

INFORME FINAL DE LA EVALUACIÓN DEL PROYECTO

"Fortalecimiento Regional Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los Países del Plan Puebla Panamá"

ATM/MT-8839-RG

**BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO – BID-FOMIN
Unidad Ejecutora: SIECA**

**Elaborado por: Gabriel D. Berditchevsky
Agosto 2007**

INDICE DE CONTENIDO

Contenido

1.0 Resumen ejecutivo

- 1.1 Evaluación del diseño del proyecto:
- 1.2 Evaluación de la Ejecución Lograda del Proyecto:
- 1.3 Indicadores de Impacto del Proyecto:
- 1.4 Riesgos y Beneficios del Proyecto:
 - 1.4.1 Riesgos
 - 1.4.2 Beneficios
- 1.5 Cumplimiento de los requisitos financieros:
- 1.6 Lecciones aprendidas:
- 1.7 Recomendaciones

2.0 Antecedentes

- 2.1 Propósitos de la Evaluación
- 2.2 Entes Relevantes

3.0 Descripción del Proyecto

- 3.1 Resumen del Marco Lógico
- 3.2 Estado General

4.0 Metodología de Evaluación

- 4.1 Diseño - Estrategia General y Fuentes de Información

5.0 Relevancia del Proyecto

- 5.1 Introducción
- 5.2 Cambios en el contexto en que se ejecutó el proyecto y revisión de supuestos
 - 5.2.1 Supuestos
 - a. Condiciones macroeconómicas se mantiene adecuadas para la inversión privada
 - b. Existe suficiente interés de parte de los inversores privados y sus fuentes de financiamiento por proyectos de infraestructura y servicios.
 - c. Gobiernos de la región del PPP y sus entidades claves apoyan la consolidación de los marcos legales e institucionales con relación al sector de concesiones viales en sus respectivos países.
 - d. Existe coordinación en la planificación regional y se logra presentar al mercado un plan atractivo de concesiones para el sector privado.
 - e. Las autoridades son capaces de impulsar las nuevas normas o modificaciones correspondientes para armonizar el marco nacional con el de la región
 - f. Estabilidad en los cuadros técnicos de las Unidades de Concesiones y Ministerios de Transporte regionales que reciben capacitación.
 - g. Gobiernos continúan apoyando al fortalecimiento de las unidades de concesión.
 - h. Involucrados logran consenso sobre la estrategia común regional.

- i. Involucrados encuentran respaldo a efectos del diseño e implementación de una estrategia común y normas homogéneas.
- j. Autoridades nacionales habilitan la participación de sus técnicos en los talleres.

5.3 Validez de la lógica del Proyecto

5.4 Continúa siendo relevante el proyecto más allá de la contribución del FOMIN?

6.0 Efectividad y Efectos

6.1 Logros de los resultados del proyecto

6.1.1 Implicancias de deficiencias

6.2 Contribuciones a la meta del proyecto

6.3 Conclusiones y Recomendaciones

6.3.1 Conclusiones

6.3.2 Recomendaciones

7.0 Eficiencia

7.1 de Recursos

7.3 Informes oportunos e información útil sobre

7.3.1 Finanzas del proyecto

7.3.2 Cronograma de entrega de los recursos ("inputs")

7.4 Manejo de problemas

7.5 Utilización de Recursos

7.5.1 Análisis Costo-Efectividad y Costo-Beneficio

8.0 Conclusiones

8.1 Introducción

8.2 Sostenibilidad del proyecto

8.2.1 Continuidad de las actividades del proyecto

8.2.2 Capacidad Institucional

8.2.3 Costos recurrentes

8.3 Lecciones Aprendidas

8.4 Resumen de Recomendaciones

ANEXOS

ANEXO 1: CUMPLIMIENTO DEL MARCO LOGICO DEL PROYECTO

ANEXO 2: DETALLE DE LA EJECUCION PRESUPUESTARIA

ANEXO 3: LISTADO DE LOS PARTICIPANTES A LOSTALLERES

ANEXO 4: AYUDA MEMORIA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN DE CONCESIONES, CIUDAD DE GUATEMALA, 24 DE JULIO DE 2007

ANEXO 5. EJEMPLO DE BOLETAS DE ENCUESTA REALIZADAS EN COSTA RICA, EL SALVADOR Y GUATEMALA

Glosario de abreviaturas y sinónimos

APP: Asociación Publica Privada
Banco: BID
BID: Banco Interamericano de Desarrollo
FOMIN: Fondo Multilateral de Inversiones
ISDP: Informe de Seguimiento de Desempeño de Proyecto
PPP: Plan puebla Panamá
SCV: Subcomisión de Concesiones Viales
SIECA: Secretaria de Integración Económica de Centroamérica

1.0 Resumen ejecutivo

El programa de "Fortalecimiento Regional del Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los Países del Plan Puebla Panamá (PPP)", es el resultado de la unión participativa del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) como Administrador del Fondo Multilateral de Inversiones –FOMIN- y la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) como secretaria de la Iniciativa de Transporte del Plan Puebla Panamá (PPP).

Este programa tuvo como objetivo general realizar un análisis del marco jurídico, regulatorio e institucional en materia de concesiones viales de los países del Plan Puebla Panamá (PPP), y la elaboración de propuestas para su armonización, con el fin de facilitar el aumento de la participación del sector privado incrementando la probabilidad de éxito en los programas de concesiones viales en toda la región de los países PPP.

El programa, basado en el interés de los países del PPP en implementar un programa regional de concesiones, y con el objetivo principal de resolver los problemas de la falta de inversiones en infraestructura a través del aumento de la participación de empresas privadas en proyectos de concesiones. El proyecto, incluyó el desarrollo de los siguientes 3 componentes, con el fin de cumplir su objetivo general y principal:

1. Preparar una arquitectura legal y financiera similar en todos los países del PPP, para facilitar la participación del sector privado;
2. Fortalecer la capacidad institucional y los recursos humanos de cada equipo de funcionarios de los países del PPP, y proponer las fórmulas para consolidar las leyes y sus reglamentaciones; y,
3. Realizar un programa de seminarios y talleres regionales para los miembros de la Subcomisión de Concesiones Viales (SCV) de la Iniciativa de Transporte del PPP, actores públicos y potenciales concesionarios del sector privado.

La SIECA, desarrollando un rol activo en todas las actividades relacionadas con la Iniciativa de transporte de los países del PPP, ha sido el ente executor del Programa, y se ha planteado su rol como ente coordinador de proyectos de concesiones en el ámbito regional.

En cuanto a la evaluación del cumplimiento de los resultados del proyecto, los mismos fueron ejecutados en forma eficiente. Cabe mencionar que el desarrollo de los componentes 1 y 2, deja a los participantes en general y a los países en particular con herramientas contundentes para encarar cualquier proyecto de concesiones. Estos documentos, además de mostrar propuesta claras para la unificación de criterios en cuanto a una arquitectura legal y financiera regional, presentan un estado claro de la condición legal, institucional y financiera de cada uno de los países que facilita el acceso a cualquier inversor. Sin embargo, el tercer objetivo específico fue alcanzado en forma parcial debido a que el número de participantes en los talleres de capacitación fue menor al originalmente planificado.

1.1 Evaluación del diseño del proyecto:

A continuación se presentan los principales puntos relacionados con el diseño del proyecto:

- a) El ente ejecutor SIECA, ha tenido la capacidad técnica y operativa de llevar adelante el proyecto, y sus acciones se plasman en los resultados alcanzados del proyecto;
- b) El plazo del proyecto fue adecuado para el desarrollo del producto. Sin embargo, hay indicadores verificables que sólo se podrán realizar en un plazo altamente mayor al considerado para el proyecto. Dada las características del proyecto, hubiese sido importante plantear el desarrollo de etapas posteriores que verifiquen el cumplimiento de los objetivos definidos al largo plazo.
- c) Los componentes y actividades del proyecto fueron en general suficientes para alcanzar los objetivos del proyecto. Sin embargo, se hace necesario ejecutar proyectos piloto en los cuales se pueda practicar el resultado del presente estudio. Estas actividades, se proponen para su desarrollo en una segunda fase del programa.
- d) La asunción de que los países del PPP responderían de la misma manera a la participación en el proyecto fue sobrevaluada. Se deberían diseñar estrategias que garanticen una mayor participación de funcionarios y agentes privados en las próximas experiencias que surjan de este proyecto.
- e) Se considera que el diseño del proyecto hubiese podido visualizar la inclusión de una propuesta clara para la implementación del producto desarrollado, la cual no estaba incluida en los alcances del proyecto.. Como consecuencia del estudio, se hace la propuesta para el desarrollo de etapas posteriores, la elaboración de documentos de contratación para la realización de esas etapas hubiese minimizado gastos y tiempos que conllevara la preparación de la siguiente fase.

1.2 Evaluación de la Ejecución Lograda del Proyecto:

En los próximos literales, se detallan los puntos destacables de la evaluación de la ejecución del proyecto:

- a) Los procesos de contratación fueron eficientes, muestra de lo cual hubo una alta participación en el proceso de precalificación. Sin embargo, la resolución de protesta se puede calificar de lenta, por el tiempo extremo que acarrió al haber tenido que ser resuelta en la Sede del Banco y no en la Representación. Este procedimiento, llevó un tiempo considerable comparándolo con los plazos fijados del proceso de contratación que se venían cumpliendo hasta ese momento.
- b) Tanto los procesos que tuvieron a su cargo el ejecutor SIECA como el BID, han sido ágiles, tanto en la aprobación de informes, ejecución de pagos, y resolución de interrogantes.
- c) La contratación de un consultor de seguimiento del proyecto, dada la calidad del tipo de tema como la distribución geográfica de su ejecución, fue positiva y favoreció un acompañamiento cercano al desarrollo del proyecto.
- d) El desempeño y la calidad de los servicios entregados por el Consultor, satisficieron las expectativas. Muestra de ellos fue la aprobación por unanimidad de los documentos desarrollados.
- e) Las expectativas de participación en los talleres no fueron alcanzadas. Tanto Belice como Panamá no enviaron personal a los talleres. Sorprende Panamá en este campo, siendo un país donde se tienen experiencias en la concesión de tramos viales. De igual manera llama la atención Guatemala, que habiendo desarrollado proyectos de concesiones, y el cual está

manejando dos proyectos en ese sentido, solo haya participado en el taller realizado en ese país.

1.3 Indicadores de Impacto del Proyecto:

A continuación se resumen los principales indicadores de impacto del proyecto:

- a) Los indicadores para alcanzar el objetivo general del proyecto ("Contribuir para una mayor participación privada en los programas de concesiones viales en los países del PPP, durante la próxima década"); así como su propósito (Los marcos jurídicos, regulatorio, e institucional que rigen las concesiones viales en los países del PPP están fortalecidos y armonizados") han contribuido a una mejor participación privada. Esto se observa, en que el sector privado cuenta con herramientas claras que facilitan su entendimiento y mejoran sus posibilidades de participación y éxito frente a estos proyectos. Además, los países ya cuentan con instrumentos que los orienta para poder diseñar concesiones, instrumentar aparatos administrativos, y poseen guías jurídicas que pueden servir para iniciarse en el tema tomando en cuenta proyectos de estudio en cartera. Sin embargo, la extensión de esa participación y de la implementación institucional de los resultados del estudio podrán comprobarse en un tiempo mayor que el definido para el proyecto.
- b) Con relación a las actividades esperadas en el Marco Lógico, se han cumplido los indicadores, salvo el relacionado con la ejecución de 7 talleres ya que sólo fueron realizados 4 (por razones de reprogramación antes de la licitación), con un resultado de una participación menor a la esperada.

