1196280361.html].
- Novo, Yariela. 2012. "Ciudadanos demandarían a Autopistas del Sol." CRHoy. Marzo 17, 2012. [www.crhoy.com/ciudadanos-demandarian-a-autopistas-del-sol/].
- O'Neal Coto, Katzy. 2011. "Asociaciones público-privadas son buena alternativa para financiar obra pública." Universidad de Costa Rica. Abril 11, 2011. [www.ucr.ac.cr/noticias/2011/04/11/asociaciones-Público-privadas-son-buena-alternativa-para-financiar-obra-publica.html].
- Ortiz Zamora, Luis A. 2011. "El fideicomiso de acciones de la sociedad concesionaria como garantía de los acreedores en la concesión de obra con servicio público en Costa Rica." Derecho PUCP, No. 66. [revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/download/3128/3480].
- Pacheco, Humberto y Andrea Hulbert. 2008. "Costa Rica." The Americas Restructuring and Insolvency Guide 2008/2009. [www.americasrestructuring.com/08_LA/p252-259%20Costa%20Rica.pdf].
- Participación Público-Privada. 2014. "Participación Público Privada en Costa Rica." Aliarse Para el Desarrollo. [www.aliarse.org/index.php/ppp-costa-rica].
- Presidente de la República de Costa Rica. 2004. "Decreto No. 31836-MOPT." República de Costa Rica. Julio 7, 2004. [www.cnc.go.cr/content/documentos/legislacion/Decreto%20Iniciativa%20Privada%20N%2031836.pdf].
- Presidencia Ejecutiva. 2010. "Memoria 2006-2012." Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados. [www.bvs.sa.cr/AMBIENTE/textos/ambiente33.pdf].
- Recio, Patricia. 2013. "Laura Chinchilla firmó proyecto para reestructurar el MOPT y el Conavi." El Financiero. Agosto 20, 2013. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/Laura-Chinchilla-reestructurar-MOPT-Conavi_0_358164200.html].
- Ruiz Ramón, Gerardo. 2014. "Ministro informa a diplomacia china intención de renegociar el préstamo de la ruta 32." La Nación. Junio 18, 2014. [www.nacion.com/nacional/Política/Ministro-diplomacia-intencion-renegociar-prestamo_0_1421458058.html].

- Ruiz Ramón, Gerardo. 2014. "Diputado exige al Gobierno renegociar préstamo chino para ampliar vía a Limón." La Nación. Febrero 20, 2014. [www.nacion.com/nacional/Política/manrique_oviedo-prestamo_con_china-ruta_32-CHEC_0_1397860406.html].
- Ruiz Ramón, Gerardo. 2013. "Construcción de nuevos aeropuertos de Costa Rica al año 2025 no despegan de fase de planificación." El Financiero. Marzo 31, 2013. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/aeropuerto-Juan_Santamaria-presidenta-Laura_Chinchilla-MOPT_0_270572964.html].
- Ruiz R., Gerardo. 2014. "Frente Amplio y PAC promueven devolver crédito chino para ruta 32 a comisión." El Financiero. Junio 16, 2014. [www.elfinancierocr.com/economia-y-Política/Frente-Amplio-promueve-devolver-Comisión_0_538146190.html].
- Sancho, Manuel. 2014. "Director de Intel: 'Trabajamos años con el gobierno de Costa Rica tratando de bajar costos'." CRHoy. Abril 22, 2014. [www.crhoy.com/director-de-intel-trabajamos-anos-con-el-gobierno-de-costa-rica-tratando-de-bajar-costos-w9j5j7x/].
- SJO Aeropuerto Internacional Juan Santamaria Costa Rica. 2014. "Sobre Aeris." Aeris Costa Rica. [www.fly2sanjose.com/front/pt11.php?ref=5].
- Solano, Hugo. 2014. "Empresa china ampliará plazo para firmar crédito." La Nación. Junio 24, 2014. [www.nacion.com/nacional/transportes/Cierres-nocturnos-San-Jose-Heredia_0_1422657768.html].
- Soto, Jimena. 2014. "Diputados crearán comisión que investigue contrato portuario para APM Terminals." CRHoy. Junio 10, 2014. [www.crhoy.com/diputados-crearan-Comisión-que-investigue-contrato-portuario-para-apm-terminals-w8l7m1x/].
- Villalobos, Francisco Sancho. 2010. "Desarrollo del mercado de financiamiento de obra pública en Costa Rica: oportunidades y desafíos." Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. [www.estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/016/fco_sancho.pdf].

REPÚBLICA DOMINICANA

Entrevistas:

- Segura, Enrique, Segura Legal. Entrevista Personal. Agosto 25, 2014.
- Solano, Lilda, DMK Abogados. Entrevista Personal. Agosto 29, 2014.
- Tarrago, Ramon. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. Entrevista Personal. Agosto 25, 2014.

Fuentes:

- Banco Interamericano de Desarrollo. 2012. "IDB approves \$130 million loan for Viadom toll road in the Dominican Republic." Febrero 6, 2012. [www.iadb.org/en/news/news-releases/2012-02-06/loan-for-viadom-in-the-dominican-republic,9821.html].
- CDEEE (Corporación Dominicana de Empresas Eléctricas Estatales). 2012. "MEMORIA ANUAL 2012." [transparencia.cdeee.gob.do/Documentos%5CPlanTrabajo%5CInformes%5CMEMORIA_CDEEE_%202012.pdf]
- CDEEE. 2013. "Licitación Pública Internacional No. CDEEE-LPI-01-2013." [licitaciones.cdeee.gob.do/].
- CDEEE. 2013. "Plan Estratégico 2013-2016." [transparencia.cdeee.gob.do/Documentos%5CPlanTrabajo%5CPlan%20Estrat%C3%A9gico%20CDEEE%202013%20-%202016.pdf].
- CDEEE. 2014. "CDEEE licitará nuevos contratos de compra de energía." [www.cdeee.gob.do/?p=3164].

- CDEEE. 2014. "Plan Operativo de las Empresas Distribuidoras."
[transparencia.cdeee.gob.do/Documentos%5CPlanTrabajo%5COperativo%5CPlanOperativo_%20EDES_%202014.pdf].
- Congreso Nacional. 2006. "Ley No. 340-06 sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones." República Dominicana.
[www.coraasan.gob.do/Portals/0/docs/Marco_Legal_transparencia/leyes/Ley340-06ComprasContrataciones.pdf].
- De León, Viviano. 2013. "El Gobierno firma acuerdo con el que rescinde el contrato de los peajes." Listín Diario. Mayo 24, 2013. [listindiario.com/la-republica/2013/5/23/278067/El-Gobierno-firma-acuerdo-con-el-que-rescinde-el-contrato-de-los-peajes].
- Diario Libre. 2013. "Comisión dice Aerodom emitió bonos en violación a la ley de valores y de concesión." Diario Libre. Septiembre 18, 2013. [www.diariolibre.com/noticias/2013/09/18/i402880_comisin-dice-aerodom-emit-bonos-violacin-ley-valores-concesin.html].
- Díaz Domingo, Magín Javier. 2013. "Análisis de Políticas Públicas en Rep. Dominicana: Los Casos del Subsidio Generalizado al Gas Licuado de Petróleo y del Subsidio Geográfico a la Electricidad." Universidad de Salamanca. Julio 1, 2013. [biblioteca.funglode.net.do/Tesis-iglobal/Tesis%20POL%20graduandos%20IGLOBAL%202013/Versi%C3%B3n%20final%20pdf%20tesis%20POL%20grad%202013/Tesis%20POL,%20Magin%20Diaz.pdf].
- Dorrego, Erick. 2013. "¿Es el Metro la prioridad?" Diario Libre. Noviembre 15, 2013.
[www.diariolibre.com/habitat/2013/11/15/i410694_metro-prioridad.html].
- Economía. 2013. "Aerodom con plan para invertir US\$335 millones." Diario Libre. Agosto 22, 2013.
[www.diariolibre.com/economia/2013/08/22/i398950_aerodom-con-plan-para-invertir-us335-millones.html].
- Energía. 2014. "El sector eléctrico consume US\$7,000 MM sólo en subsidio." Listín Diario. Enero 22, 2014.
[www.listin.com.do/economia-and-negocios/2014/1/21/307760/El-sector-electrico-consume-US7000-MM-solo-en-subsidio].
- Escoto, Mayobanex. 2005. "Sistema de Financiamiento de la Vialidad de Nuestro País." Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones. Septiembre 27, 2005.
[dircaibea.org/documentos/presrdominpresendir_05.pdf].
- Gobierno de República Dominicana. 2011. "LEY GENERAL DE ASOCIACIÓN PÚBLICA PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA PARA LA PROVISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS." Senado Republica Dominicana.
[www.senado.gov.do/masterlex/MLX/docs/1C/2/11/18/2686.htm].
- Heritage Foundation. 2014. "2014 Index of Economic Freedom: Dominican Republic."
[www.heritage.org/index/country/dominicanrepublic].
- La República. 2014. "Ya es ley proyecto permite al Estado participar en la generación energía." Listín Diario. Julio 17, 2014. [www.listindiario.com/la-republica/2014/7/16/330018/Ya-es-ley-proyecto-permite-al-Estado-participar-en-la-generacion-de].
- Noticias. 2013. "Danilo Medina dice que el país abre las puertas del sector eléctrico a la inversión extranjera." Diario Libre. Octubre 18, 2013. [www.diariolibre.com/noticias/2013/10/18/i407214_danilo-medina-dice-que-pas-abre-las-puertas-del-sector-elctrico-inversin-extranjera.html].
- Observatorio de Autonomía Municipal. "Condición de la Autonomía Municipal en República Dominicana." [odam-ca.org/recursos/insumos/docs/condicion-autonomia-municipal-republicadominicana.pdf].
- Oficina Técnica de Transporte Terrestre. 2013. "Plan Estratégico 2013-2016." Presidencia de la Republica.
[www.ottt.gov.do/media/SyncCMSMedia/2874/Plan-Estrategico-2013-2016.pdf].