1.4 Riesgos y Beneficios del Proyecto:

1.4.1 Riesgos

Los riesgos identificados como los más importantes son:

- a) Haber asumido la participación tanto de funcionarios como de entidades privadas, con base en la confianza en el compromiso de todos los países en cuanto a sus obligaciones con el proyecto.
- b) Haber asumido que los participantes puedan impulsar las acciones recomendadas del estudio, contando con el respaldo técnico/administrativo de las instituciones a las cuales pertenecen, y no haber tomado en cuenta además el factor político como parte del apoyo necesario para llevarlas a cabo.

1.4.2 Beneficios

Los principales beneficios se enumeran a continuación:

- a) Poseer documentación consensuada para implementar un marco de reformas regionales tanto en la parte jurídica, regulatoria como institucional en los países del PPP, es la base para impulsar este tipo de proyectos en el ámbito regional. Los productos que se obtienen de los documentos 4 y 5 elaborados por el Consultor ("Estudio y Análisis de los Marcos Legales e Institucionales", y "Proposición de Modificaciones Legales e Institucionales"), son una pieza fundamental en el proceso de cambio que deben llevar los países y, a partir de la cual se puede buscar la homogeneidad y el fortalecimiento de las instituciones.

- c) La elaboración de los 5 documentos, que incluyen el análisis de la situación de cada país, y que contienen experiencias del desarrollo de concesiones en distintos países del área como de otros continentes, permite contar con lineamientos claros dentro de un amplio horizonte, para que tanto las entidades públicas como las privadas puedan desarrollar programas de concesiones sostenibles.
- d) En el mismo orden de ideas expresado en el punto anterior, se cuenta con 3 documentos ("Financiamiento para las Concesiones de una obra vial", "Especificaciones de Diseño de Concesión de una obra vial" e "Identificación y Análisis de Riesgos Legales, Económicos, Ambientales y Territoriales en Concesiones") que facilitan a cualquier funcionario o actor privado encarar un proyecto de concesión con todas las herramientas necesarias para este tipo de proyectos. Estos documentos representan una columna vertebral para el desarrollo de proyectos de concesión, y su divulgación debería ser prioritaria entre los distintos países.
- e) Haber capacitado a personal de la mayoría de los países del PPP, crea un núcleo de expertos que pueden divulgar, e implementar los objetivos del Programa.
- f) La formulación de SIECA como ente ejecutor, deja una institución seria de carácter regional en el seguimiento y en la continuidad del programa; sin la cual el proyecto sería difícilmente medido en el tiempo.
- g) Haber contado con el BID/FOMIN como ente financista y la aprobación del proyecto por este ente, da por una parte un mayor respaldo a la seriedad de los resultados del proyecto tomando en cuenta su experiencia en proyectos de concesiones; y por otro, abre una puerta para buscar el apoyo del BID en una siguiente fase de implementación del producto del proyecto.

1.5 Cumplimiento de los requisitos financieros:

Tanto el BID como SIECA cumplieron con las expectativas de desembolsos planificadas. En el caso de SIECA, los desembolsos de la misma fueron superados en aproximadamente un 75% (US\$ 130,000 contra US\$ 75,000 originalmente planificados), debido a lo siguiente: a) Los costos de operación de SIECA durante los plazos adicionales al proyecto como: 1. Durante el período de aclaración de la protesta al proceso de contratación que se hicieron en la Sede del Banco; 2. Los plazos de la elaboración del informe final y de la auditoria del proyecto. Además, debido a la poca respuesta de los países durante el proyecto, se gastaron muchos recursos en comunicaciones telefónicas para mejorar la coordinación y asegurar la participación de los funcionarios a los distintos eventos.

1.6 Lecciones aprendidas:

Las principales lecciones se enumeran a continuación:

- a) El llamado internacional fue muy positivo, ya que tuvo un impacto importante en el gran número de empresas que mostraron interés en participar en el proyecto.
- b) La planificación adecuada de las actividades previstas, así como el seguimiento minucioso dado por SIECA y el BID, permitió cumplir con todas las acciones programadas, sin desfases que afectaran el cumplimiento de las metas establecidas.
- c) La contratación de un Consultor de apoyo para un proyecto regional que abarca varios países ha sido positivo y favoreció el cumplimiento de los alcances de los objetivos fijados.
- d) *La visión y la periodicidad del proyecto para que finalice en la elaboración de una propuesta de cambios y mejoras, no es suficiente para obtener los logros fijados en el programa, que son de largo plazo.*

- e) La participación del BID en el asesoramiento del proyecto fue fundamental en mantener los tiempos por un lado, pero controversial cuando tuvo que resolver una protesta por otro.
- f) La rotación de funcionarios por cambios organizacionales en las instituciones involucradas en un proyecto genera desfases en el avance de las actividades planificadas, las cuales inciden significativamente en el tiempo previsto de ejecución de los mismos. Estos cambios se dan tanto en las instituciones de gobierno como en el Banco. En este ultimo, el cambio definió la aceleración del proceso de contratación y de la ejecución del proyecto.
- g) Llama la atención, que el presupuesto ofertado con el negociado hayan tenido una diferencia cercana al 100% por el mismo producto. Posiblemente, el procedimiento utilizado de selección basado únicamente en la calidad no haya sido el más adecuado para este caso.
- h) Se debe exigir el compromiso de cada uno de los países integrantes del PPP para que participen en el proyecto regional. La poca o nula participación de alguno de los países pone en peligro la inclusión de los mismos dentro de un marco de concesiones regionales.
- i) No es suficiente firmar acuerdos interinstitucionales para asegurar la participación de los involucrados.
- j) **El proyecto ha despertado el interés de los diferentes países en los proyectos de concesiones. Una reciente reunión de la Subcomisión de Concesiones del PPP, mostró el interés que mantienen los países en el tema y la voluntad de proseguir con una segunda etapa del proyecto. La ayuda memoria de la reunión se presenta en el Anexo respectivo.**

1.7 Recomendaciones

Se han identificado las siguientes recomendaciones principales:

- a) Se debería exigir un compromiso formal a los países participantes en cuanto a su participación en la implementación del proyecto, de manera de potenciar la divulgación de los productos en el ambiente institucional como también en el de la iniciativa privada. Además, una mayor participación daría una mayor posibilidad de implementar los resultados producto de este proyecto.
- b) Siguiendo con lo mencionado anteriormente, se debería ampliar el ámbito participativo a las asociaciones privadas que mantienen el mayor interés en el campo de las concesiones. En este sentido, se puede nombrar a las Cámaras de la Construcción, Colegio de Ingenieros, Asociaciones Bancarias, Asociaciones de Comercio y Mercantiles, e Industriales y otros. La inclusión de fondos para un "road show" del proyecto debería considerarse, así como también fomentar acciones de divulgación masiva.
- c) La realización de los talleres deberían plantearse de manera distinta, con el fin de que: a. Haya mas participantes; y b. Los participantes tengan un mayor conocimiento del material y los temas a tratar en cada uno de los eventos.
- d) *Este proyecto que es básicamente un estudio de los marcos legales, regulatorios e institucionales para desarrollar una propuesta de cambios y mejoras en los mismos, debe complementarse con otra etapa de asesoría en la puesta en marcha de proyectos de concesiones en los países interesados. Sin esta segunda fase, el Programa tendría un gran riesgo de perder su sentido.* Se encuentran varios proyectos de concesiones en diferentes etapas en los países del PPP que podrían ser altamente beneficiados con los resultados de este estudio.
- e) En seguimiento al punto anterior, se debería plantear una segunda fase con una visión de mediano a largo plazo, en el cual se plantearían la consecución de prácticas sobre proyectos específicos, que materialicen las propuestas definidas por este proyecto. El planteamiento de mediano a largo plazo, debería contar con actividades asociadas al compromiso de los países de realizar las modificaciones que plantea este proyecto, con el fin de alcanzar los objetivos definidos en el Marco Lógico del mismo.
- f) Hay que tomar en cuenta que hay problemas de ejecución y seguimientos debido a los cambios administrativos en el Estado de la mayoría de países en la región. Se debe incentivar a los gobiernos a implementar los proyectos y ejecutarlos a pesar de los cambios administrativos que se den; y continuar con el propósito final de los mismos y con esto eliminar la incertidumbre que se incrementa por los cambios políticos en los diferentes países del PPP. En ese orden de ideas, la formación de equipos multi e interdisciplinarios para ejecutar este tipo de proyectos es importante, para lo cual los países deben proponer personal profesional adecuado para desempeñar las actividades involucradas en proyectos APP.
- g) Los proyectos deben mantener el interés de las personas involucradas para lo cual es necesario desarrollar una planificación a largo plazo del seguimiento del proyecto. Además, se debe encontrar un medio efectivo para contrarrestar la no participación a los talleres por parte de los Grupos Técnicos Regionales y con ello mantener un interés y seguimiento de los temas tratados en los talleres.
- h) La mayoría de Gobiernos tienen un interés especial en los proyectos APP, para lo cual se le debe dar seguimiento y continuidad a los resultados del proyecto, con el fin de que no pierdan este interés y se pueda llegar a la etapa de ejecución de los mismos. En este caso, la SCV de cada país desempeña un rol importante ya que debe transmitir este interés, por parte de los

Gobiernos, a los organismos cooperantes en búsqueda de asesoramiento con finalidad de ejecutar los proyectos de concesión vial.

- i) Las acciones que se lleven a cabo en futuros proyectos deberían tener a SIECA dentro de sus ejes de acción, ya que es una entidad con una estabilidad que podría garantizar el seguimiento a largo plazo. Sin embargo, el BID como posible ente financiero debería incluir cláusulas de conservación de personal técnico en la unidad de concesiones como *pari pasu* para los desembolsos, y así minimizar el efecto de la rotación de funcionarios en estos cargos claves para el éxito del proyecto.
- j) Existen 5 documentos fundamentales que se han elaborado y que poseen un valor importante para ser difundidos en toda la región. Los primeros 3 presentan las herramientas básicas para que los entes públicos como privados puedan encarar un proyecto de concesión de una forma profesional y adecuada a nuestros días. Los documentos incluyen experiencias de proyectos en la región y en otros países que incrementan el valor de los mismos. Adicionalmente, los documentos 4 y 5 son la base a partir de la cual se podrá comenzar a estructurar un programa serio de legislación que homogenice los criterios regionales, que es uno de los objetivos de este proyecto. Se debería impulsar un plan de divulgación masiva de los documentos que maximice el conocimiento de los mismos entre autoridades publicas y el sector privado, de manera de avanzar con la implementación de las recomendaciones que se emanan de los mismos y de incrementar la participación privada en estos proyectos.
- k) Para futuras operaciones con el BID, conviene plantear mantener los canales de seguimiento y consulta a través de la Representación y no de la Sede. Esto debido a que de todos modos el seguimiento y la asesoría se dan de manera oportuna a través de la Representación.