- Olivo Peña, Gustavo. 2014. "El por qué Dovicon se transó por US\$135 millones antes que aceptar auditar Viadom." Acento.com.do. Marzo 29, 2014. [acento.com.do/2014/actualidad/1173884-el-porque-dovicon-se-transo-por-us135-millones-antes-que-aceptar-auditar-viadom/].
- Pellerano, Luis R. y Garrigó, Marielle. 2013. "Project Finance 2014 Dominican Republic." Latin Lawyer. [latinlawyer.com/reference/topics/53/project-finance/].
- Pellerano, Luis Rafael. "SECURITY OVER COLLATERAL DOMINICAN REPUBLIC." Lex Mundi. [www.lexmundi.com/Document.asp?DocID=2284].
- Peña-Rodríguez, Marcos y Laura Medina Acosta. 2014. "Arbitration 2014 Dominican Republic." Latin Lawyer. [latinlawyer.com/reference/topics/45/jurisdictions/96/dominican-republic/].
- PPIAF (Public-Private Infrastructure Advisory Facility). 2014. "Caribbean Infrastructure PPP Roadmap." World Bank Group, marzo. [www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/publication/PPIAF_CaribbeanPPP_Report.pdf].
- Redacción. 2012. "CNE concesiona una mini hidro privada." El Día. Octubre 30, 2012. [eldia.com.do/cne-concesiona-una-mini-hidro-privada/].
- Redacción. 2013. "Expresidente del CODIA favorece renegociación contrato autovía de Samaná." El Día. Marzo 17, 2013. [eldia.com.do/expresidente-del-codia-favorece-renegociacion-contrato-autovia-de-samana/].
- Redacción. 2013. "Impasse en vertedero Duquesa afecta inversión extranjera RD." El Día. Julio 23, 2013. [eldia.com.do/impasse-en-vertedero-duquesa-afecta-inversion-extranjera-rd/].
- Redacción. 2013. "Senador denuncia venderán Aerodom." El Día. Octubre 14, 2013. [eldia.com.do/senador-denuncia-venderan-aerodom-2/].
- Redacción. 2014. "FJT pide intervengan vertedero Duquesa." El Día. Febrero 18, 2014. [eldia.com.do/fjt-pide-intervengan-vertedero-duquesa/].
- Redacción. 2014. "Lajun deberá cumplir las normas." El Día. Febrero 12, 2014. [eldia.com.do/lajun-debera-cumplir-las-normas/].
- Reside, Jr., Renato E. 2009. "Global Determinants of Stress and Risk in Public-Private Partnerships. PPP. in Infrastructure." ADB Institute. [www.adbi.org/files/2009.03.17.wp133.global.determinants.stress.risk.ppp.infrastructure.pdf].
- Rizik, Roberto e Hipólito García. "Mining – Dominican Republic." Latin Lawyer. [latinlawyer.com/reference/article/40255/mining/].
- Rodríguez, Patria Reyes. 2014. "Sugiere nuevo modelo de empresa eléctrica pública." Listín Diario. Julio 10, 2014. [www.listindiario.com/economia-and-negocios/2014/7/9/329211/Sugiere-nuevo-modelo-de-empresa-elctrica-pblica].
- Rosa, Katherine. 2013. "Lender protections in the project finance market of the Dominican Republic." Financier Worldwide Magazine. [www.financierworldwide.com/lender-protections-in-the-project-finance-market-of-the-dominican-republic/].
- Ruiz, Edwin. 2014. "Danilo promete convocar a un pacto eléctrico y resolver la crisis del sector antes de 2016." Diario Libre. Febrero 28, 2014. [www.diariolibre.com/noticias/2014/02/28/i503911_danilo-promete-convocar-pacto-elctrico-resolver-tesis-del-sector-antes-2016.html].
- Segura Quiñones, Enrique R. 2013. "Colaboración público-privada." Listín Diario. Septiembre 16, 2013. [www.listin.com.do/puntos-de-vista/2013/9/15/292296/Colaboracion-Publico-privada].
- Torres, Leisy. 2014. "El Gobierno pagará más de RD\$2 mil millones en peaje." El Día. Marzo 13, 2014. [eldia.com.do/el-gobierno-pagara-mas-de-rd2-mil-millones-en-peaje/].

US Department of Commerce (2013), “Doing Business in the Dominican Republic: 2013 Country Commercial Guide for U.S. Companies”, www.buyusainfo.net/docs/x_1440117.pdf

ECUADOR

Entrevistas:

Tejada Ricardez, Jesus Alberto, Banco Interamericano de Desarrollo. Entrevista Personal. Agosto 25, 2014.

Fuentes:

Agencia Efe. 2013. “España y Ecuador estrechan lazos en infraestructura de transporte.” El Telégrafo. Noviembre 1, 2013. [www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/espana-y-ecuador-estrechan-lazos-en-infraestructura-de-transporte.html].

Araujo, Alberto. 2013. “Alza de tarifas eléctricas busca bajar el subsidio.” El Comercio. [www.elcomercio.com.ec/actualidad/negocios/alza-de-tarifas-electricas-busca.html].

Artículos. 2012. “White & Case Recognized for Latin American Dispute of the Year.” White & Case. Septiembre 4, 2012. [www.whitecase.com/articles-09042012/].

Autoridad Portuaria de Manta. 2013. “Convocatoria Concurso Público Internacional para la Concesión de las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Aguas Profundas de Manta.” Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Noviembre 28, 2013. [www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2013/11/01-Convocatoria.pdf].

Autoridad Portuaria de Manta. 2013. “Pliego de Selección Concurso Público Internacional para la Concesión de las Terminales de Contenedores y Multipropósito del Puerto de Aguas Profundas de Manta.” Ministerio de Transporte y Obras Públicas. [www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2013/11/04-Pliego-Concesio%CC%81n-Manta.pdf].

Autoridad Portuaria de Manta. 2014. “Antecedentes.” Autoridad Portuaria de Manta. [www.puertodemanta.gob.ec/quienes-somos/antecedentes].

Autoridad Portuaria de Manta. 2014. “Concesión Puerto de Manta.” Ministerio de Transporte y Obras Públicas. [www.puertodemanta.gob.ec/concesionmanta].

Autoridad Portuaria de Manta. 2014. “Oficio Circular No. 011-CTCPM-2014.” Ministerio de Transporte y Obras Públicas. [www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2014/06/PDF-2014.pdf].

Cabrera Díaz, Fernando. 2010. “Consortium building new Quito Airport takes Ecuador to ICSID.” International Institute for Sustainable Development. Febrero 14, 2010. [www.iisd.org/itn/2010/02/10/consortium-building-new-quito-airport-takes-ecuador-to-icsid-3/].

Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones. 2014. “Search ICSID Cases.” World Bank Group. [<https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet#>].

Cheng, Tai-Heng y Lucas Bento. 2012. “ICSID’s Largest Award in History: An Overview of Occidental Petroleum Corporation v the Republic of Ecuador.” Kluwer Arbitration Blog. Diciembre 19, 2012. [kluwarbitrationblog.com/blog/2012/12/19/icsids-largest-award-in-history-an-overview-of-occidental-petroleum-corporation-v-the-republic-of-ecuador/].

Clements, Benedict, et al. 2013. “ENERGY SUBSIDY REFORM: LESSONS AND IMPLICATIONS.” Fondo Monetario Internacional. Enero 28, 2013. [<https://www.imf.org/external/np/pp/eng/2013/012813.pdf>].

Economía. 2009. “Ecuador buscará reemplazo a Hutchison para operar puerto de Manta.” El Universo. Marzo 19, 2009. [www.eluniverso.com/2009/03/19/1/1356/C118B1E5F59A48A4B67CBF8564481DDC.html].

- Economía. 2013. "La clase baja es la menos favorecida con los subsidios." El Telégrafo. Agosto 5, 2013. [www.telegrafo.com.ec/economia/item/estado-gasta-3-827-millones-en-subsidios-para-los-combustibles.html].
- Economía. 2013. "Menos subsidios en el presupuesto 2014." La Hora. Noviembre 8, 2013. [www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101588773/-1/Menos_subsidios_en_el_presupuesto_2014.html].
- Economía. 2014. "Trece empresas interesadas en concesión del Puerto de Manta." El Telégrafo. Febrero 21, 2014. [www.telegrafo.com.ec/economia/item/trece-empresas-interesadas-en-concesion-del-puerto-de-manta.html].
- El Comercio. 2013. "Perú y Ecuador acuerdan construir línea de transmisión eléctrica de 500 kV." Horizonte Minero. Noviembre 15, 2013. [www.horizonteminero.com/noticias/energia/3308-Perú-y-ecuador-acuerdan-construir-linea-de-transmision-electrica-de-500-kv.html].
- English Bulletin. 2013. "Ecuador wants to phase out its high fuel subsidies." El Telégrafo. Agosto 5, 2013. [www.telegrafo.com.ec/component/zoo/item/fuel-subsidies-phase-out-ecuador-diesel-gasoline-propane.html].
- Estudio de Casos. 2014. "San Cristobal-Galapagos Wind Power Project." Global Sustainable Electricity Partnership. [www.gsep-ppp.org/case-studies/san-cristobal-galapagos-wind-power-project/].
- Freedom House. 2014. "Ecuador." Freedom in the World 2014. [www.freedomhouse.org/report/freedom-world/2014/ecuador-0].
- Galapagos San Cristobal Island Wind Project. 2013. "Partners highlight achievements of Ecuador's first large-scale wind project." Galapagos San Cristobal Island Wind Project 2007-2013. Septiembre 30, 2013. [www.eolicsa.com.ec/fileadmin/documentos_web/6_years_San_Cristobal_Project.pdf].
- Giraldo, Fausto. 2014. "El objetivo: eliminar subsidios de gas y electricidad." Ecuador Libre Red. Abril 16, 2014. [www.ecuadorlibrerred.tk/index.php/ecuador/economia/2650-el-objetivo-eliminar-subsidios-de-gas-y-electricidad].
- Hidroeléctrica Coca Codo Sinclair EP. "Creación de COCASINCLAIR EP." Gobierno Nacional de la República del Ecuador. [www.cocacodosinclair.gob.ec/servicio-ciudadano/].
- Huang, Michael. 2010. "Regulatory Regimes on Airport Tariff." ADC & HAS Airports Inc. [www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/ppp/eventos/PPAA2010/02_Michael.pps].
- InfraPPP Projects. 2014. "Projects in Ecuador." InfraPPP. Abril 1, 2014. [infrappworld.com/pipeline-html/projects-in-ecuador].
- Jijón Letort, Rodrigo, y Juan Manuel Marzoán. 2014. "Arbitration 2014 Ecuador." Latin Lawyer. marzo 26, 2014. [latinlawyer.com/reference/topics/45/jurisdictions/32/ecuador/].
- Korea Eximbank. 2013. "Smart Grid Studies in Ecuador." Korean Ministry of Strategy and Finance Knowledge Sharing Program. [www.ksp.go.kr/publication/joint.jsp?year=&sage=&skey=&stem=&stype=&pg=1&idx=153].
- MacDonald, Mott. 2013. "New Quito International Airport." [https://www.mottmac.com/article/1100/new-quito-international-airport].
- Maino, Vianna. 2010. "MECANISMOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADO." Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Junio 24, 2010. [www.revistajuridicaonline.com/images/stories/bibliotecaAutores/mecanismo-asociacion-Público-privado.pdf].
- Ministro de Electricidad y Energía Renovable. 2013. "Acuerdo de Piura para la Construcción de la Línea de Interconexión Internacional Perú-Ecuador a Nivel de 500 kV." Encuentro Presidencial y VII Gabinete Binacional de Ministros. Noviembre 14, 2013. [www.embajadadelPerú.org.ec/sitio/images/descargas/42/Interconexi%C3%B3n%20Internacional%20Per%C3%BA%20-%20Ecuador%20de%20500kV.pdf].
- Noticias. 2009. "Subsidio al agua para los pobres plantea Gobierno." El Universo. Septiembre 22, 2009. [www.eluniverso.com/2009/09/22/1/1447/subsidio-agua-pobres-plantea-gobierno.html].