2.0 Antecedentes

2.1 Propósitos de la Evaluación

El programa tiene contemplado la realización de una evaluación final de las actividades desarrolladas durante el proyecto de Fortalecimiento Regional del Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los Países del Plan Puebla Panamá (PPP). Esta Evaluación Final está centrada en la verificación de los logros de los objetivos y la eficiencia en la ejecución de cada uno de los tres componentes que se involucraron en el Proyecto.

Lo anterior implica la determinación del alcance de los objetivos, resultados y el impacto descrito en el marco lógico y su consecución final. También se contempla la identificación de las lecciones aprendidas, resumir los impactos finales en el desarrollo inmediato, futuro y proporcionar recomendaciones para futuras operaciones que desarrolle el BID en forma directa o a través del FOMIN.

2.2 Entes Relevantes

La Subcomisión de Concesiones Viales (SCV) fue creada dentro del ámbito de la Iniciativa de Transporte del PPP con el fin de avanzar en los programas de concesiones viales en cada uno de los países del PPP. La SCV solicita la cooperación financiera al BID como parte del Grupo Técnico Interinstitucional (GTI) conformado para apoyar a las diferentes iniciativas del PPP manifestando la necesidad de recibir apoyo regional para el desarrollo de este programa. El BID identificó estas necesidades y aprobó la Línea de Actividad para Concesiones, una herramienta que ha sido utilizada para el desarrollo de proyectos de concesión en varios países por medio del FOMIN.

Para el proyecto de Fortalecimiento Regional del Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en la Región del Plan Puebla-Panamá se eligió a la Secretaría de Integración Económica de Centro América (SIECA) como el organismo ejecutor del proyecto a desarrollarse con recursos provenientes del FOMIN. Para ello SIECA conformo una Unidad Ejecutora la cual fue la encargada de la contratación de una Firma Consultora para el desarrollo de este proyecto, y el seguimiento del mismo.

La firma consultora contratada fue el Consorcio conformado por la Consultora Ríos Ferrer, Guillén Llarena, Treviño y Rivera, S.C., y Cal y Mayor y Asociados, S.C.

El producto principal de la consultoría, fue el desarrollo de 5 documentos, los cuales se enumeran a continuación:

Documento 1: "Financiamiento para las Concesiones de una obra vial"

Documento 2: "Especificaciones de Diseño de Concesión de una obra vial"

Documento 3: "Identificación y Análisis de Riesgos Legales, Económicos, Ambientales y Territoriales en Concesiones"

Documento 4: "Estudio y Análisis de los Marcos Legales e Institucionales"

Documento 5: "Proposición de Modificaciones Legales e Institucionales"

Además, se contrató un consultor externo que apoyó a la SIECA para darle seguimiento al desarrollo del proyecto por parte de la firma consultora. En este caso, el consultor fué el Ing. Joaquín Alonso Guevara. Durante el desarrollo del proyecto, el consultor presentó informes mensuales de avance, cuatro informes semestrales y un informe final a febrero de 2007. En este último se resumió la vida completa del proyecto en forma de bitácora.

3.0 Descripción del Proyecto

3.1 Resumen del Marco Lógico

El proyecto esta basado en los objetivos y supuestos planteados en el marco lógico del Programa. Para su consecución se introdujeron indicadores y medios de verificación.

En el marco lógico se integran las actividades, los propósitos del programa y el fin, como objetivos específicos y generales del proyecto (ver Anexos).

Es importante mencionar que la implementación del Marco Lógico se realiza para reducir las diferencias entre la planificación inicial o formulación del proyecto con la realidad. Es decir, su implementación y resultados; y con el fin de cubrir esta necesidad, se llevaron a cabo actividades de monitoreo por parte de SIECA donde se iban monitoreando los medios de verificación e indicadores para cada objetivo y supuesto.

En el camino surgen diferencias por lo que fue necesaria una comunicación constante entre la Firma Consultora, la SIECA y el FOMIN/BID para solucionar estas diferencias y llegar a un consenso lógico que interfiriera lo menos posible con los objetivos finales del proyecto.

El resumen del Marco Lógico se detalla en los anexos. En el mismo, y con el fin de no redundar en comentarios al mismo, se incluyen las observaciones relacionadas con el grado de cumplimiento o desarrollo de cada modulo.

3.2 Estado General

El proyecto tuvo su inicio el mes de noviembre del 2004

El informe conteniendo los tres componentes realizado por la Firma Consultora se presentó en el mes de Octubre de 2006

El informe final presentado por la Secretaria de Integración Económica Centroamericana fue elaborado desde el 9 de noviembre del 2004 al 9 de mayo del 2007 y se presentó en el mes de Julio del 2007.

En el informe final de la Firma Consultora se incluyen los siguientes 5 documentos, elaborados para dar cumplimiento a 2 de los 3 componentes:

Documento 1: "Financiamiento para las Concesiones de una obra vial". En el mismo, se cuenta con criterios específicos que deben tenerse en cuenta para la planificación de un proyecto a ser licitado en participación público privada, específicamente en el tema de la consecución de los financiamientos, flujos de caja, esquemas financieros novedosos y criterios de adjudicación, entre otros.

Documento 2: "Especificaciones de Diseño de Concesión de una obra vial". Este documento, esboza las justificaciones por la que los gobiernos han optado por el tema de la participación público privada para el financiamiento de proyectos de infraestructura. En términos generales, estudia en forma crítica, las experiencias por las que han pasado otros países con relación a las concesiones, contempla análisis de seguros y garantías, y propone esquemas de sanciones.

Documento 3: "Identificación y Análisis de Riesgos Legales, Económicos, Ambientales y Territoriales en Concesiones". En este documento, se detallan aspectos del análisis y distribución de los riesgos en las diferentes etapas del proyecto. En el mismo, se confirma el principio de que cada quien debe correr con el riesgo que mejor pueda manejar.

Documento 4: "Estudio y Análisis de los Marcos Legales e Institucionales". En este volumen, se encuentra el diagnóstico institucional, legal y financiero de cada país sujeto de estudio. También hay información relacionada con el tema de las renegociaciones en el caso de las concesiones ya vigentes, la importancia de la formación de recursos humanos, y la resolución de controversias entre otros.

Documento 5: "Proposición de Modificaciones Legales e Institucionales". Como su nombre lo indica, contempla propuestas específicas para el Fortalecimiento Institucional, Estrategias financieras, Modificaciones Legales y Propuestas técnicas para cada país.

En los anexos se detalla el índice de cada uno de los documentos.

4.0 Metodología de Evaluación

4.1 Diseño - Estrategia General y Fuentes de Información

Como actividades a realizarse en la evaluación final del Proyecto de Fortalecimiento Regional del Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los Países del Plan Puebla Panamá, se propone una revisión de todo el material disponible relacionado con el programa, incluyendo el material de justificación utilizado en la preparación del proyecto.

También se incluyen los documentos aprobados del proyecto, documentación relacionada con la contratación de la Firma Consultora, documentos de seguimiento del proyecto, informes de desembolso, informes de progresos, informes finales, planes de acción y otra información disponible.

En síntesis, los documentos consultados son los siguientes:

- a. Memorando de Línea de Actividad
- b. Carta Convenio entre el BID/FOMIN y SIECA
- c. Términos de Referencia para la contratación de la Consultoría
- d. Acta de Apertura de Oferta de Precio y Negociación con el Consorcio Ríos Ferrer, Guillén Llarena, Treviño y Rivera, S.C. Cal y Mayor y Asociados, S.C.
- e. Informe de la Junta calificadora (Jure) sobre el "Proceso de Negociación de la Oferta de Precio con el Consorcio Ríos Ferrer, Guillén Llarena, Treviño y Rivera, S.C. Cal y Mayor y Asociados, S.C.El., ganador del Concurso de Ofertas Técnicas
- f. Contrato de Servicios de Consultoría No. 1-2006 para la ejecución del Estudio: "Fortalecimiento Regional Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los Países del Plan Puebla Panamá"
- g. Estudio para el Fortalecimiento Regional Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los Países del Plan Puebla Panamá (Consorcio Ríos Ferrer, Guillén Llarena, Treviño y Rivera, S.C. Cal y Mayor y Asociados, S.C.)
- h. Informe Final del proyecto (SIECA)
- i. Informe Final del Proyecto (Ing. Joaquín Alonso Guevara)
- j. Informe de Seguimiento de Desempeño de Proyecto (ISDP), (BID)
- k. Informe de ejecución presupuestaria (SIECA)
- l. Informe de ejecución presupuestaria (BID)
- m. Listado del personal que asistió a los talleres

Luego de la revisión de esa documentación, se evaluó y analizó la misma con la finalidad preparar este informe final.

Para realizar esta evaluación se contó con el apoyo, de la SIECA a través de la Ing. Lucrecia Ruiz y del Banco Interamericano de Desarrollo/FOMIN, a través del especialista sectorial, Ing. Cesar Castellón, los cuales proporcionaron la información disponible y vinculada con este Proyecto.

Cabe destacar que los informes finales del BID, de SIECA, del consultor independiente Joaquín Alonso Guevara, y de la empresa Consultora brindaron información de gran valor para la elaboración de este informe.

Visitas de Campo y entrevistas:

En una consultoría reciente realizada por el Lic. Claudio Rodríguez, se ha recabado información relacionada con el desarrollo del Programa mediante visitas de campo a Costa Rica, El Salvador y Guatemala y encuestas a funcionarios involucrados en el programa.

Las encuestas realizadas se pueden clasificar en cuatro tipos, con base en la calidad del encuestado, como sigue:

- a) Entrevista al consultor del Proyecto
- b) Entrevista a Funcionarios de la SIECA
- c) Entrevista a funcionarios de unidades de concesiones, instituciones similares u otros funcionarios que participaron de los talleres
- d) Entrevistas a participantes del sector privado

Las encuestas, tenían una introducción con preguntas ad hoc a cada tipo de participante y luego preguntas generales similares a cada grupo. Un ejemplo de los formularios se adjunta en el anexo respectivo.

Con respecto al contenido de las preguntas, el mismo cubre los aspectos relevantes del proyecto. Con respecto al contenido de las mismas y a la muestra de los encuestados, se observan dos particularidades que llaman la atención al analizar las mismas:

- 1) El total de los participantes del sector privado que participó de los talleres fue de Honduras con un total de 7 participantes. Sin embargo, ninguno de estos fue encuestado.
- 2) Algunas preguntas no valdría la pena analizar, ya que su formulación no ha sido la correcta al considerar respuestas que no dependen del responsable al que se le hace la pregunta. Por ejemplo, "si el Contratante ha tenido un poder de convocatoria con las instituciones publico y privada de los diferentes países", cuando las instituciones, en su generalidad, no han respondido por razones ajenas al contratante.

Por razones de requerimientos contractuales, se han realizado consultas con los participantes de las encuestas, habiéndose seleccionado 1 participante por cada tipo de grupo. Los participantes seleccionados fueron:

- Sector Público:
 - Lic. Alexandra Cerdas
 - Directora Jurídica, Consejo Nacional de Concesiones de Costa Rica
- Consultor:
 - Ing. Francisco Treviño, México
- SIECA:
 - Ing. Lucrecia Ruiz, Jefe de la Unidad de Transporte

Las respuestas recibidas, coinciden con las opiniones originales rescatadas en la encuesta realizada por el Lic. Rodríguez. En el caso de la Ing. Ruiz de SIECA, ésta pudo ampliar las observaciones de su encuesta con base en una mayor profundización y análisis del tema. Las observaciones responden en su gran generalidad a las lecciones aprendidas y a las recomendaciones que se mencionan en este informe.

La limitación de este proceso de análisis, se puede ligar a la temporalidad del análisis, tomando en cuenta que el programa tuvo una duración de tiempo en la cual el consultor encargado de la evaluación final no estuvo vinculado durante el desarrollo del mismo, perdiendo detalles que podrían ser relevantes, como por ejemplo la respuesta en tiempo real del personal en su participación en los talleres.

5.0 Relevancia del Proyecto

5.1 Introducción

Los países del PPP deben buscar permanentemente un ambiente adecuado que incentive la participación privada en el desarrollo de infraestructura en esta región. Es por ello, la importancia de un programa que promueva la intervención del sector privado en las concesiones viales en los países del PPP durante la siguiente década, a través de la implementación de condiciones claras que garanticen la certidumbre jurídica, de manera que motiven las inversiones. Por ese motivo, se ha identificado que se debe realizar un fortalecimiento en los marcos legales, regulatorios y del campo institucional de estos países; como también incluir un programa de profesionalización en estos temas de los recursos humanos de las entidades encargadas de las concesiones, con el fin de expandir la capacidad institucional de los mismos.

El programa se enfoca en el desarrollo de proyectos viales con características de Asociación Público-Privada donde debe sustentarse en primer lugar la viabilidad del proyecto con el fin de encontrar interés en el mercado privado de inversión, la participación de empresas del sector privado y un seguimiento adecuado y profesional por parte de las autoridades publicas.

El proyecto fue elegible para recibir el financiamiento del FOMIN a través de la Facilidad de Cooperación Técnica, en el marco de la Línea de Actividad de proyectos para consolidar las reformas sectoriales y los marcos legales, regulatorios e institucionales en los sectores de infraestructura ya que estos contribuirían a las concesiones de infraestructura vial de los países participantes del Plan Puebla-Panamá.

5.2 Cambios en el contexto en que se ejecutó el proyecto y revisión de supuestos

Durante el proyecto se cumplió con las condiciones contractuales previstas. Ayudó a dicho cumplimiento, la implementación de la recomendación del BID, en cuanto a la contratación de un consultor externo que acompañe el desarrollo del mismo, y que sirva de asesor a SIECA.

No hubo cambios que se consideran significativos durante el desarrollo del proyecto.

Los cambios más importantes fueron en los tiempos de ejecución, pero al final se adaptaron a los previstos desde el inicio del proyecto.

5.2.1 Supuestos

a. Condiciones macroeconómicas se mantiene adecuadas para la inversión privada

Las condiciones macroeconómicas en la región se mantienen sin mayores cambios lo que nos indica que es una región con estabilidad macroeconómica. Esto no quiere decir que las condiciones sean las mas adecuadas, pero sí elimina o nos permite cubrimos de algunos riesgos relacionados con los indicadores macroeconómicos que se presentan en economías con gran volatilidad.

b. Existe suficiente interés de parte de los inversores privados y sus fuentes de financiamiento por proyectos de infraestructura y servicios.

El interés en la región por este tipo de proyectos por parte de las empresas privadas, fuentes de financiamiento e inversionistas, tiene alto grado de aceptabilidad. Lo que los inversionistas de estos tipos de proyectos buscan es la necesidad de mejorar la legislación para darles garantías a sus financiamientos. Según el documento final de los consultores, el único país que no presentó interés en este tipo de participación por parte del sector financiero fue Belice. Un adecuado seguimiento y promoción de este tipo de proyectos puede proporcionar a Belice financiamiento proveniente de otros países de la región que sí mostraron interés en las APP, e incluso hacer interesar al sector financiero de Belice en estos proyectos.

c. Gobiernos de la región del PPP y sus entidades claves apoyan la consolidación de los marcos legales e institucionales con relación al sector de concesiones viales en sus respectivos países.

Para tener una referencia de la existencia del apoyo por parte de los gobiernos, la Firma Consultora conoció la opinión de los diferentes gobiernos, además de investigar el historial de cada país con relación a proyectos de tipo APP. Se conoció por medio de este proyecto que países como México, Guatemala, Costa Rica y Panamá han tenido procesos de concesiones por lo que tienen experiencia en ellos, y les sigue interesando la propuesta ya que han sido exitosos. En general, estos países tienen programas nuevos de concesiones en camino. También existe el interés por parte de Honduras y El Salvador de realizar proyectos de este tipo a corto plazo. Belice demuestra menos interés probablemente por sus condiciones particulares de bajo tránsito vehicular y menor desarrollo económico. Lo que se observa, es que estos resultados son acordes al crecimiento económico de cada país, y que este es un indicador del interés que se relaciona directamente con las necesidades de este tipo de proyectos.

d. Existe coordinación en la planificación regional y se logra presentar al mercado un plan atractivo de concesiones para el sector privado.

En este estudio solo se realiza un análisis de la situación actual y se hacen propuestas para desarrollar en un futuro una homogenización legal, fiscal e institucional de carácter regional. Dentro de este contexto, se hace la propuesta para realizar una segunda etapa que concrete los alcances de la coordinación regional y la presentación de un mercado atractivo para el sector privado. Por lo tanto, este supuesto queda pendiente de materializarse. Sin embargo, la firma consultora ha dejado una propuesta de proyecto para cada país de acuerdo a la situación específica del medio con el fin de ser desarrollado en un futuro cercano.

e. Las autoridades son capaces de impulsar las nuevas normas o modificaciones correspondientes para armonizar el marco nacional con el de la región

Como también lo indica la firma Consultora, hay que darle un impulso y seguimiento a la divulgación del proyecto en las diferentes instancias de los gobiernos y el sector privado. Para ello, se debe impulsar el desarrollo de una segunda etapa del proyecto con la finalidad de enraizar los lineamientos fijados en esta consultoría, en proyectos específicos de largo plazo.

f. Estabilidad en los cuadros técnicos de las Unidades de Concesiones y Ministerios de Transporte regionales que reciben capacitación.

Hasta el momento existe estabilidad de los cuadros técnicos de las Unidades de Concesiones y Ministerios de Transporte según los resultados del documento de la Consultora. Pero esta

estabilidad, no es permanente ya que hay alta rotación de personal en estas dependencias; que sobre todo ocurren con los distintos cambios de Gobierno.

Consideramos que sería bueno reforzar la ejecución del programa con un plan de trabajo a largo plazo independientemente del capital humano que lo ejecute. Esto no es lo ideal pero es una solución a la rotación de los cuadros técnicos. Otra posibilidad, es que bajo un esquema de financiamiento por parte del BID de la segunda fase recomendada por el Consultor, la carta Convenio obligue a los actores a mantener el núcleo de su personal como parte del *pari pasu* para los desembolsos del Banco. O en todo caso, si se deciden nuevos cambios, que las nuevas incorporaciones reúnan perfiles *ad hoc* a los cargos que ocupen. Dentro de estos marcos, la participación de SIECA como ente ejecutor, sería de gran importancia para la continuidad del proyecto.

g. Gobiernos continúan apoyando al fortalecimiento de las unidades de concesión.

Los Gobiernos continúan avanzando en materia de concesiones, aunque los cambios de Gobierno a veces traen implícitos modificaciones a las prioridades del gobierno anterior. Aunque, se percibe en general la tendencia de que sí existe el interés en darle continuidad a estos mecanismos de financiamiento que permiten reasignar recursos de fondos nacionales a prioridades sociales tales como seguridad, salud, educación, etc. Por tal motivo, los gobiernos cada vez están más conscientes de que dichos mecanismos de financiamiento se deben administrar a largo plazo, por lo que consideran necesaria la formación, mantenimiento y continuidad de los Cuadros técnicos. Bajo este esquema, se aumentará la posibilidad del fortalecimiento en estas unidades.

h. Involucrados logran consenso sobre la estrategia común regional.

Los participantes de los talleres aprobaron los documentos presentados por el Consorcio Consultor, los cuales proponen estrategias y lineamientos de homogeneidad regional. Sin embargo, y para cumplir con los indicadores de largo plazo, es necesario darle seguimiento al uso de los mismos en proyectos específicos de APP.

i. Involucrados encuentran respaldo a efectos del diseño e implementación de una estrategia común y normas homogéneas.

Los participantes en el Taller aprueban los documentos presentados: "Estudios y Análisis de los Marcos Legales" y "Proposición de Modificaciones Legales e Institucionales". De igual manera que el supuesto anterior, es un paso importante la aprobación de estos documentos, pero es necesaria la continuidad de estas actividades para lograr una ejecución adecuada de lo propuesto en los mismos. Lo que podría seguir, es que con la coordinación de SIECA se conformen grupos multidisciplinarios en los diferentes países para tratar de implementar algunas de las sugerencias del proyecto.

j. Autoridades nacionales habilitan la participación de sus técnicos en los talleres.

La participación en los Talleres se dio de manera parcial argumentando, por parte de los Ministerios, problemas en la asignación de recursos para enviar a sus grupos técnicos. Consideramos que son problemas que se pueden solventar con una mejor planificación, y con cursos a distancia de manera permanente, proporcionando un seguimiento personalizado para cada técnico. Además, en futuros proyectos hay que buscar el compromiso por parte de los

actores que garantice la participación de su personal en los talleres, ya sea asignando fondos, o firmando acuerdos de voluntades.

5.3 Validez de la lógica del Proyecto

El proyecto está desarrollado desde la base de varios objetivos, los cuales fueron propuestos sobre un marco lógico con sus respectivos indicadores, medios de verificación y supuestos.

Durante la realización de las diferentes etapas del proyecto se les dio un seguimiento técnico a los lineamientos incluidos en el marco lógico, teniendo con ello resultados de manera cualitativa, que fueron aprobados por los involucrados y directivos del programa.

Los resultados obtenidos cumplieron en su mayor parte con los supuestos y objetivos planteados desde un principio, quedando pendientes los supuestos que necesitan un seguimiento a mediano y largo plazo. Así también, hay que dar una revisión a los supuestos que a corto plazo no tuvieron un 100 % de alcance, los cuales dependían de un tercero para su culminación. Este es el caso de los talleres realizados en donde por falta de coordinación y planificación o de compromiso con los diferentes Gobiernos, no se tuvo la afluencia del personal técnico esperado.