- Notimex. 2012. "Abogan por Asociación Público-Privada para gran minería en Ecuador." Yahoo! Noticias en Español. Septiembre 18, 2012. [<https://es-us.noticias.yahoo.com/abogan-asociaci%C3%B3n-p%C3%BAblico-privada-miner%C3%ADa-ecuador-171200340.html>].
- Plan Nacional 2013-2017. 2013. "Plan plurianual de inversión pública 2013-2017." Buen Vivir. [www.buenvivir.gob.ec/plan-plurianual-de-inversion-publica-2013-2017].
- Planificación Estratégica. "Valores / Misión / Visión." Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. [www.planificacion.gob.ec/la-secretaria/].
- Presidente Constitucional Interino de la República. 1998. "Decreto Ejecutivo No. 1274 Reglamento de Concesiones, Permisos y Licencias para la Prestación del Servicio de Energía Eléctrica." Presidente Constitucional Interino de la Republica, 31 marzo. [www.conelec.gob.ec/images/normativa/ReglamentoConcesiones.rtf].
- Project Financing Gallery. "Quito International Airport – Ecuador." AECON. [www.aecon.com/What_We_Do/Project_Financing/Project_Financing_Gallery?id_1730=32].
- Redacción Economía. 2012. "Proceso para concesionar el Puerto de Manta continuará." El Telégrafo. Noviembre 21, 2012. [www.telegrafo.com.ec/economia/item/proceso-para-concesionar-el-puerto-de-manta-continuara.html].
- Redacción Guayaquil. 2014. "Obra para almacenar gas finaliza con retraso." El Comercio. Junio 26, 2014. [www.elcomercio.com/actualidad/obras-gas-energia-rafael-correa.html].
- Redacción Manta. 2014. "El Puerto de Manta tiene 3 interesados." El Comercio. Abril 19, 2014. [www.elcomercio.com/actualidad/negocios/puerto-de-manta-interesados.html].
- Redacción Quito. 2013. "Generación no tradicional aporta poca energía al Ecuador." Revista Líderes. Enero 14, 2013. [www.revistalideres.ec/informe-semanal/generacion-tradicional-energia-ecuador_0_847115309.html].
- Redacción Quito. 2013. "Quito plantea reglas de asociación a las empresas." El Telégrafo. Noviembre 15, 2013. [www.telegrafo.com.ec/noticias/quito/item/quito-plantea-reglas-de-asociacion-a-las-empresas.html].
- Redacción y Agencias. 2012. "Inversión pública llega a los \$ 2.877 millones." El Telégrafo. Julio 22, 2012. [www.telegrafo.com.ec/economia/item/inversion-publica-llega-a-los-2877-millones.html].
- Rojas A., Carlos. 2014. "Los principios económicos del Régimen se movieron en 7 años." El Comercio. Junio 30, 2014. [www.elcomercio.com/actualidad/principios-economicos-regimen-ecuador-pais.html].
- Rozas Balbontín, Patricio, et al. 2012. "El financiamiento de la infraestructura: Propuestas para el desarrollo sostenible de una Política Sectorial." Comisión Económica para América Latina y el Caribe. [www.cepal.org/publicaciones/xml/7/46277/Lcg2505e.pdf].
- Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones del Transporte. 2012. "Atribuciones y Responsabilidades." Ministerio de Transporte y Obras Públicas. [www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/2012_Delegaciones_y_Concesiones_del-Transporte_AtribucionesResponsabilidades.pdf].
- Zambrano, Josselyn. 2012. "Los Subsidios en El Ecuador." [prezi.com/l3kgmzx9grep/los-subsidios-en-el-ecuador/].

EL SALVADOR

Entrevistas:

Se entrevistó a tres expertos; prefirieron permanecer en el anonimato.

Fuentes:

- Asamblea Legislativa de El Salvador. 1996. "Ley 843: Ley General de Electricidad."
[www.asamblea.gob.sv/eparlamento/indice-legislativo/buscador-de-documentos-legislativos/ley-general-de-electricidad].
- Asamblea Legislativa de El Salvador. 2013. "Decreto No. 379: Ley Especial de Asocios Público Privados."
[www.asamblea.gob.sv/eparlamento/indice-legislativo/buscador-de-documentos-legislativos/ley-especial-de-asocio-Publico-privados].
- Banco Interamericano de Desarrollo. 2011. "IDB loan for US\$100 million to strengthen El Salvador's electric power system." Septiembre 6, 2011. [www.iadb.org/en/news/news-releases/2011-09-06/strengthening-el-salvadors-electric-power-system,9523.html].
- BNAmericas. 2013. "El Salvador port prequalifies 4 for La Union port concession." Diciembre 18, 2013.
[www.bnamericas.com/news/privatization/el-salvador-port-authority-prequalifies-4-for-la-union-port-concession].
- Central America Data. 2014. "Reforms on public-private partnerships in El Salvador." Enero 17, 2014.
[www.centralamericadata.com/en/article/home/Reforms_to_Ley_on_PublicPrivate_Partnerships_in_El_Salvador].
- Corte Suprema de Justicia de El Salvador. 1999. "Ley de Inversiones, Ley 732."
[www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_slv_inversiones.pdf].
- Dario Co Latino. 2014. "Dan luz verde a reformas de ley de Asocios Públicos Privados." Abril 24, 2014.
[nuevaweb.diariocolatino.com/dan-luz-verde-a-reformas-de-ley-de-asocio-Publico-privado/].
- Dezem, Vanessa. 2014. "El Salvador Awards Contracts for 94 Megawatts of Solar." Bloomberg. Junio 26, 2014.
[www.bloomberg.com/news/2014-06-26/el-salvador-awards-contracts-for-94-megawatts-of-solar.html].
- EIU (Economist Intelligence Unit). 2013. "El Salvador economy: Quick View - Private-public partnership legislation finally approved."
[viewswire.eiu.com/index.asp?layout=VWArticleVW3&article_id=470549431®ion_id=&country_id=20000002&refm=vwCtry&page_title=Latest+analysis].
- EIU. 2013. "El Salvador Business Infrastructure."
- Fondo Monetario Internacional. 2013. "El Salvador: Article IV Consultation."
[www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2013/cr13132.pdf].
- Karadelis, Kyriaki. 2013. "Enel brings El Salvador Claim to ICSID." Global Arbitration Review. Agosto 13, 2013.
[v2.volterrafiatta.xguru.com/docs/Global_Arbitration_Review.2013.0813.pdf].
- Marroquin, David. 2014. "FGR pide \$2 mil millones en embargos caso CEL-Enel." Elsalvador.com. Abril 6, 2014.
[www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=47859&idArt=8688885].
- Puerto la Unión. 2013. "Finaliza proceso de precalificación para empresas interesadas en la concesión del Puerto La Unión Centroamericana." [www.puertolaunion.gob.sv/noticias.php?lang=es&articulo=1229].
- Velásquez, Eugenia. 2014. "Asamblea retoma cambios a ley Asocios Públicos Privados." Elsalvador.com. Marzo 23, 2014. [www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=47673&idArt=8653575].

GUATEMALA

Entrevistas:

Estrada Domínguez y Julio Héctor Estrada, ANADIE. Entrevistas Personales. Agosto 25, 2014.

Fuentes:

- Agencia Minas. 2014. "Minas pode exportar modelo de PPP para Guatemala." Brasil 247. Enero 25, 2014. [www.brasil247.com/pt/247/minas247/128175/Minas-pode-exportar-modelo-de-PPP-para-Guatemala.htm].
- ANADIE (Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica). 2013. "ANADIE Nosotros." [agenciadealianzas.gob.gt/site/nosotros.php?idcategoria=1].
- ANADIE. 2013. "Manual de Organización." [agenciadealianzas.gob.gt/site/administracion/uploads/literatura/37c49defb402395379384d8a38856c4b.pdf].
- ANADIE. 2013. "Puerto Seco Intermodal Tecun Uman II." [agenciadealianzas.gob.gt/site/administracion/uploads/literatura/bd5a833da47f23fe42f81da971d75947.pdf].
- Alay, Álvaro. 2014. "Fedecovera presenta dos proyectos hidroeléctricos." Siglo XXI. Abril 2, 2014. [www.s21.com.gt/nacionales/2014/04/02/fedecovera-presenta-dos-proyectos-hidroelectricos].
- Álvarez, Lorena. 2008. "El precio del diésel supera a la gasolina." El Periódico. Mayo 27, 2008. [www.elperiodico.com.gt/es/20080527/economia/56028].
- Álvarez, Lorena. 2013. "El país necesita prepararse para los arbitrajes." El Periódico. Noviembre 25, 2013. [www.elperiodico.com.gt/es/20131125/economia/238520].
- Batres, Alexis. 2013. "La DGAC licitaría construcción de aeropuerto en Puerto de San José." El Periódico. Mayo 27, 2013. [www.elperiodico.com.gt/es/20130527/economia/228845].
- Bolaños, Rosa María. 2014. "Estado de Guatemala no pagará a Teco US\$28.6 millones." Prensa Libre. Mayo 14, 2014. [www.prensalibre.com/economia/Teco_Guatemala_Holdings-Estado_de_Guatemala-Ciadi-laudo-pago-suspension_0_1137486503.html].
- Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones. 2014. "List of Pending Cases." World Bank. [icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet?requestType=GenCaseDtlsRH&actionVal=ListPending].
- CIEN (Centro de Investigaciones Económicas Nacionales). 2011. "Infraestructura en Guatemala." [mejoremosguate.org/cms/content/files/diagnosticos/economicos/Infraestructura_en_Guatemala_06-01-2011.pdf].
- Comisión Nacional de Energía Eléctrica. 2008. "Plan de Expansión Indicativo del Sistema de Generación 2008-2022." [www.cnee.gob.gt/pet/Docs/PET%20esp.pdf].
- Comisión Nacional de Energía Eléctrica. 2012. "Guía para Inversionistas en Generación y Transporte Eléctrico." [www.cnee.gob.gt/pdf/normas/docs/Guia%20para%20inversionistas%20en%20generacion%20y%20transporte%20electrico%202009%2009%2024.pdf].
- Congreso de la República de Guatemala. 1996. "DECRETO NUMERO 93-96 LEY GENERAL DE ELECTRICIDAD." [www.amm.org.gt/pdfs/AMM-ley-general-electricidad.pdf].
- Congreso de la República de Guatemala. 2002. "DECRETO NUMERO 12-2002 CODIGO MUNICIPAL." [www.unicef.org/guatemala/spanish/CodigoMunicipal.pdf].
- Congreso de la República de Guatemala. 2003. "DECRETO NÚMERO 52-2003 LEY DE INCENTIVOS PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE ENERGIA RENOVABLE." [www.mem.gob.gt/wp-content/uploads/2012/04/Decreto-y-Acuerdo-Gubernativo.pdf].
- Congreso de la República de Guatemala. 2010. "DECRETO NÚMERO 16-2010 LEY DE ALIANZAS PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA." [www.agenciadealianzas.gob.gt/pdf/LeyDecreto16-2010.pdf].
- Cortez, Palomo y Juan Carlos. 2014. "Alianzas Público Privadas Guatemala." Ley Central. Enero 22, 2014. [www.central-Ley.com/_blog/Blog_Central_Ley/post/alanzas-Público-privadas-guatemala/].

- CoST Guatemala. 2013. "Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Construcción Informe del Proceso de Aseguramiento." Construction Sector Transparency Initiative. [cost-guatemala.org/media/PDF/Tercer%20Informe%20de%20Aseguramiento%281%29.pdf].
- Dardón, Byron. 2012. "Guatemala gana arbitraje internacional a Iberdrola." Prensa Libre. Agosto 20, 2012. [www.prensalibre.com/economia/Guatemala-Iberdrola-Arbitraje-comercio_0_758924358.html].
- Dirección General de Caminos. 2007. "Reformulación y Actualización del Plan de Desarrollo Vial, Período 2008-2017." Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. [www.caminos.gob.gt/Documentos/Plan_de_Desarrollo_Vial_2008_2017.pdf].
- Economía de la Construcción. 2013. "Una Alianza Público-Privada es lo mejor que le puede pasar a una autopista." Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica. [agenciadealianzas.gob.gt/site/desplieganoticias.php?codigo=45&codigoa=4].
- Economía. 2013. "Proyectos se atrasan." Prensa Libre. Diciembre 3, 2013. [www.prensalibre.com/economia/Proyectos-atrasan_0_1040895905.html].
- EFE. 2014. "Guatemala planifica proyectos de unos \$2 mil millones." Siglo XXI. Enero 27, 2014. [www.s21.com.gt/nacionales/2014/01/27/guatemala-planifica-proyectos-2-millones].
- Espat, Godoy y Beatriz Shajida. 2014. "Renewable Energy a clean future for Guatemala." Ley Central. Enero 13, 2014. [www.central-Ley.com/_blog/Central_Ley_Blog/post/renewable-energy-a-clean-future-for-guatemala/].
- Gándara, Natiana. 2014. "Sector eléctrico pide más acción ante agresiones." Siglo XXI. Mayo 22, 2014. [www.s21.com.gt/pulso/2014/05/22/sector-electrico-pide-mas-accion-ante-agresiones].
- Heritage Foundation. 2014. "2014 Index of Economic Freedom: Guatemala." [www.heritage.org/index/country/Guatemala].
- Hernández, Manuel. 2013. "Crearán fideicomiso para cobrar energía eléctrica." Prensa Libre. Noviembre 6, 2013. [www.prensalibre.com/noticias/comunitario/Crear-an-fideicomiso-cobrar-energia_0_1024697546.html].
- InfraPPP. 2013. "Guatemalan PPP agency to tender US\$120mn passenger train concession in 2014." InfraPPP. junio 28, 2013. [infrappworld.com/2013/06/guatemalan-ppp-agency-to-tender-us120mn-passenger-train-concession-in-2014.html].
- International Commission against Impunity in Guatemala. 2014. "Technical Assistance." United Nations. [www.cicig.org/index.php?page=technical-assistance].
- Jiguan, Brenda. 2014. "Avanzan estudios para puerto seco." Diario de Centro América. Mayo 19, 2014. [www.dca.gob.gt/index.php/categoryblog-2/item/30054-avanzan-estudios-para-puerto-seco.html].
- Jiguan, Brenda. 2014. "BID aprueba lista corta de proyecto." Diario de Centro América. Mayo 29, 2014. [www.dca.gob.gt/index.php/categoryblog-2/item/30421-bid-aprueba-lista-corta-de-proyecto.html].
- Maldonado, Joel. 2013. "Ministro descarta nacionalización de la energía." Siglo XXI. Noviembre 13, 2013. [www.s21.com.gt/pulso/2013/11/13/ministro-descarta-nacionalizacion-energia].
- Maldonado, Joel. 2014. "BID capacita en proyectos de alianzas público-privadas." Siglo XXI. mayo 20, 2014. [www.s21.com.gt/actualidad/2014/05/20/bid-capacita-proyectos-alianzas-Público-privadas].
- Montepeque, Ferdy. 2014. "Licitarán puerto seco en la frontera entre Guatemala y México." Agencia Guatamalteca de Noticias. Marzo 15, 2014. [www.agn.com.gt/index.php/world/fashion/item/13876-licitar%C3%A1n-puerto-seco-en-la-frontera-entre-guatemala-y-m%C3%A9xico].
- Multilateral Investment Fund. 2013. "MIF, Guatemalan government join forces to promote public-private partnerships." Multilateral Investment Fund. Junio 26, 2013. [www.fomin.org/HOME/News/PressReleases/TabId/467/ArtMID/3819/ArticleID/110/MIF-Guatemalan-government-join-forces-to-promote-public-private-partnerships.aspx].

- Nacionales. 2014. "La generación hidroeléctrica no fluye bien para todos." Siglo XXI. Marzo 30, 2014. [www.s21.com.gt/nacionales/2014/03/30/generacion-hidroelectrica-no-fluye-bien-para-todos].
- Presidente de la República de Guatemala. 2011. "ACUERDO GUBERNATIVO No. 360-2011 Reglamento de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica." [www.agenciadealianzas.gob.gt/pdf/ReglamentoDecreto360-2011.pdf].
- Redacción DCA. 2014. "Importante inversión en infraestructura." Diario de Centro América. Mayo 15, 2014. [www.dca.gob.gt/index.php/component/k2/item/29931-importante-inversi%C3%B3n-en-infraestructura.html].
- Rojas, Álex F., y Rosa María Bolaños. 2014. "Se agudiza la crisis por energía eléctrica en el país." Prensa Libre. Abril 16, 2014. [www.prensalibre.com/noticias/agudiza-crisis-energia_0_1121287892.html].
- Silva, Manuel. 2014. "Licitarán Puerto Seco Intermodal en septiembre." El Periódico. Mayo 15, 2014. [elperiodico.com.gt/es/20140516/economia/247512/].
- UNCTAD. 2011. "Investment Policy Review: Guatemala." [unctad.org/en/docs/diaepcb201009_en.pdf].
- U.S. Bureau of Economic and Business Affairs. 2013. "2013 Investment Climate Statement – Guatemala." U.S. Department of State. [www.state.gov/e/eb/rls/othr/ics/2013/204651.htm].

HONDURAS

Entrevistas:

Pineda, Carlos. SAPP. Entrevista Personal. Septiembre 3, 2014.

Fuentes:

- Bustillo, Jeremías. 2014. "Regresan Llanitos y Jicatuyo, pero como "piñata" de Coalianza." La Tribuna. Mayo 19, 2014. [www.latribuna.hn/2014/05/19/regresan-llanitos-y-jicatuyo-pero-como-pinata-de-coalianza/].
- Cámara de Comercio e Industria de Tegucigalpa. 2014. "Centro de Conciliación y Arbitraje." [www.ccit.hn/ccca/].
- Central American Data. 2013. "Protestan adjudicación de Terminal de Contenedores en Honduras." CentralAmericaData.com. Febrero 14, 2013. [www.centralamericadata.com/es/article/home/Protestan_adjudicacin_de_Terminal_de_Contenedores_en_Honduras].
- CNN español. 2012. "El Congreso de Honduras destituye a cuatro magistrados de la Corte Suprema." Diciembre 12, 2012. [cnnespanol.cnn.com/2012/12/12/el-congreso-de-honduras-destituye-a-cuatro-magistrados-de-la-corte-suprema/].
- Coalianza. 2012. "Contrato de Concesión Corredor Logístico Goascoran-Villa de San Antonio, y Tegucigalpa San Pedro Sula-Puerto Cortes." República de Honduras. [coalianza.gob.hn/portaldetransparencia/wp-content/uploads/2013/06/Contrato-Firmado-Escaneado-Corredor-Log%C3%ADstico.pdf].
- Coalianza. 2013. "I Balance de Gestión 2011-2013." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2013/09/Balance-de-Gesti%C3%B3n_-final-sin-videos.pdf].
- Coalianza. 2013. "I Balance de Gestión 2011-2013." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2013/09/Balance-de-Gesti%C3%B3n_-final-sin-videos.pdf].
- Coalianza. 2013. "Proyectos." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/?page_id=141].
- Coalianza. 2013. "Sistema de Agua Potable y Alcantarillado de Tela." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada – En Estructuración. [coalianza.gob.hn/v2/?page_id=139].

- Coalianza. 2013. "Terminal de Contenedores y Carga General de Puerto Cortés." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/?page_id=141].
- Coalianza. 2014. "El Congreso Nacional juramenta a nuevos Comisionados de COALIANZA." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/?p=1736].
- Coalianza. 2014. "En Estructuración." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/?page_id=139].
- Coalianza. 2014. "Manual de Procesos." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2014/05/Manual-de-Procesos-COALIANZA-2014.pdf].
- Coalianza. 2014. "Organigrama." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2013/06/Organigrama-COALIANZA-010614.pdf].
- Coalianza. 2014. "Portafolio de Proyectos 2014." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2014/02/Cartera-de-Proyectos2.pdf].
- Congreso Nacional. 2001. "Decreto No. 74-2001 Ley de Contratación del Estado." República de Honduras. [www.hondupr.com.hn/Info/LeyContrataciónEstado.pdf].
- Congreso Nacional. 2006. "Decreto No. 357-2005 Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia." República de Honduras. [www.tsc.gob.hn/leyes/Ley%20para%20la%20Defensa%20y%20Promoci%C3%B3n%20de%20la%20Competencia.pdf].
- Congreso Nacional. 2010. "Decreto No. 143-2010 Ley de Promoción de la Alianza Público-Privada." República de Honduras. [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2013/06/Ley-de-Promoci%C3%B3n-de-la-Alianza-P%C3%BAblico-Privada.pdf].
- Congreso Nacional. 2011. "Decreto 51-2011 Ley para la Promoción y Protección de Inversiones." República de Honduras. [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2013/06/Ley-para-la-Promoci%C3%B3n-y-Protecci%C3%B3n-de-Inversiones.pdf].
- Corporación Helios S.A. 2013. "LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS EN HONDURAS." [coalianza.gob.hn/v2/wp-content/uploads/2013/06/APPs-en-Honduras.pdf].
- Fiallos Gutierrez, Fernando. 2014. "Security over Collateral HONDURAS." Lex Mundi. [www.lexmundi.com/Document.asp?DocID=1020].
- Fondo Monetario Internacional. 2014. "IMF Executive Board Concludes 2014 Article IV Consultation with Honduras." [https://www.imf.org/external/np/sec/pr/2014/pr14282.htm].
- Fondo Monetario Internacional. 2014. "Statement at the Conclusion of the 2014 Article IV Mission to Honduras." [https://www.imf.org/external/np/sec/pr/2014/pr14162.htm].
- FTAA (Free Trade Area of the Americas). 2014. "Commercial Arbitration and Other Alternative Dispute Resolution Methods." [www.ftaa-alca.org/busfac/canal_e.asp#Honduras].
- Heritage Foundation. 2014. "2014 Index of Economic Freedom: Honduras." [www.heritage.org/index/country/honduras].
- J.B. 2013. "Coalianza: Concesiones sumarán los \$1,800 millones al 2014." La Tribuna. Abril 13, 2013. [www.latribuna.hn/2013/04/13/coalianza-concesiones-sumaran-los-1800-millones-al-2014/].
- J.B. 2013. "Traerán asesores para transparentar Coalianza." La Tribuna. Septiembre 3, 2013. [www.latribuna.hn/2013/09/03/traeran-asesores-para-transparentar-coalianza/].
- J.B. 2014. "Auditores extranjeros asesoran a Coalianza." La Tribuna. Mayo 23, 2014. [www.latribuna.hn/2014/05/23/auditores-extranjeros-asesoran-a-coalianza/].