Con respecto al Proyecto, podemos decir que realizando un seguimiento y ajustes a mediano y largo plazo podría cumplir en su totalidad con los objetivos planteados.

5.4 Continúa siendo relevante el proyecto más allá de la contribución del FOMIN?

El proyecto ha encontrado el interés por parte de los países del PPP de desarrollar este tipo de proyectos, interés que necesita de un impulso y compromiso por parte de los mismos países. El FOMIN puede jugar un rol importante en la continuidad del proyecto mas allá de lo que se realizó en esta etapa; a través del apoyo a la segunda fase que propone la Consultora, aunque es importante decir, que la responsabilidad queda en manos de los Gobiernos de los países del PPP. Además, y como se dijo anteriormente, la gestión de la SIECA es de gran importancia en la continuidad del proyecto, independientemente de que ya haya sido el ente ejecutor del mismo.

6.0 EFECTIVIDAD Y EFECTOS

6.1 Logros de los resultados del proyecto

Al iniciar el proyecto se implemento en una matriz de marco lógico con los resultados esperados al finalizar el proyecto.

Junto con estos resultados, se plantearon medios de verificación, indicadores y supuestos, los cuales contribuirían a la obtención de los resultados fijados. Este monitoreo y evaluación continua de los elementos ayudó a reducir las diferencias entre la planificación y la realidad.

Se presenta un resumen de los resultados esperados con los reales o conseguidos.

6.1.1 Planeados y Reales

Resultados	
Planeados	Reales
Fin	
Contribuir para una mayor participación privada en los programas de concesiones viales en los países del PPP, durante la próxima década.	El interés en la iniciativa privada de invertir en concesiones viales en los países del PPP incrementará conforme se de el seguimiento adecuado a este tipo de proyectos y se implemente un marco jurídico en los distintos países y un ambiente que disminuya el riesgo en este tipo de inversiones. El Fin debe monitorearse a largo plazo.
Propósito	
Marcos jurídico, regulatorio e institucional de concesiones viales en los países del PPP fortalecidos y homogeneizados.	Continuar y mantener un constante fortalecimiento a los Marcos jurídicos, regulatorios e institucionales sin duda traerá los resultados esperados a largo plazo, ya que hablar de resultados a corto plazo en este tema es muy prematuro.
Componentes / actividades	
1. Esquemas financieros y fiscales para concesiones viales, desarrolladas.	Se hicieron las sugerencias para cubrir las necesidades de los proyectos en materia fiscal y financiera. Hay elementos importantes de consulta que pueden favorecer cualquier proyecto de concesiones.

2. Propuestas de Consolidación de los Marcos Legales, elaboradas.	En los documentos se realizan propuestas para la consolidación de los Marcos Legales. Es importante mantener el seguimiento a la ejecución de estas propuestas para tratar de implementarlas a largo plazo.
3. Plan de Capacitación en aspectos legales, regulatorios y financieros de concesiones viales realizadas.	Se realizaron las capacitaciones con los problemas de participación de personal técnico de algunos países
Actividades	
1.1 La estrategia regional de diseño y promoción de concesiones, y el análisis financiero y fiscal han sido desarrollados.	La estrategia fue desarrollada y presentada en el documento elaborado por la firma Consultora.
1.2 Los documentos: "Fuentes de Financiamiento para las Concesiones", "Especificaciones Preliminares de Diseño de Concesión" e "Identificación y Análisis de Riesgos Legales, Económicos, Ambientales y Territoriales en concesiones" han sido preparados y publicados.	En el informe presentado por la consultoría se presentan los documentos finales correspondientes a estos temas.
1.3 El taller: "Fuentes de Financiamiento para las Concesiones" ha sido realizado.	El Taller fue realizado sin la participación del número de personas esperada.
2.1 Estudios sobre marcos jurídico e institucional regional. Desarrollados	En el informe de la Firma Consultora se presenta el estudio de los marcos jurídicos e institucionales de los distintos países.
2.2 Propuestas de consolidación de los marcos legales y de fortalecimiento institucional son presentadas.	Como propuestas de consolidación fueron presentadas por la firma consultora. Es de importancia darle seguimiento para una ejecución adecuada y lograr los resultados durante la próxima década.
2.3 Los documentos "Estudio y Análisis de los Marcos Legales" y Proposición de Modificaciones Legales" han sido preparados y publicados.	En el informe presentado por la consultoría se presentan los documentos finales correspondientes a estos temas.
7 Talleres de capacitación, a saber:	Talleres realizados:
3.1 Taller sobre diseño financiero de una concesión vial	Taller 1: Diseño Financiero de una Concesión Vial y Fuentes de Financiamiento
3.2 Taller sobre planificación de una ley de concesión vial	Taller 2: Especificaciones de Diseño de la Concesión de una Obra vial.
3.3 Taller sobre estrategias para atraer privados a las concesiones viales.	Taller 3: Identificación y Análisis de Riesgos Legales, económicos, Ambientales y Territoriales en Concesiones de Obras Viales.
3.4 Taller sobre diseño de asociaciones público-privadas para concesiones viales.	Taller 4: Análisis y Revisión específica de 2 concesiones Realizadas en Latinoamérica

3.5 Taller sobre principios de negociación de concesiones viales.	Los talleres se redujeron de 7 a 4 por razones de reprogramación. En los 4 talleres se cubrieron los temas más relevantes de los 7 talleres inicialmente propuestos.
3.6 Taller sobre preparación de Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS)	
3.7 Taller sobre análisis y revisión específica de 2 concesiones realizadas en Centroamérica	

6.1.2 Implicancias de deficiencias

Una de las deficiencias más apreciables durante este proyecto es la falta de compromiso por parte de los Gobiernos involucrados. La falta de compromiso se mostró, ante falta de recursos económicos para poder cubrir gastos de pasajes y viáticos de participantes del sector público y privado a los talleres. Esto influyó negativamente en los mismos, ya que no se ejecutaron como se planificaron en un inicio, quedando sin alcanzar los resultados esperados con respecto al número de personas asistentes.

En ese orden de ideas, esta deficiencia es de mayor impacto cuando hay un cambio en la administración del Estado ya que no se respetan los compromisos adquiridos por las autoridades previas. Además, la rotación de los funcionarios por cambios organizacionales en las instituciones involucradas genera problemas reflejados en los desfases de las actividades planificadas, lo cual causa retraso en la ejecución.

Hay países que tienen un gran interés en el desarrollo de estos proyectos pero no mantienen la lógica del proceso de los mismos, teniendo por ende deficiencias en las garantías y en el éxito de las operaciones. La no existencia de Unidades de Concesiones o instituciones homólogas en algunos de los países de la región incrementa esos riesgos.

Siguiendo el mismo orden de ideas, una falta de compromiso por parte de los miembros de los Grupos Técnicos Regionales (GTR) de la mayoría de los países fue constatada en los eventos de capacitación, ya que demostraron que a pesar de haber tenido acceso a los documentos previos a los talleres no los estudiaron ni los conocieron.

6.2 Contribuciones a la meta del proyecto

La efectividad en el desarrollo de las actividades del programa se puede calificar de efectiva a pesar de los problemas que se mencionaron anteriormente. Es importante conocer que, si bien fue efectivo el desarrollo del programa, tiene que darse un seguimiento y sobre todo una continuidad adecuada para lograr los objetivos a largo plazo, ya que se muestra en general un interés por parte de los gobiernos a realizar proyectos APP.

Es importante mencionar que el interés por parte de la iniciativa privada, que surgió de este estudio, se debe mantener e incrementar con un adecuado seguimiento ya que es parte esencial en el desarrollo de este tipo de proyectos que pierde el interés si no se percibe seriedad en su continuidad por parte de las autoridades.

Podemos decir que el objetivo de desarrollar proyectos de tipo APP empezó por buen camino con el interés de las autoridades del sector público y privado, por lo que es un paso importante para los proyectos de concesiones viales. Aún así, es más importante darle continuidad al programa,

apoyando y verificando su desempeño durante los próximos 10 años con el fin de alcanzar el incremento en la ejecución de este tipo de proyectos en la región del PPP.

6.3 Conclusiones y Recomendaciones

6.3.1 Conclusiones

- a) El objetivo de armonizar los marcos legales, regulatorios e institucionales en la región comenzó su camino con este proyecto, ya que gracias al mismo, se tiene una idea global de la situación actual de cada uno de estos elementos en cada país del PPP.
- b) La Firma Consultora ha dejado las sugerencias para homogenizar los elementos mencionados anteriormente en la región.
- c) De igual manera se trabajó en una estrategia financiera y fiscal similar en todos los países del PPP, llegando a un diagnostico claro de la situación actual en cada uno de ellos.
- d) El proyecto deja un marco de referencia en materia de concesiones, el cual es uniforme para la región tanto para las entidades públicas como para los inversores privados. Este marco, puede utilizarse para cualquier desarrollo de concesiones en el futuro.
- e) Aunque falta avanzar en este tipo de proyectos, se aumento el interés y entendimiento del diseño de un programa de concesión vial por parte de las entidades involucradas.

6.3.2 Recomendaciones

- a) Para lograr que el proyecto incentive y mantenga el interés por parte de la iniciativa privada y las autoridades del sector público en el desarrollo de proyectos de APP en concesiones viales, queda pendiente un adecuado seguimiento de los resultados logrados en este primer proyecto regional de concesiones. Esto se podrá lograr a través de la implementación de una segunda fase que aplique las propuestas y sugerencias vertidas del proyecto en casos prácticos, y que trate de alcanzar las metas de homogeneidad de procesos, marcos legales, regulatorios y fiscales a nivel regional. Estas actividades, deben realizarse buscando la mayor participación de entidades públicas como privadas.
- b) Nuevamente, seria conveniente aplicar los resultados de este proyecto en una o varias aplicaciones puntuales en proyectos de concesión específicos que se tienen en cartera.
- c) Con este análisis se llega a conocer que existen diferencias significativas en cada país, pero con una continuidad y seguimiento adecuado y trabajo constante con cada país se podría lograr una homogenización regional en materia financiera. Con respecto a la estrategia fiscal, es algo más complicado de realizar, aunque con interés y compromiso se puede llegar a lograr en un futuro.
- d) La presencia de la SIECA u otro ente perenne, es necesaria como gestor externo que garantice la continuidad de esfuerzos para lograr llegar a los resultados finales esperados.
- e) Una planificación minuciosa a largo plazo de la segunda fase, ayudará a minimizar las deficiencias cometidas en este proyecto, por ejemplo en la inasistencia de personal técnico por falta de planificación.

- f) En el futuro, se pueden implementar u aprovechar otros medios para el intercambio de conocimientos para minimizar algún desfase en el desarrollo del proyecto. Por ejemplo, en el caso de la transferencia de conocimiento, el uso de portales y foros en línea facilita el intercambio informativo, y a través de metas se puede incrementar la participación grupal de los distintos funcionarios.