- J.B. 2014. "Icfei: FMI advierte compromisos fiscales de Coalianza." La Tribuna. Abril 11, 2014. [www.latribuna.hn/2014/04/11/icfei-fmi-advier-compromisos-fiscales-de-coalianza/].
- La Tribuna. 2014. "Audiencia inicial para ex Comisionado de Coalianza." La Tribuna, 11 marzo. [www.latribuna.hn/2014/03/11/audiencia-inicial-para-ex-Comisionado-de-coalianza/].
- La Tribuna. 2014. "Coalianza miente en relación a los sueldos que devengan: Gabriela Castellanos." mayo 14, 2014. [www.latribuna.hn/2014/05/14/coalianza-miente-en-relacion-a-los-sueldos-que-devengan-gabriela-castellanos/].
- La Tribuna. 2014. "Coalianza tiene nuevos Comisionados." Enero 21, 2014 [www.latribuna.hn/2014/01/21/coalianza-tiene-nuevos-Comisionados/].
- La Tribuna. 2014. "Consejo Nacional Anticorrupción investigará gestión de Coalianza." Marzo 20, 2014. [www.latribuna.hn/2014/03/20/consejo-nacional-anticorrupcion-investigara-gestion-de-coalianza/].
- Lara, Bessy. 2014. "\$2,000 millones se invertirán en construcción los próximos dos años." La Prensa. Abril 28, 2014. [www.laprensa.hn/inicio/700648-96/2000-millones-se-invertir%C3%A1n-en-construcci%C3%B3n-los-pr%C3%B3ximos-dos-a%C3%B1os].
- Marshall, Adam. 2013. "Honduras presents three new PPPs." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada – Así nos registran los medios. Julio 7, 2013. [coalianza.gob.hn/v2/?p=1230].
- Martinez Casas, Guadalupe. 2013. "Más proyectos de Asociación Público Privada en Honduras." Ley Central. [central-lawhonduras.blogspot.mx/p/asociaciones-Público-privadas.html].
- Medina, Claribel. 2010. "El arbitraje en Honduras." Ley Central. [central-lawhonduras.blogspot.mx/p/arbitraje-y-litigios.html].
- Millennium Challenge Corporation. 2014. "Private Sector Participation in Public Sector Services—Assets and Products." Millennium Challenge Corporation Private Sector Development. [www.mcc.gov/pages/business/development#private-sector-participation-in-public-sector-services].
- Morales, Tommy. 2014. "Regresan tierras expropiadas a Azunosa." Defensores en línea. Febrero 4, 2014. [www.defensoresenlinea.com/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=2949:regresan-tierras-expropiadas-a-azunosa&catid=58:amb&Itemid=181].
- Radio Progreso. 2014. "Coalianza: ¿Se repite la historia de la CONADI?" Radio Progreso y el ERIC. Junio 27, 2014. [radioprogreso.hn/index.php/comunicaciones/noticias/item/1123-coalianza-%C2%BFse-repite-la-historia-de-la-conadi].
- Redacción. 2013. "'Coalianza no vende ni privatiza, contrata'." La Prensa. Julio 29, 2013. [www.laprensa.hn/csp/mediapool/sites/LaPrensa/Honduras/Apertura/story.csp?cid=328609&sid=267&fid=98].
- Redacción. 2013. "Declaran fracasada licitación para construcción de terminal de graneles en Puerto Cortés." La Prensa. Abril 5, 2013. [www.laprensa.hn/csp/mediapool/sites/LaPrensa/Honduras/Tegucigalpa/story.csp?cid=332165&sid=275&fid=98].
- Redacción. 2014. "Cobro de peaje en carretera al norte de Honduras queda suspendido." El Heraldo. Junio 11, 2014. [www.elheraldo.hn/pais/718350-214/cobro-de-peaje-en-carretera-al-norte-de-honduras-queda-suspendido].
- Redacción. 2014. "Comayagua: Aún no firman contrato para construir aeropuerto." La Prensa. Junio 22, 2014. [www.laprensa.hn/inicio/722155-96/comayagua-a%C3%B1o-no-firman-contrato-para-construir-aeropuerto].
- Redacción. 2014. "Honduras: Disponible fondo de \$15 millones." El Heraldo. Marzo 22, 2014. [www.elheraldo.hn/Secciones-Principales/Pais/Honduras-Disponible-fondo-de-15-millones].
- Rodríguez, Dagoberto. 2013. "Enee cierra 2013 con déficit de más de 4 mil millones." La Prensa. Diciembre 25, 2013. [www.laprensa.hn/honduras/apertura/439612-98/enee-cierra-2013-con-deficit-de-mas-de-4-mil-millones].

- Rodriguez, Luis. 2012. "ENEE eliminará el subsidio eléctrico a partir de este mes." El Herald. Mayo 5, 2012. [www.elheraldo.hn/csp/mediapool/sites/ElHeraldo/Economia/story.csp?cid=608916&sid=294&fid=216].
- Rodriguez, Luis. 2013. "FMI propone reformas al programa del subsidio eléctrico." El Herald. Septiembre 30, 2013. [www.elheraldo.hn/csp/mediapool/sites/ElHeraldo/Economia/story.csp?cid=610786&sid=294&fid=216].
- SAPP (Superintendencia de Alianza Público Privada). 2014. "Organigrama." [www.sapp.gob.hn/PORTAL%20DE%20TRANSPARENCIA/2%20ESTRUCTURA%20ORGANICA%20Y%20SERVICIOS/1%20ORGANIGRAMA/organigrama%20sapp%202014.pdf].
- Sierra, R. 2013. "500 millones perdieron los azucareros por invasiones." El Tiempo. Junio 10, 2013. [www.azucar.hn/web/?p=1499].
- Sierra, R. 2013. "Azucareros piden aplicar ley a invasores de fincas." La Tribuna. Mayo 22, 2013. [www.azucar.hn/web/?p=1466].
- Tenorio, Melissa. 2013. "El Instituto de Acceso a la Información Pública afirmó que la nueva puntuación de COALIANZA es de 96%." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. Agosto 20, 2013. [coalianza.gob.hn/v2/?p=1089].
- Tenorio, Melissa. 2014. "COALIANZA Y Banco FICOHSA reciben sobres de precalificación para el proyecto 'Rehabilitación del tramo carretero San Juan- Gracias y Construcción del tramo carretero Gracias-Celaque y Mantenimiento de los tramos durante 10 años'." Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada. [coalianza.gob.hn/v2/?p=1980].
- Trucchi, Giorgio. 2012. "Expropiación de tierras de SABMiller." America Latina en movimiento. Agosto 7, 2012. [alainet.org/active/57050&lang=es].
- U.S. Commercial Service. 2013. "Doing Business in HONDURAS: 2013 Country Commercial Guide for U.S. Companies." United States of America Department of Commerce. [export.gov/honduras/static/CCG%20Honduras%202013_Latest_eg_hn_069624.pdf].

JAMAICA

Entrevistas:

- Anderson, Ivan, National Road Operating Construction Company. Entrevista Personal. 18 julio 2014.
- Arana, Denise, Development Bank of Jamaica. Entrevista Personal. 18 julio 2014.
- Rhoden, Ann Marie, Development Bank of Jamaica. Entrevista Personal. 4 julio 2014.
- Warmington, Veronica, Ministerio de Finanzas y Planificación. Entrevista Personal. 4 julio 2014.

Fuentes:

- Banco Mundial. 2014. "Enforcing Contracts." [www.doingbusiness.org/data/exploretopics/enforcing-contracts].
- British High Commission. 2014. "UK experts head to Kingston for PPP conference." [www.gov.uk/government/world-location-news/uk-experts-head-to-kingston-for-ppp-conference].
- DailyKos. 2014. "Why is Jamaica selling out its environment to a blacklisted international conglomerate?" [www.dailykos.com/story/2014/04/25/1294644/-Why-Is-Jamaica-Selling-Out-Its-Environment-to-a-Blacklisted-International-Conglomerate].
- Development Bank of Jamaica. 2014. "Public Private Partnership list." [www.dbankjm.com/public-private-partnership/list].

- Development Bank of Jamaica. 2014. "Public-Private Partnerships & Privatisation Division."
[www.dbankjm.com/public-private-partnerships-and-privatisation-division].
- Gobierno de Jamaica. 2007. "Final report on the PEFA assessment." [ec.europa.eu/europeaid/what/economic-support/public-finance/documents/jamaica_pefa_report_2007_en.pdf].
- Gobierno de Jamaica. 2014. "Public-Private Partnership Programme."
- Jamaica Information Service. 2014. "DBJ committed to PPP programmes." [jis.gov.jm/dbj-committed-ppp-programme/].
- Jamaica Observer. 2011. "China Harbour Engineering: Building a better Jamaica,"
[www.jamaicaobserver.com/business/China-Harbour-Engineering-Company--Building-a-better-Jamaica_9570036].
- Jamaica, Ministerio de Energía y Minas. "Jamaica's National Energy Policy 2009-2030."
[www.psoj.org/files/Draft%20Energy%20Policy.pdf].
- Jamaica, Ministerio de Finanzas y Planificación. 2012. "Policy and Institutional Framework for the Implementation of a Public-Private Partnership Programme for the Gobierno de Jamaica: The PPP Policy."
[<http://dbankjm.com/news/government-jamaica-has-approved-public-private-partnership>].
- Jamaica, Ministerio de Justicia. 1974. "Parish Water Supply Act, 1974."
[moj.gov.jm/sites/default/files/laws/Parishes%20Water%20Supply%20Act_0.pdf].
- Jamaica, Ministerio de Justicia. 2014. "Overview and role of the ministry." [moj.gov.jm/overview].
- The Gleaner. 2013. "Gov't pays NTCS interim payment." [jamaica-gleaner.com/latest/article.php?id=42591].
- The Gleaner. 2013. "The case for water privatisation." [jamaica-gleaner.com/gleaner/20130124/cleisure/cleisure1.html].
- The Gleaner. 2013. "Work resumes on Highway 2000 north-south link." [jamaica-gleaner.com/gleaner/20131127/lead/lead4.html].
- U.S. Department of State. 2011. "2011 Investment Climate – Jamaica."
[www.state.gov/e/eb/rls/othr/ics/2011/157299.htm].

MÉXICO

Entrevistas:

Carlos Mondragón, Director General de Proyecto Finanza, Entrevista Personal. 10 julio 2014.

Fuentes:

- Banco Mundial. 2012. "Best Practices in Public-Private Partnerships Financing in Latin America: the role of guarantees." Washington DC: World Bank.
- Banco de Pagos Internacionales (BPI). 2013. "Triennial Central Bank Survey."
- De Vries, Piet, and Etienne B. Yehoue. 2013. *The Routledge Companion to Public Private Partnerships*. New York City: Routledge.
- Gobierno de México. 2012. "Reglamento de la Ley de Asociación Público Privadas."
[dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5276519&fecha=05/11/2012].

Gobierno de México. 2013. "Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018." [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/GITS/PIITC_-_SCT.pdf].

Gobierno de México, Ministerio de Finanzas. 2014. Informes sobre la Deuda Pública.

Hernandez Garcia, Roberto. 2013. "International Perspective: Mexico's Federal PPP Model Sees the Light." Under Construction 15.

Picornell, Raquel, y Juliette Frey. 2013. "Mexico's Infrastructure Master Plan." Septiembre 1, 2013. Foreign Affairs. [http://www.foreignaffairs.com/about-us/sponsors/Mexicos-infrastructure-master-plan].

NICARAGUA

Entrevistas:

Molina Vaca, Álvaro, Ley Central Molina & Asociados. Entrevista Personal. Agosto 29, 2014.

Chamorro, Juan Sebastián, FUNIDES. Entrevista Personal. Agosto 29, 2014.

Fuentes:

ACAN-EFE. 2014. "El 50 % de las empresas en Nicaragua optan por cláusula de arbitraje." La Prensa. Enero 23, 2014. [www.laprensa.com.ni/2014/01/23/activos/179601-50-empresas-nicaragua-optan].

Álvarez M., Rezaye. 2014. "Reclamantes con opciones." La Prensa. Abril 11, 2014. [www.laprensa.com.ni/2014/04/11/ambito/190481-reclamantes-opciones].

Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. 2005. "Ley No. 540 Ley de Mediación y Arbitraje." [legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28\$All%29/D0489E6135592D16062570A10058541B?OpenDocument].

Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. 2013. "Ley No. 838 Ley General de Puertos de Nicaragua." [legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/1c94a63c7652a0c606257b7a005e725f/\$FILE/ATTK5EHM.pdf/2013-05-14-%20G-%20Ley%20No.%20838,%20Ley%20general%20de%20puertos%20de%20Nicaragua.pdf].

Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. 2013. "Acuerdo Marco de Concesión Implementación con Relación a el Canal de Nicaragua y Proyectos de Desarrollo." [legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28\$All%29/2A54988EC4B5600F06257B9E00592909?OpenDocument].

Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. 2014. "Ley de Reforma Parcial a la Constitución Política de la República de Nicaragua." [www.inej.edu.ni/wp-content/uploads/2014/02/Ley-de-reforma-a-la-constituci%C3%B3n-2.pdf].

Banco Interamericano de Desarrollo. 2014. "NI-T1143: Intercambio de experiencia público privado en infraestructura vial." [www.iadb.org/es/proyectos/project-information-page,1303.html?id=NI-T1143].

Canales, Gisella and Martha Vásquez. 2012. "Arce calma a Cosep." La Prensa. Abril 14, 2012. [www.laprensa.com.ni/2012/04/14/portada/97931-arce-calma-a-cosep].

- Casa de Gobierno. 2012. "Decreto 29-2012." [www.hacienda.gob.ni/documentos/credito-Público/gestion-de-endeudamiento-Público-y-asauncion-de-deuda-interna/Política-de-endeudamiento-Público/Política_Anual_Endeudamiento_Público_2013.pdf/at_download/file].
- Central America Data. 2012. "Oportunidades en la Red de fibra óptica de Nicaragua." CentralAmericaData.com. Marzo 29, 2012. [www.centralamericadata.com/es/article/home/Oportunidades_en_la_Red_de_fibra_ptica_de_Nicaragua].
- Consortium Centro America Abogados. 2014. "Business Arbitration in Nicaragua." [www.consortiumlegal.com/images/news/febrero2014/en/notas/interview.html].
- DPA. 2013. "Panamá dice que canal de Nicaragua no será "simpático" para EEUU." La Tercera. junio 22, 2013. [www.latercera.com/noticia/mundo/2013/06/678-529518-9-Panamá-dice-que-canal-de-nicaragua-no-sera-simpatico-para-eeuu.shtml].
- Empresa Portuaria Nacional. 2012. "Plan Quinquenal 2012-2016." [www.epn.com.ni/libros/plan%20quinquenal/files/plan%20quinquenal%202012-2016%20final.pdf].
- EN Energy News. 2013. "Nicaragua estudia conceder licitaciones de explotación geotérmica." EN Energy News. Marzo 27, 2013. [www.energynews.es/nicaragua-estudia-conceder-licitaciones-de-explotaci-n-geot-rmica-1364369794/].
- Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social. 2012. "Breves de FUNIDES." [www.funides.com/newsletter/2012/e9/newsletter_web.html].
- Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social. 2014. "Coyuntura económica Primer trimestre 2014 Nicaragua." [funides.com/documentos/coyuntura/2014/primer-trimestre/primer-informe-de-coyuntura-economica-de-2014.pdf].
- Global Sustainable Electricity Partnership. 2014. "Wiwili Small Hydro CDM and Rural Electrification." [www.gsep-ppp.org/case-studies/wiwili-small-hydro-cdm-and-rural-electrification/].
- Informador.com.mx. "Continúa en Nicaragua subsidio a la electricidad." [www.informador.com.mx/economia/2011/274665/6/continua-en-nicaragua-subsidio-a-la-electricidad.htm].
- Instituto Nicaragüense de Acueductos y Alcantarillados. 2014. "Quienes somos." [www.inaa.gob.ni/institución].
- Instituto Nicaragüense de Energía. "NINDIRI." [www.ine.gob.ni/municipios/NINDIRI.htm].
- Jarquín, Leyla. 2012. "Cosep presentará Ley de Asociación Público Privada." El Nuevo Diario. Octubre 3, 2012. [www.elnuevodiario.com.ni/economia/265472].
- Kertzman, Fanny and Alek Boyd. 2013. "El canal chino de Nicaragua: una gigantesca estafa." Semana. Julio 3, 2013. [www.semana.com/mundo/articulo/el-canal-chino-nicaragua-gigantesca-estafa/349545-3].
- Lacayo, Leslie Nicolás y Ricardo Guerrero Nicaragua. 2013. "Gobierno con la mira en el Caribe." El Nuevo Diario. Abril 29, 2013. [www.elnuevodiario.com.ni/economia/284538-gobierno-mira-caribe].
- Largaespada E., Massiell. 2013. "Empresarios piden ley para inversión público-privada." El Nuevo Diario. Septiembre 24, 2013. [www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/297538-empresarios-piden-ley-inversion-Público-privada].
- Largaespada E., Massiell. 2013. "Piden ley de inversión público-privada en 2014." El Nuevo Diario. Diciembre 5, 2013. [www.elnuevodiario.com.ni/economia/304055-piden-ley-de-inversion-Público-privada-2014].
- Maas, Hauke. 2014. "I Informe de Institucionalidad Económica." Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social. [www.funides.com/documentos/institucionalidad/2014/enero/primer_informe_de_institucionalidad_presentacion.pdf].

- Miller, Matthew. 2014. "China's 'ordinary' billionaire behind grand Nicaragua canal plan." Reuters. Mayo 4, 2014. [www.reuters.com/article/2014/05/04/us-china-canal-insight-idUSBREA4309E20140504].
- Ministerio de Energía y Minas. 2014. "Plan Indicativo de Expansión de Generación Eléctrica 2013 – 2027." [www.mem.gob.ni/index.php?s=1&idp=637&idt=1].
- Ministerio de Transporte e Infraestructura. 2014. "Resultados de Evaluación Licitaciones de Proyectos." [www.mti.gob.ni/index.php/banco-mundial].
- Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales. 2010. "Informe Sobre los Avances en Agua y Saneamiento en Nicaragua LatinoSan 2010." [www.abes-dn.org.br/eventos/abes/latinosan/palestras/informes/Informes-Nicaragua.pdf].
- Molina y Asociados. 2014. "Public-Private Partnership and its relevance in the Infrastructure development of the Country." [www.molinalaw.com.ni/_blog/Molina_y_Asociados_Central_Ley_Nicaragua_Blog/post/public-private-partnership-and-its-relevance-in-the-infrastructure-development-of-the-country/].
- Molina, Álvaro. 2012. "Nicaragua como anfitrión de Proyectos de Generación de Energía con Fuentes Renovables." [www.molinalaw.com.ni/_blog/Blog_de_Molina_y_Asociados_Central_Ley_Nicaragua/post/Nicaragua_como_anfitri%C3%B3n_de_Proyectos_de_Generaci%C3%B3n_de_Energ%C3%ADa_con_Fuentes_Renovables/].
- Moncada, Roy y Vásquez, Vladimir. 2013. "MTI descarta Costanera." La Prensa. Agosto 22, 2013. [www.laprensa.com.ni/2013/08/22/ambito/159552-mti-descarta-costanera].
- Morales A., Roberto. 2011. "Italianos construirán carretera costanera." El Nuevo Diario. Noviembre 22, 2011. [www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/233982].
- Navas, Lucía and Vásquez, Vladimir. 2013. "Privilegio para TSK-Melfosur." La Prensa. Febrero 16, 2013. [www.laprensa.com.ni/2013/02/16/ambito/134920-privilegio-tsk-melfosur].
- Programa de Agua y Saneamiento para América Latina y el Caribe. WSP-LAC. "Saneamiento para el Desarrollo." [www.wsp.org/wsp/sites/wsp.org/files/LatinosanFinal.pdf].
- PRONicaragua. 2013. "BID reconoce la excelente ejecución de proyectos en Nicaragua." PRONicaragua. Agosto 7, 2013. [www.pronicaragua.org/es/sala-de-prensa/notas-de-prensa/486-bid-reconoce-la-excelente-ejecucion-de-proyectos-en-nicaragua].
- Ram Power. 2012. "RAM POWER ANNOUNCES TARIFF INCREASE FOR SAN JACINTO-TIZATE PROJECT." [ram-power.com/news-media/ram-power-announces-tariff-increase-san-jacinto-tizate-project].
- Reside, Jr., Renato E. 2009. "Global Determinants of Stress and Risk in Public-Private Partnerships.PPP. in Infrastructure." ADB Institute. Marzo 17, 2009. [www.adbi.org/files/2009.03.17.wp133.global.determinants.stress.risk.ppp.infrastructure.pdf].
- Salinas, Carlos. 2013. "Los chinos exploran Nicaragua." El País. Diciembre 11, 2013. [internacional.elpais.com/internacional/2013/12/11/actualidad/1386791847_272243.html].
- Sandoval, Adelia. 2012. "Transporte en alza." El Nuevo Diario. Marzo 13, 2012. [www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/244788-transporte-alza].
- The Economist. 2014. "A brighter future for power investors." The Economist Intelligence Unit. Mayo 1, 2014. [country.eiu.com/article.aspx?articleid=1981776582&Country=Nicaragua&topic=Economy&subtopic=Forecast&subsubtopic=Economic+outlook].
- Trinchera de la Noticia. 2012. "Piden congelar tarifa." Consejo Superior de Empresa Privada. Junio 8, 2012. [www.cosep.org.ni/index.php?option=com_content&view=article&id=1978:monitoreo-de-noticias-empresariales-8-de-junio-de-2012&catid=45:monitoreo-de-medios&Itemid=148].