7.0 Eficiencia

7.1 Introducción

El objetivo final del proyecto fue: "Contribuir para una mayor participación privada en los programas de concesiones viales en los países del PPP, durante la próxima década".

Para ello se han propuesto objetivos a corto, mediano y largo plazo que contribuirán a la consecución del objetivo principal.

Estos objetivos se implementaron como elementos en una matriz de marco lógico, herramienta que se utilizó como elemento de planificación y seguimiento del proyecto de Fortalecimiento Regional del Marco legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los Países del PPP.

Al Finalizar el proyecto podemos observar que hubo un cumplimiento satisfactorio en el alcance de los objetivos teniendo como observación que el objetivo principal está planificado para desarrollarse en 10 años.

Mencionado lo anterior podemos decir que hay logros significativos en el desarrollo de este proyecto, pero es necesario lograr el objetivo final, por lo que se debe considerar mantener activo el interés y darle una continuidad al proyecto y el seguimiento a la consecución de sus objetivos.

7.2 Manejo de Recursos

La SIECA, como ente ejecutor del programa fue la administradora de los recursos económicos y en especie. Además, el consultor contratado para dar apoyo a SIECA, el Ing. Joaquín Alonso Guevara, fungió como un elemento importante en el seguimiento del avance del proyecto, en el apoyo técnico a SIECA, que como parte del mismo incluyó la revisión y el control de calidad de los documentos que se entregaron por parte del Consorcio Consultor.

Con relación a la administración financiera, al cumplirse los puntos del programa según cronograma, se realizaban los desembolsos por medio de la SIECA y del BID una vez obtenida la no objeción del BID/FOMIN.

Durante el proyecto se contrató al Ingeniero Joaquín Alonso Guevara con la finalidad de darle seguimiento al desempeño del proyecto, y apoyar técnicamente a la unidad ejecutora SIECA encargada del acompañamiento del mismo.

Desde el comienzo, el proyecto se maneja con un cronograma de desembolso y entrega de los recursos.

Los principales desembolsos estaban relacionados a la entrega de documentos por parte de la Firma Consultora (con la no objeción del BID/FOMIN). Además, y para facilitar el uso de los recursos, durante todo el proyecto se mantuvo un fondo rotatorio de US\$ 70,000.00 el cual fue suficiente para cubrir adecuadamente las necesidades que se fueron presentando a lo largo de la ejecución del proyecto.

Los principales pagos se hicieron a La Firma Consultora y al Consultor independiente. El desglose de los cargos y pagos hechos se detalla en el Anexo correspondiente.

Los pagos de la Firma Consultora fueron establecidos desde la firma del contrato y se cumplieron sin ninguna objeción.

El primer pago de 20% se realizó cuando se entregó el documento No.1 y se realizó el taller 1; el segundo y tercer desembolso correspondiente a un 25% cada uno luego de la entrega de los documentos No. 2 y 3 y realizados los talleres 2 y 3 respectivamente. El cuarto desembolso del 20% se efectuó luego de la entrega del documento 4 y 5, y un a vez realizado el taller cuatro. Y el quinto desembolso correspondiente a un 10% retenido por SIECA y el BID se efectuó una vez aprobado el informe final. Estos pagos se realizaron a través de transferencias cablegráficas en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

Los cargos del ing. Joaquín Alonso Guevara se realizaron en Quetzales y fueron efectuados con fondos del FOMIN.

En los anexos se encuentran los desembolsos realizados para cubrir las diferentes actividades cubiertas por el aporte del BID y de SIECA. El *pari passu* fue del 32% de aporte de contrapartida.

Al cubrirse las actividades previstas hubo un remanente de US\$ 13,809.00 el cual se utilizó para compra de equipo de presentación para SIECA y cubrir los gastos de una reunión en Guatemala con la finalidad de dar a conocer el informe final y mantener el interés en los países involucrados.

Así también queda pendiente la respuesta del BID para invitar a las firmas elegibles para la ejecución del renglón correspondiente a la auditoría externa (US\$ 4,000.00) con cargo al presupuesto de la Contribución.

7.3 Informes oportunos e información útil sobre

7.3.1 Finanzas del proyecto

Las finanzas del proyecto se realizaron a través del BID y de la SIECA. Es decir, se manejó un doble chequeo del movimiento de las cuentas de "cuenta corriente" y del Programa. Las tablas que muestran el movimiento de los desembolsos se muestra en el Anexo respectivo. Cada erogación debía ser respaldada por la No Objeción del Banco, acción que facilitaba el control de las finanzas. Para agilizar el pago de cargos, se manejó un fondo rotatorio de US\$ 70,000 que se restituía a medida que se desembolsaba.

7.3.2 Cronograma de entrega de los recursos ("inputs")

Los recursos fueron entregados ya sea por el Consorcio Consultor a través de sus documentos (cinco documentos y un informe final), y del Consultor Independiente, estos últimos se efectuaban en forma mensual, semestral y final.

De acuerdo a lo analizado, la información se presentaba tanto por uno como por el otro Consultor en forma precisa y en los tiempos estipulados.

7.4 Manejo de problemas

La guía del Marco Lógico, permitió un fácil seguimiento a las actividades, supuestos, y logros del proyecto.

Se puede decir, que los objetivos del proyecto fueron alcanzados dentro del marco de posibilidades definidas para la temporalidad del mismo.

En cuanto a los problemas, identificados podemos mencionar los siguientes:

- a) La respuesta a la protesta realizada durante el proceso licitatorio fue lenta superando los 3 meses, y podía haber minimizado tiempos si la Representación en Guatemala hubiese tomado la decisión.
- b) No hubo respuesta a la falta de compromiso de algunos países en la participación de su personal en los talleres (Belice, Panamá y Guatemala), como se tenía esperado. Ninguno de los actores principales (Banco, SIECA, Consultores) pudo manejar esta situación que escapó a las posibilidades de los mismos.

Las demás circunstancias del manejo logístico, de la consecución de los logros a través de la presentación de informes, la organización de eventos en diferentes países, y otros, fue manejada en forma eficiente.

7.5 Utilización de Recursos

7.5.1 Análisis Costo-Efectividad y Costo-Beneficio

Existen objetivos específicos que se desarrollaron en esta parte del proyecto, y para los cuales las actividades para alcanzarlos obtuvieron resultados satisfactorios. Esta ejecución y sus logros, contemplados al principio del proyecto y después de un análisis de ejecución financiera de logros con el costo tienen una relación positiva favorable.

Un análisis de Costo-Beneficio para un proyecto con un horizonte a diez años es complejo, ya que requiere indicadores verificables al finalizar el proyecto.

Para lo anterior, un análisis de costo beneficio se podría realizar una vez se haya cubierto el horizonte del proyecto y se hayan cuantificado los aportes de los proyectos especificando con sus beneficios, que hayan surgido como resultados de las propuestas y lineamientos, y capacitaciones que se deriven de este proyecto.

8.0 Conclusiones

8.1 Introducción

Se ha identificado el trabajo realizado como un proyecto de gran importancia para el desarrollo de la infraestructura en los países del Plan Puebla Panamá, ya que como parte esencial para el desarrollo económico de un país se encuentra la ejecución de proyectos que incrementen la calidad de la infraestructura, a través del incremento en la inversión privada.

En este proyecto se dio el primer paso para captar el interés de los diferentes actores a realizar proyectos APP. Dado el primer paso y manteniendo el apoyo de estos actores, se debería plantear la continuidad del mismo para alcanzar metas concretas que se plasmen en proyectos específicos.

La participación publica-privada tiene una atracción particular para los participantes del proyecto, y mantiene una alta prioridad en la mayoría de los Gobiernos de los países del PPP.

Como parte del proyecto, se hizo un análisis a la situación actual de los Marcos Legales, Regulatorios e Institucionales de los países PPP, este análisis nos llevó a la realidad de la plataforma sobre la que se debe de trabajar con una planificación adecuada y acorde a los 10 años en los que se busca llegar a conseguir los objetivos que se plantearon para este proyecto.

8.2 Sostenibilidad del proyecto

8.2.1 Continuidad de las actividades del proyecto

El presente, es un proyecto que tiene objetivos a largo plazo, como lo es el aumento de la participación de la iniciativa privada en el desarrollo de proyectos APP durante los siguientes 10 años. Si bien el interés fue favorable para este proyecto, se ha observado que la institucionalidad y la prioridad en proyectos APP no son homogéneas en todos los países. Por lo tanto, es importante darle un apoyo continuo a las actividades relacionadas con las concesiones viales en los países PPP. Un adecuado seguimiento ayudaría a llegar a un alcance en su totalidad de los objetivos a largo plazo. Esto implica una planificación a largo plazo y una flexibilidad en la estructura de adaptarse a eventuales cambios en el entorno de ejecución.

8.2.2 Capacidad Institucional

En la región existen deficiencias notables en la capacidad Institucional para realizar proyectos de tipo APP. Las autoridades de los gobiernos de los países PPP, en general presentaron problemas en la implementación de algunas actividades del proyecto dentro de su plan operativo, marcando una deficiencia notable en la participación de los cursos realizados. Sin embargo, se pudo constatar que existe el interés de continuar con el desarrollo de proyectos de concesiones.

En el caso de la iniciativa privada, el interés obliga a que la capacidad Institucional deba seguir fortaleciéndose.

Estas realidades, llevan a buscar el apoyo de organizaciones como la SIECA que como unidad ejecutora, tuvo éxito en la coordinación y seguimiento del proyecto, y que con su apoyo, el mismo pudo lograr los objetivos definidos en el Marco Lógico. La participación de SIECA como ente coordinador de una segunda fase garantizaría un seguimiento institucional adecuado por medio de una agencia que forma parte integral de los países, y que actúa como secretaria del PPP.

8.2.3 Costos recurrentes

Los costos recurrentes utilizados en el Programa se presentan a continuación:

**PRESUPUESTO DEL PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO
REGIONAL DEL MARGO LEGAL, REGULATORIO E INSTITUCIONAL PARA CONCESIONES
VIALES EN LOS PAISES DEL PLAN PLUEBA PANAMA (PPP)**

Categorías Presupuestarias		APORTES	
		BID	SIECA
Honorarios, Viajes y Viáticos			
Realización del I Taller	45,500	227,482	
Realización del II Taller	56,875		
Realización del III Taller	56,875		
Realización del IV Taller	45,500		
Cumplimiento de Condiciones originales	22,750		
Talleres		9,803	
Evaluaciones intermedias y finales		8,000	
Auditoria Externa		4,000	
Otras Actividades e imprevistos		-	
Unidad Ejecutora (Adquisiciones de equipos informáticos y viajes y viáticos personal SIECA, entre otros).		19,272	
Consultor Apoyo SIECA		81,443	
Contraparte en especie (espacio de oficina/soporte administrativo, gastos logísticos y comunicaciones, entre otros)		-	75,000
Contraparte en efectivo (Gastos de viaje y viáticos de los oficiales para atender los talleres/seminarios y módulos de capacitación).		-	75,000
TOTALES		350,000	150,000
TOTAL BID Y SIECA		500,000	

Los mimos fueron utilizados adecuadamente, de acuerdo a como se muestran los informes del BID y de SIECA que se presentan en los anexos.

8.3 Lecciones Aprendidas

Las lecciones más importantes que nos deja este proyecto son las siguientes:

- a) El llamado internacional fue muy positivo, ya que tuvo un impacto importante en el gran número de empresas que mostraron interés en participar en el proyecto.
- b) La planificación adecuada de las actividades previstas, así como el seguimiento minucioso dado por SIECA y el BID, permitió cumplir con todas las acciones programadas, sin desfases que afectaran el cumplimiento de las metas establecidas.
- c) La contratación de un Consultor de apoyo para un proyecto regional que abarca varios países ha sido positivo y favoreció el cumplimiento de los alcances de los objetivos fijados.
- d) *La visión y la periodicidad del proyecto para que finalice en la elaboración de una propuesta de cambios y mejoras, no es suficiente para obtener los logros fijados en el programa, que sonde largo plazo.*
- e) La participación del BID en el asesoramiento del proyecto fue fundamental en mantener los tiempos por un lado, pero controversial cuando tuvo que resolver una protesta por otro.
- f) La rotación de funcionarios por cambios organizacionales en las instituciones involucradas en un proyecto genera desfases en el avance de las actividades planificadas, las cuales inciden significativamente en el tiempo previsto de ejecución de los mismos. Estos cambios se dan tanto en las instituciones de gobierno como en el Banco. En este ultimo, el cambio definió la aceleración del proceso de contratación y de la ejecución del proyecto.
- g) Llama la atención, que el presupuesto ofertado con el negociado hayan tenido una diferencia cercana al 100% por el mismo producto. Posiblemente, el procedimiento utilizado de selección basado únicamente en la calidad no haya sido el mas adecuado para este caso.
- h) Se debe exigir el compromiso de cada uno de los países integrantes del PPP para que participen en el proyecto regional. La poca o nula participación de alguno de los países pone en peligro la inclusión de los mismos dentro de un marco de concesiones regionales.
- i) No es suficiente firmar acuerdos interinstitucionales para asegurar la participación de los involucrados.
- j) **El proyecto ha despertado el interés de los diferentes países en los proyectos de concesiones. Una reciente reunión de la Subcomisión de Concesiones del PPP, mostró el interés que mantienen los países en el tema y la voluntad de proseguir con una segunda etapa del proyecto. La ayuda memoria de la reunión se presenta en el Anexo respectivo.**

8.4 Resumen de Recomendaciones

Se han identificado las siguientes recomendaciones principales:

- a) Se debería exigir un compromiso formal a los países participantes en cuanto a su participación en la implementación del proyecto, de manera de potenciar la divulgación de los productos en el ambiente institucional como también en el de la iniciativa privada. Además, una mayor participación daría una mayor posibilidad de implementar los resultados producto de este proyecto.
- b) Siguiendo con lo mencionado anteriormente, se debería ampliar el ámbito participativo a las asociaciones privadas que mantienen el mayor interés en el campo de las concesiones. En este sentido, se puede nombrar a las Cámaras de la Construcción, Colegio de Ingenieros, Asociaciones Bancarias, Asociaciones de Comercio y Mercantiles, e Industriales y otros. La inclusión de fondos para un "road show" del proyecto debería considerarse, así como también fomentar acciones de divulgación masiva.
- c) La realización de los talleres deberían plantearse de manera distinta, con el fin de que: a. Haya mas participantes; y b. Los participantes tengan un mayor conocimiento del material y los temas a tratar en cada uno de los eventos.
- d) *Este proyecto que es básicamente un estudio de los marcos legales, regulatorios e institucionales para desarrollar una propuesta de cambios y mejoras en los mismos, debe complementarse con otra etapa de asesoría en la puesta en marcha de proyectos de concesiones en los países interesados. Sin esta segunda fase, el Programa tendría un gran riesgo de perder su sentido.* Se encuentran varios proyectos de concesiones en diferentes etapas en los países del PPP que podrían ser altamente beneficiados con los resultados de este estudio.
- e) En seguimiento al punto anterior, se debería plantear una segunda fase con una visión de mediano a largo plazo, en el cual se plantearían la consecución de prácticas sobre proyectos específicos, que materialicen las propuestas definidas por este proyecto. El planteamiento de mediano a largo plazo, debería contar con actividades asociadas al compromiso de los países de realizar las modificaciones que plantea este proyecto, con el fin de alcanzar los objetivos definidos en el Marco Lógico del mismo.
- f) Hay que tomar en cuenta que hay problemas de ejecución y seguimiento debido a los cambios administrativos en el Estado de la mayoría de países en la región. Se debe incentivar a los gobiernos a implementar los proyectos y ejecutarlos a pesar de los cambios administrativos que se den, y continuar con el propósito final de los mismos y, con esto, eliminar la incertidumbre que se incrementa por los cambios políticos en los diferentes países del PPP. En ese orden de ideas, la formación de equipos multi e interdisciplinarios para ejecutar este tipo de proyectos es importante, para lo cual los países deben proponer personal profesional adecuado para desempeñar las actividades involucradas en proyectos APP.
- g) Los proyectos deben mantener el interés de las personas involucradas para lo cual se debe desarrollar una planificación a largo plazo del seguimiento del proyecto. Además, se debe encontrar un medio efectivo para contrarrestar la no participación a los talleres por parte de los Grupos Técnicos Regionales y con ello mantener un interés y seguimiento de los temas tratados en los talleres.
- h) La mayoría de Gobiernos tienen un interés en los proyectos APP a lo cual se le debe dar un seguimiento con el fin de que no pierdan este interés y lleguen a la etapa de ejecución de estos proyectos. En este caso, la SCV de cada país desempeña un rol importante ya que debe transmitir este interés, por parte de los Gobiernos, a los organismos cooperantes en la búsqueda de asesoramiento con finalidad de ejecutar los proyectos de concesión vial.

- i) Las acciones que se lleven a cabo en futuros proyectos deberían tener a SIECA dentro de sus ejes de acción, ya que es una entidad con una estabilidad que podría garantizar el seguimiento a largo plazo. Sin embargo, el BID como posible ente financiero debería incluir cláusulas de conservación de personal técnico en la unidad de concesiones como *pari pasu* para los desembolsos, y así minimizar el efecto de la rotación de funcionarios en estos cargos claves para el éxito del proyecto.
- j) Existen 5 documentos fundamentales que se han elaborado y que poseen un valor importante para ser difundidos en toda la región. Los primeros 3 presentan las herramientas básicas para que los entes públicos como privados puedan encarar un proyecto de concesión de una forma profesional y adecuada a nuestros días. Los documentos incluyen experiencias de proyectos en la región y en otros países que incrementan el valor de los mismos. Adicionalmente, los documentos 4 y 5 son la base a partir de la cual se podrá comenzar a estructurar un programa serio de legislación que homogenice los criterios regionales, que es uno de los objetivos de este proyecto. Se debería impulsar un plan de divulgación masiva de los documentos que maximice el conocimiento de los mismos entre autoridades publicas y el sector privado, de manera de avanzar con la implementación de las recomendaciones que se emanan de los mismos y de incrementar la participación privada en estos proyectos.
- k) Para futuras operaciones con el BID, conviene plantear el mantenimiento de los canales de seguimiento y consulta a través de la Representación y no de la Sede. Esto debido a que de todos modos el seguimiento y la asesoría se dan de manera oportuna a través de la Representación.

ANEXOS

ANEXO 1:

CUMPLIMIENTO DEL MARCO LOGICO DEL PROYECTO

Análisis de Indicadores de Productos Resumen del Cumplimiento del Marco Lógico del Programa de Fortalecimiento Regional del Marco Legal, Regulatorio e Institucional para concesiones Viales en los Países del PPP			
	INDICADORES	Medios de verificación	SUPUESTOS
Fin			
<p><i>El objetivo general del Programa de contribuir para una mayor participación privada en los programas de concesiones viales en los países del PPP, durante la próxima década.</i></p> <p><i>El objetivo se esta cumpliendo, hay acciones que hay que seguir monitoreando en el tiempo (10 años)</i></p>	<p>Aumento de la inversión privada en Programas viales como porcentaje del PBI en los distintos países del PPP.</p> <p>Al cabo de un año de la finalización del Programa cada país ha provocado al menos una licitación de concesión vial.</p> <p>Indicadores a cumplir en el tiempo. Ya se han identificado posibles proyectos de concesiones en algunos países</p>	<p>Estadísticas públicas de inversión.</p> <p>Verificable en el tiempo (10 años)</p>	<p>Condiciones macroeconómicas se mantienen adecuadas para la inversión privada.</p> <p>Existe suficiente interés de parte de los inversores privados y sus fuentes de financiamiento por Programas de infraestructura y servicios.</p> <p>Condiciones estables, inversionistas interesados</p>
Propósito			
<p><i>Objetivos específicos: los marcos jurídico, regulatorio e institucional que rigen las concesiones en estos países del PPP fortalecidos y armonizados.</i></p> <p><i>Se ha logrado un gran paso en poseer una propuesta para la armonización y el fortalecimiento de los marcos. Estos procesos conllevan tiempo, por lo tanto hay que darle seguimiento y apoyo.</i></p>	<p>Al menos el 50% de las actividades anuales de las Unidades de Concesiones de cada País responde a la estrategia preparada por el Programa.</p> <p>Pendiente de implementación. La segunda etapa podría apoyar la concreción de este punto. Guatemala ya ha utilizado los documentos.</p> <p>Al menos un Programa de concesión vial figura en la agenda inmediata de cada Gobierno</p> <p>Hay más de un programa en la agenda.</p>	<p>Informes de seguimiento de avance por parte de la UE de SIECA.</p> <p>Informes correspondientes al contrato de servicios de consultoría.</p> <p>Informe de evaluación intermedia.</p> <p>Se han presentado los informes requeridos, salvo el de evaluación intermedia que tuvo una dispensa para ser presentado como parte del Informe final</p>	<p>Gobiernos de la región del PPP y sus entidades claves apoyan la consolidación de los marcos legales e institucionales con relación al sector de concesiones viales en sus respectivos países.</p> <p>Salvo Belice y Panamá, el resto de los países participo en el proyecto y han mostrado interés en el mismo.</p>
Componentes/actividades			
<p><i>Componente 1. Esquemas Financieros y Fiscales para concesiones viales, desarrollados.</i></p> <p><i>Doc. Desarrollado</i></p>	<p>Luego de 9° meses de ejecución se cuenta con una estrategia financiera común para los Programas de concesión vial en la región.</p> <p><i>Estrategia desarrollada</i></p>	<p>Informes de supervisión preparados por UE de SIECA.</p> <p>Reuniones de seguimiento con el Consultor.</p> <p>Primer Informe del Consultor.</p> <p><i>Informes preparados. Consultoría finalizada completamente</i></p>	<p>Existe coordinación en la planificación regional y se logra presentar al mercado un plan atractivo de concesiones para el sector privado.</p> <p><i>La planificación se logra a traves de SIECA. Pendiente de presentar un Plan atractivo a inversores privados</i></p>
<p><i>Componente 2. Propuesta de Consolidación de los Marcos Legales, elaboradas.</i></p>	<p>Luego de 9° meses de ejecución se cuenta con un marco de normas para armonizar la legislación y reglamentación relativa a concesiones viales en la región.</p>	<p>Informes de supervisión preparados por UE de SIECA.</p> <p>Reuniones de seguimiento con el Consultor.</p> <p>Segundo Informe del Consultor.</p>	<p>Las autoridades son capaces de impulsar las nuevas normas o modificaciones correspondientes para armonizar el marco nacional con el de la región.</p> <p><i>El proceso de divulgación e implementacion es tardado.</i></p>