PANAMÁ

Entrevistas:

Paredes, Gustavo, Interglobal Consulting Group. Entrevista Personal. 7 julio 2014.

Fuentes:

- Gobierno de Panamá. 1997. "Decreto Ley No. 2." [www.asep.gob.pa/leyes_decretos/dl2.pdf].
- Gobierno de Panamá. 1998. "Ley 26, Entes Reguladores de Servicios Públicos, 1998." [www.etesa.com.pa/documentos/920.pdf].
- Gobierno de Panamá. 1998. "Ministerio de Obras Públicas, Ley 5 de 1988." [docs.Panamá.justia.com/federales/leyes/5-de-1988-apr-18-1988.pdf].
- Gobierno de Panamá. 2002. "Ley 20 de mayo 2002." [Panamá.justia.com/federales/leyes/20-de-2002-may-9-2002/gdoc/].
- Gobierno de Panamá. 2003. "Ley 23 de 9 enero 2003." [www.tocumenPanamá.aero/upload/files/CMSEditor/ley_2003_526_1421.pdf].
- Gobierno de Panamá. 2006. "Ley 48 of 2006." [Panamá.justia.com/federales/leyes/48-de-2006-dec-4-2006/gdoc/].
- Gobierno de Panamá. 2006. "Ley 22 de Contratación Pública de 2006." [ernestocedeno.com/CONTRATACIONES/Contrataciones_Publicas_en_Panamá/Texto_Unico/Indice.html].
- Gobierno de Panamá. 2009. "Ley 69 de 2009." [www.Panamácompra.gob.pa/portal/files/Legislacion/Leyes/ley_N69.pdf].
- Gobierno de Panamá. 2010. "Ley 12 de 2010." [Panamá.justia.com/federales/leyes/12-de-2010-mar-19-2010/gdoc/].
- Gobierno de Panamá. 2010. "Ley 66 de 2010." [www.organojudicial.gob.pa/cendoj/wp-content/blogs.dir/cendoj/ley-66-2010.pdf].
- Gobierno de Panamá. 2010. "Ley 76 de 2010." [www.mici.gob.pa/imagenes/pdf/2___reglamento_de_la_ley_de_fomento.pdf].

PARAGUAY

Entrevistas:

Se entrevistó a tres expertos; prefirieron permanecer en el anonimato.

Fuentes:

- AmericaEconomia. 2014. "Asistencia técnica de Estados Unidos a Paraguay potencia sistema de concesiones." [www.americaeconomia.com/negocios-industrias/asistencia-tecnica-de-estados-unidos-paraguay-potencia-sistema-de-concesiones].
- AmericaEconomia. 2014. "Instan a gobierno paraguayo a que apure ley de alianza público-privada." [www.americaeconomia.com/negocios-industrias/instan-gobierno-paraguayo-que-apure-ley-de-alianza-Público-privada].
- Banco Mundial. 2004. "Output based aid in water." [sitereFuentes.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/ReFuentes/282884-1303327122200/270-water-paraguay.pdf].

- BNAmericas. 2013. "Paraguay's PPP infrastructure bill becomes Law." [www.bnamericas.com/news/infrastructure/paraguays-ppp-public-infrastructure-bill-becomes-a-law1].
- CAF. 2013. "La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina." [www.caf.com/_custom/static/ideal_2013/assets/book_1.pdf].
- D&B. 2013. "D&B Countryline Risk report: Paraguay." [www.dnb.fi/Global/News/Paraguay-lokakuu2013.pdf].
- Dirección Nacional de Contrataciones Públicas. 2014. "Alianza Público Privada." [https://www.Contrataciones.gov.py/informacion/alianza-Público-privada].
- Gobierno de Paraguay. 2000. "Ley 1618/00 de Concesiones y Servicios Públicos, sancionada 2000." [www.dinatan.gov.py/docum/leyes/ley1618.pdf].
- Gobierno de Paraguay. 2004. "Ley 2501/2004: Que amplía la tarifa social de energía eléctrica." [paraguay.justia.com/nacionales/leyes/ley-2501-nov-10-2004/gdoc/].
- Gobierno de Paraguay. 2013. "Ley 5102 de Promoción de la Infraestructura Pública, sancionada en 2013." [www.eljurista.com.py/admin/publics/upload/archivos/97fac341eeac300a8d35c90cd1fb27b2.pdf].
- Infobae América. 2013. "Paraguay: la cámara de diputados aprobó la ley de alianza público-privada." [www.infobae.com/2013/10/28/1519647-paraguay-la-camara-diputados-aprobo-la-ley-alianza-Público-privada].
- Fondo Monetario Internacional. 2014. "Paraguay 2013 Article IV Consultation-Staff Report; Press Release." [www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr1460.pdf].
- International Property Rights Index. 2013. "Paraguay report." [www.internationalpropertyrightsindex.org/profile?location=Paraguay].
- Ministerio de Obras Públicas. 2013. "Líneas Estratégicas Período de Gobierno 2013-2018." [www.mopc.gov.py/mopcweb/userfiles/files/Plan%20Estrat%C3%A9gico%20Horacio%20Cartes-08_08_2013.pdf].
- Paraguay.com. 2013. "Lea aquí el proyecto de ley de Alianza Público Privada." [www.paraguay.com/nacionales/lea-aqui-el-proyecto-de-ley-de-alianza-Público-privada-98308].
- Reuters. 2013. "Paraguay's Cartes – the man to lead anti-corruption efforts?" [www.trust.org/item/20130503164550-ou9ny/%20%20%5B9%5D].
- Water and Sanitation Program. 2008. "Agua y saneamiento para las zonas marginales urbanas de América Latina." [www.wsp.org/sites/wsp.org/files/publications/Medellin.pdf].
- Webpicking. "La realidad de la logística portuaria del Paraguay. Entrevista a Juan Carlos Muñoz Menna, presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay.CAFYM)." [www.webpicking.com/reportaje/menna.htm].

PERÚ

Entrevistas:

- Oblitas, Alexei, Ministerio de Economía y Finanzas, Entrevista Personal. 11 julio 2014
- Segura, Alonso, Ministerio de Economía y Finanzas, Entrevista Personal. 11 julio 2014.
- Benavente, Patricia, OSITRAN, Entrevista Personal. 14 julio 2014.

Fuentes:

- Gobierno de Perú. 1992. "Ley 25844 de 1992." [www2.osinerg.gob.pe/MarcoLegal/pdf/LEYCE-DL25844.pdf].
- Gobierno de Perú. 2006. "Ley 28883 de 2006." [docs.Perú.justia.com/federales/leyes/28883-sep-15-2006.pdf].

- Gobierno de Perú. 2007. "Ley 29060, 7 julio 2007."
[www.unsa.edu.pe/control_interno/docs/1_normaslegales/l_29060.pdf].
- Gobierno de Perú. 2007. "Decreto Supremo 104."
[www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/MARCO/Decreto%20Supremo%20N%20104-2007-EF.pdf].
- Gobierno de Perú. 2008. "Ley 1002 de 2008."
[www.osinerg.gob.pe/newweb/uploads/GFE/Normativa/3%20Normativa%20sobre%20Generacion%20Electrica/16-0-DL.1002.pdf].
- Gobierno de Perú. 2008. "Ley 1071 de 2008." [www.justiciaviva.org.pe/nuevos/2008/julio/03/1071.pdf].
- Gobierno de Perú. 2008. "Ley 28563 de 2008."
[www.mef.gob.pe/contenidos/deuda_publ/normativa/Ley28563_modificacion_2010.pdf].
- Gobierno de Perú. 2008. "Ley 29230, Ley de Invertidos Regionales y Locales con Participación Privado."
[www.pcm.gob.pe/InformacionGral/sc/2009/8_Ley_29230.pdf].
- Gobierno de Perú. 2008. "Decreto Legislativo 1012."
[www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/normas/normasv/privada/2014/DL-1012-actualizado-al-02-03-2014j.pdf].
- Gobierno de Perú. 2008. "Decreto Legislativo 1018 de 2008."
[www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/DecretosLegislativos/01018.pdf].
- Gobierno de Perú. 2009. "Decreto 1014." [www2.osinerg.gob.pe/MarcoLegal/docrev/D.%20Leg.%201014-CONCORDADO.pdf].
- Gobierno de Perú. 2014. "Ley 30167 de 2014." [www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/Leyes/30167.pdf].

TRINIDAD Y TOBAGO

Entrevistas:

Derrick, Michael, Ministerio de Finanzas y Economía. Entrevista Personal. 25 junio 2014.

Un entrevistado; solicitó anonimato.

Fuentes:

- Banco Mundial. 2014. "Doing Business in Trinidad and Tobago."
[www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/trinidad-and-tobago/#enforcing-contracts].
- Fondo Monetario Internacional. 2013. "IMF Joint Caribbean Growth Conference, Pillar 1, Public Private Partnerships." [www.imf.org/external/np/seminars/eng/2013/caribbean/pdf/ppps.pdf].
- Fondo Monetario Internacional. 2013. "Trinidad and Tobago: Staff report for the 2013 Article IV Consultation."
[www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2013/cr13306.pdf].
- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. "Draft National Strategic Plan."
[www.transforme.gov.tt/sites/default/files/library/documents/Vision%202020%20Draft%20National%20Strategic%20Plan%20Trinidad%20and%20Tobago.pdf].
- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. 2012. "PPP Policy."
- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. 2013. "Budget Statement 2014." [www.finance.gov.tt/wp-content/uploads/2013/11/Budget-Statement-2014.pdf].

- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. 2013. "State Enterprises Investment Programme 2014." [www.finance.gov.tt/wp-content/uploads/2013/11/State-Enterprises-Investment-Programme-2014.pdf].
- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. 2013. "Utilities Assistance Program to be Expanded" [www.news.gov.tt/content/utilities-assistance-programme-be-expanded].
- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. 2014. "Freedom of Information Act." [www.ttconnect.gov.tt/gortt/portal/ttconnect/Non-ResidentDetail/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/gortt/wcm/connect/gortt+web+content/TTConnect/Non-National/Topic/InformationandStatistics/Documents+and+Policies/The+Freedom+of+Information+Act].
- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. 2014. "Government will utilize the Private Public Partnership modality in order to deliver critical infrastructure and other high priority projects in a more effective, efficient and transparent manner." [www.news.gov.tt/content/government-use-public-private-partnership-modality-deliver-%E2%80%A6#U6nhwyjc3eM].
- Gobierno de la República de Trinidad y Tobago. 2014. "Ministerio de Finanzas y Economía. Services: e-auctions." [www.finance.gov.tt/services/eauctions/].
- Guardian Media. 2013. "Is PPP the answer to T&T's infrastructure?" [www.guardian.co.tt/business-guardian/2013-06-26/ppp-answer-tt%E2%80%99s-infrastructure].
- Hamel Smith Abogados, Marcas y Patentes. "Doing business in Trinidad and Tobago." [www.trinidadlaw.com/home/general/subcategory.aspx?categoryID=19&subcategoryID=58].
- IFC. 2013. "Public Private Partnerships and the Future of Development Projects in the Caribbean." [www.slideshare.net/ReselMelvillePMPDEAB/public-private-partnerships-in-the-caribbean-webinar-presentation-part-2].
- Invest Trinidad and Tobago. 2013. "Foreign investors flock to Port-of-Spain for Caribbean conference." [www.investtt.co.tt/blog/investtt-blog/2013/june/foreign-investors-flock-to-port-of-spain-for-caribbean-conference].
- Ministerio de Energía y Asuntos Energéticos. 2013. "Deep water competitive bid round 2013." [www.energy.gov.tt/wp-content/uploads/2013/11/Trinidad_and_Tobago_Deep_Water_Competitive_Bid_Round_2013.pdf].
- Ministerio de Finanzas y Economía. 2014. "Public Private Partnerships Unit." [www.finance.gov.tt/about-us/divisions/public-private-partnership-unit/].
- Ministerio de Asuntos Legales. 2007. "Companies Act, updated to diciembre 2007." [www.ttbizlink.gov.tt/trade/tnt/cmn/pdf/Companies%20Act-81.01.pdf].
- Ministerio de Asuntos Legales. 2012. "Conveyancing and Ley of property act, updated to diciembre 2012." [rgd.legalaffairs.gov.tt/laws2/alphabetical_list/lawspdfs/56.01.pdf].
- Telecommunications Authority of Trinidad and Tobago. 2014. "Concessions." [tatt.org.tt/Telecommunications/Concessions.aspx].
- The Energy Chamber of Trinidad and Tobago. 2014. "A closer look at Trinidad and Tobago's fuel subsidy." [www.energy.tt/index.php?categoryid=355&p2001_articleid=1233].
- Trinidad Express. 2014. "IDB loans: bringing the best to a country." [www.trinidadexpress.com/business-magazine/IDB-loans-Bringing-the-best-to-a-country-248483921.html].
- U.S. Central Intelligence Agency. 2014. "The World Factbook." [www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/td.html].
- US Department of State. 2012. "Investment climate statement—Trinidad and Tobago." [www.state.gov/e/eb/rls/othr/ics/2012/191252.htm].

URUGUAY

Entrevistas:

Silvina Panizza, Ministro de Finanzas de Uruguay, 27 junio 2014.

Fuentes:

Caras & Caretas. 2014. "Empresa china reflotará el ferrocarril". [www.carasycaretas.com.uy/empresa-china-reflotara-el-ferrocarril/].

Fitch Ratings. 2013. "Corporación Vial de Uruguay." [www.cvu.com.uy/usr/data/application/source/2013-04-12_998874.pdf].

Gobierno de Uruguay. 1931. "Ley 8.764, Sancionada octubre 1931." [www.dne.gub.uy/documents/112315/3955993/Nº%208.764%20del%2015.10.31%20-%20Creación%20de%20ANCAP.pdf].

Gobierno de Uruguay. 1984. "Ley 15.637, Sancionada septiembre 1984." [www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=15637&Anchor=].

Gobierno de Uruguay. 1987. "Ley TOCAF, sancionada noviembre 1987." [www.parlamento.gub.uy/OtrosDocumentos/TOCAF/tex_tocaf.htm].

Gobierno de Uruguay. 1997. "Ley No. 16.832, Sancionada junio 1997." [www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=16832&Anchor=].

Gobierno de Uruguay. 2002. "Decreto 442/002, Sancionado noviembre 2002." [www.elderechodigital.com/acceso1/legisla/decretos/d0200442.html].

Gobierno de Uruguay. 2003. "Ley No. 17.703, Sancionada octubre 2003." [www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=17703&Anchor=].

Gobierno de Uruguay. 2011. "PPP Ley No. 18.786, Sancionada julio 2011." [archivo.presidencia.gub.uy/sci/leyes/2011/07/cons_min_342.pdf].

Gobierno de Uruguay. 2012. "Decreto 017/012, sancionado enero 2012." [archivo.presidencia.gub.uy/sci/decretos/2012/01/cons_min_449.pdf].

Gobierno de Uruguay. 2012. "Decreto 280/012, sancionado agosto 2012." [archivo.presidencia.gub.uy/sci/decretos/2012/08/cons_min_554.pdf].

Gobierno de Uruguay. 2012. "Aprobación de Elegibilidad del Proyecto de Aguas Profundas". [www.mef.gub.uy/ppp/documentos/20120813_decreto_14jun2012.pdf].

Gobierno de Uruguay. 2013. "CVU Megaconcesión Decreto 56/013, sancionado febrero 2013." [www.ccea.org.uy/ccea_nws04/docs/decreto56.13.pdf].

Gobierno de Uruguay. 2013. "Ley 19.149 Rendición de Cuentas, Incentivo para APP en la construcción de escuelas. Sancionada octubre 2013." [www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=19149&Anchor=].

Gobierno de Uruguay. 2014. "Unidad de Proyectos de Participación Público-Privada." [www.mef.gub.uy/ppp/iniciativas.php].

Infobae. 2014. "Uruguay: Mujica acordó con los empresarios congelar la canasta básica por dos meses." [www.infobae.com/2014/03/14/1550238-uruguay-mujica-acordo-los-empresarios-congelar-la-canasta-basica-dos-meses].

LaRed21. 2014. "UTE invertirá 3.000 millones de dólares para la generación de energía eléctrica".
[www.lr21.com.uy/comunidad/1176621-ute-inversion-3-000-millones-dolares-generacion-energia-electrica-uruguay].

VENEZUELA

Entrevistas:

Andueza, Luis Ernesto, Abogado de Norton Rose Fulbright en Caracas. Entrevista Personal. 12 junio 2014

Jalil, Munir, Citigroup. Entrevista Personal. 9 agosto 2014.

Fuentes:

Armas, Mayoela. 2014. "Government's debt to building contractors hits USD10 Billion" El Universal. mayo 2014.
[www.eluniversal.com/economia/140530/governments-debt-to-building-contractors-hits-usd-10-billion].

Caraota Digital. 2014. "Nuevo esquema tarifario. Aumenta costo de servicio eléctrico y eliminan subsidio."
[www.caraotadigital.net/articledetail.asp?art=1891026].

El Universal. 2014. "No hay razones para que las obras de gran envergadura estén paralizadas." abril 28, 2014.
[www.eluniversal.com/caracas/140428/no-hay-razones-para-que-las-obras-de-gran-envergadura-esten-paralizada].

Gobierno de Venezuela. 1999. "Decreto 318, sancionado septiembre 1999."
[www.procuraduriacarabobo.gob.ve/site/images/stories/pdf_descargas/leyes/habilitante_decretos/24.%20Decreto%20con%20Rango%20y%20Fuerza%20de%20Ley%20Sobre%20Promoción%20de%20la%20.pdf].

Gobierno de Venezuela. 1999. "Ley sobre la Inversión Privada en las Concesiones, sancionada octubre 1999."
[www.badellgrau.com/?pag=65&ct=304].

Gobierno de Venezuela. 2001. "Ley de Agua Potable, sancionada diciembre 2001."
[www.iclam.gov.ve/leyes_amb/14_ley_agua.pdf].

Gobierno de Venezuela. 2009. "Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público." [docs.google.com/document/d/1fxQ88iRePkAmkBF8lvbaVJ7q3FLFYc29s5MsXueuKml/edit].

Gobierno de Venezuela. 2014. "Ley de Precios Justos. Decreto No. 600, sancionado enero 2014."
[www.correodelorinoco.gob.ve/wp-content/uploads/2014/02/Ley-Organica-de-Precios-Justos.pdf].

GurusBlog. 2014. "Y Ahora en Venezuela empieza el racionamiento de electricidad y agua."
[www.gurusblog.com/archives/venezuela-racionalizar-electricidad-y-el-agua/09/05/2014/].

Infobae. 2013. "Petronas abandona un proyecto de US\$20,000 millones en Venezuela."
[www.infobae.com/2013/09/10/1507754-petronas-abandona-un-proyecto-us-20000-millones-venezuela].

Morgan, Jeremy. 2009. "Venezuela Rations Water As Power Cuts Loom." Latin American Herald Tribune.
[www.laht.com/article.asp?CategoryId=10717&ArticleId=346595].

Odebrecht. 2014. "Venezuela projects." [www.odebrecht.com/en/search/node/Venezuela].

Pitts, Pietro, Corina Pons, y Anatoly Kurmanaev. 2014. "Venezuela to ration electricity after Colombia cuts gas." Bloomberg. mayo 8, 2014. [www.bloomberg.com/news/2014-05-07/venezuela-to-ration-electricity-after-colombia-cuts-gas.html].

Pulgar, Adreina y Faviana Garcia. 2014. "Paralizan obras del puente Nigale." [www.laverdad.com/zulia/45589-paralizado-el-puente-nigale-por-falta-de-recursos.html].

Reuters. 2012. "Russia's Surgut says leaves Venezuela oil consortium." [uk.reuters.com/article/2012/11/07/surgut-venezuela-idUKL5E8M734Q20121107].

Si bien se han hecho todos los esfuerzos para verificar la exactitud de esta información, ni The Economist Intelligence Unit Ltd ni los auspiciantes de este informe pueden aceptar responsabilidad u obligación alguna frente a ninguna persona con respecto a este informe o cualquier otra información, opiniones o conclusiones vertidas aquí.

LONDRES

20 Cabot Square
London
E14 4QW
United Kingdom
Tel: (44.20) 7576 8181
Fax: (44.20) 7576 8476
E-mail: london@eiu.com

NUEVA YORK

750 Third Avenue
5th Floor
New York, NY 10017
United States
Tel: (1.212) 554 0600
Fax: (1.212) 586 0248
E-mail: newyork@eiu.com

HONG KONG

6001, Central Plaza
18 Harbour Road
Wanchai
Hong Kong
Tel: (852) 2585 3888
Fax: (852) 2802 7638
E-mail: hongkong@eiu.com

GINEBRA

Boulevard des Tranchées 16
1206 Geneva
Switzerland
Tel: (41) 22 566 2470
Fax: (41) 22 346 93 47
E-mail: geneva@eiu.com