<i>Doc. Elaborados</i>	Marco de normas desarrollado	Informes elaborados y aprobados	Se le debe dar seguimiento a este supuesto en el tiempo.
<p>Componente 3. Plan de Capacitación en aspectos legales, regulatorios y financieros de concesiones viales, realizados.</p> <p><i>Los talleres fueron llevados a cabo exitosamente (4 talleres en total y un foro para los Viceministros de la región)</i></p>	<p>Luego de 12° meses de ejecución se han realizado todos los Talleres / Eventos sobre diseño financiero, ordenamiento legal, rereconocimiento con el sector privado y negociación y manejo ambiental. 5 o más expertos de cada país participan en los talleres.</p> <p>5 o más representantes del sector privado participan en cada taller / evento.</p> <p><i>Los talleres se realizaron pero no se pudo alcanzar la meta del número de participantes por razones de logística y falta de compromiso de algunos países.</i></p>	<p>Informes de supervisión preparados por UE de SIECA.</p> <p>Reuniones de seguimiento con el Consultor.</p> <p>Tercer Informe del Consultor.</p> <p><i>Informes preparados y aprobados</i></p>	<p>Estabilidad en los cuadros técnicos de la Unidades de Concesiones y Ministerios de Transporte regionales que reciben capacitación.</p> <p>Gobiernos continúan apoyando al fortalecimiento de las unidades de concesiones.</p> <p><i>Se espera que no haya cambios sustanciales en las Unidades de concesiones y que los Gobiernos las apoyen. Verificable en el tiempo. Hay que darle seguimiento.</i></p>

RESULTADOS	INDICADORES	Medios de verificación	SUPUESTOS
Actividades			
<p>La estratégica regional de diseño y promoción de concesiones, y el análisis financiero y fiscal han sido desarrollados.</p> <p>Los documentos: "Fuente de Financiamiento para las Concesiones", Especificaciones Preliminares de Diseño de Concesión" e "Identificación y Análisis de Riesgo Legales, Económicos, Ambientales y Territoriales en concesiones "han sido preparados y publicados".</p> <p><i>Documentos preparados y en publicados</i></p>	<p>BID U\$S165,000 APORTE LOCAL U\$S 25,000</p> <p><i>Recursos utilizados</i></p>	<p>Informes de supervisión preparados por UE.</p> <p>Informes de la UE de SIECA.</p> <p>Evaluación Intermedia y aprobación del Informe Final.</p> <p>Informes periódicos de avance presentados por el Consultor.</p> <p><i>Los informes han sido presentados por los diferentes actores.</i></p>	<p>Involucrados logran consenso sobre la estrategia común regional.</p> <p><i>Se aprueban los 5 documentos elaborados por la Consultoría, mostrando consenso regional en el producto</i></p>
<p>2.1 Estudios sobre marcos jurídicos regionales son desarrollados.</p> <p>2.2 Propuesta de consolidación de los marcos legales y de fortalecimiento institucional son presentadas.</p>	<p>BID U\$S165,000 APORTE LOCAL U\$S 25,000</p> <p><i>Fondos utilizados</i></p>	<p>Informes de supervisión preparados por UE.</p> <p>Informes de la UE de SIECA.</p> <p>Evaluación Intermedia y aprobación del Informe Final.</p> <p>Informes periódicos de avance presentados por el Consultor.</p> <p><i>Informes presentados y aprobados.</i></p>	<p>Involucrados encuentran respaldo a efectos del diseño e implementación de una estrategia común y normas homogéneas.</p> <p><i>Los documentos son aprobados en consenso por parte de los participantes.</i></p>

<p>2.3 Los documentos "Estudios y Análisis de los Marcos Legales" y Proporción de Modificaciones Legales"</p> <p><i>Docs preparados y publicados</i></p>		<p>Evaluación intermedia con dispensa incluida en evaluación final</p>	
<p>Se han realizado 7 talleres de capacitación, a saber:</p> <p>3.1 Taller sobre diseño financiero de una concesión vial.</p> <p>3.2 Taller sobre planificación de una ley de concesiones.</p> <p>3.3 Taller sobre estrategia para atraer privados a las concesiones viales.</p> <p>3.4 Taller sobre diseño de asociaciones público – privadas para concesiones viales.</p> <p>3.5 Taller sobre principios de negociación de concesiones viales.</p> <p>3.6 Taller sobre preparación de Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS).</p> <p>3.7 Taller sobre análisis y revisión específica de 2 concesiones realizadas en Centroamérica.</p> <p><i>Se reprogramaron los talleres previo a la licitación para que sean 5 en vez de 7. Los 5 talleres fueron realizados</i></p>	<p>BID U\$S 20,000 APORTE LOCAL U\$S100,000</p> <p>Financiamiento utilizado, con un leve aporte superior de SIECA debido a que el proyecto se extendió por la resolución de una protesta</p>	<p>Informes de la UE de SIECA.</p> <p><i>Informes presentados</i></p>	<p>Autoridades nacionales habilitan la participación de sus técnicos en los talleres.</p> <p><i>Hay presencia de todos los países salvo Belice y Panamá. Guatemala lo hace en forma parcial</i></p>

ANEXO 2: DETALLE DE LA EJECUCION PRESUPUESTARIA

EJECUCION PRESUPUESTARIA DEL PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO REGIONAL DEL MARGO LEGAL, REGULATORIO E INSTITUCIONAL PARA CONCESIONES VIALES EN LOS PAISES DEL PLAN PLUEBA PANAMA (PPP) (En US Dólares)

AL 31/05/2007

Operación No. ATN/MT-8839-RG.

Categorías Presupuestarias	BID-ATN/MT-8839-RG						
	Presupuesto ¹	Ejecutado				Total Ejecutado	Saldo
		2004	2005	2006	2007		
Honorarios	227,482			204,733	22,749	227,482	(0)
Viajes y Viáticos	-			-		-	-
Talleres	9,803			4,495	4,107	8,601	1,202
Evaluaciones intermedias y finales	8,000			1,594	1,583	3,177	4,823
Auditoria Externa	4,000					-	4,000
Otras Actividades e imprevistos	-					-	-
Unidad Ejecutora (Adquisiciones de equipos informáticos y viajes y viáticos personal SIECA, entre otros).	19,272		6,831	6,942		13,772	5,500
Consultor Apoyo SIECA	81,443		33,015	42,425	5,999	81,440	3
Contraparte en especie (espacio de oficina/soporte administrativo, gastos logísticos y comunicaciones, entre otros)	-					-	-
Contraparte en efectivo (Gastos de viaje y viáticos de los oficiales para atender los talleres/seminarios y módulos de capacitación).	-					-	-
Totales.	350,000	-	39,846	260,189	34,438	334,472	15,528

¹ Presupuesto modificado según nota BID CGU-C-303/2007 del 30/01/2007.

ANEXO 3: LISTADO DE LOS PARTICIPANTES A LOS TALLERES

LISTA DE PARTICIPANTES TALLER "DISEÑO FINANCIERO DE UNA CONCESIÓN VIAL SUBCOMISION DE CONCESIONES VIALES, PPP

México D.F.

11 y 12 de mayo de 2006



NOMBRE	INSTITUCIÓN	TELEFONO	CELULAR	E-MAIL	PAÍS
Annia Beleida Alfaro	MOPT	257 5394	831 0064	dirplan@racsa.co.cr ; balfaro@mopt.go.cr	Costa Rica
Ibis San Lee	MOPT	523 2800	366 8430	isanlee@mopt.go.cr	Costa Rica
Guillermo Ramirez	CNC	253 0211	832 0386	gramirez@racsa.co.cr	Costa Rica
Saul Ruiz	CNC	253 0052	381 9688	ruimbert@racsa.co.cr	Costa Rica
Felix Hidalgo	CNC	253 0211	877 1260	fhidalgo@mopt.go.cr	Costa Rica
José Ernesto Tellez	MTI	222 2534	617 2605	dqp@mti.gob.ni	Nicaragua
Lastenia Torres	MTI	222 5058	883 6546	subplan@mti.gob.ni	Nicaragua
Joaquín Guevara	MTI	222 2534			Nicaragua
Francisco Mendoza	MTI	222 2994	600 0608	fmendoza@mti.gob.ni	Nicaragua
José Alejandro López	SCT	5482 4200	0445530874932	alejandrolopezmtz@yahoo.com.mx	México
Ignacio Palos	SER	5063 3000	0445527033855	ipalos@sre.gob.mx	México
José Benjamin Yanes	MOP	2528 3021	7736 8521	benjamin.yanes@mop.gob.sv	El Salvador
Carlos Ruiz	MOP	2528 3016	7885 3732	carlos.ruiz@mop.gob.sv	El Salvador
Francisco Treviño	Firma Consultora	5662 6348	0445554021696	ftrevino@riosferrer.com.mx	México
Dora Enela León	Firma Consultora	5661 5869	0445552527037	doraleon@prodigy.net.mx	México
David Guillen Llarena	Firma Consultora	5662 6348	0445554382098	dguillen@riosferrer.com.mx	México
Gerardo Weihmann	Firma Consultora	5681 5357		gweihmann@afh.com.mx	México
Esteban Figueroa	Firma Consultora	5681 5357		afiqueroa@afh.com.mx	México
Itzel González	Firma Consultora	5681 5357	5514966895	itzelgs@afh.com.mx	México
Beredice Hernández	Firma Consultora	5681 5357		aidaberedice@yahoo.com ; consultores@afh.com.mx	México
Joaquín Guevara Moran	SIECA	2368 2151	5204 5778	jguevara@sieca.org.gt	C.A.
César Castillo	SIECA	2368 2151	5715 8814	ccastillo@sieca.org.gt	C.A.

CNC Consejo Nacional de Concesiones, Costa Rica

MOPT Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica

MTI Ministerio de Transportes e Infraestructura, Nicaragua

MOP Ministerio de Obras Públicas, El Salvador

SCT Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México

SER Secretaría de Relaciones Exteriores, México

Firma Consultora Rios Ferrer, Guillén Llarena, Treviño y Rivera, S.C. Cal y Mayor y Asociados, S.C., México

SIECA Secretaría de Integración Económica Centroamericana, Guatemala

LISTADO DE ASISTENTES AL TALLER No. 2: ESPECIFICACIONES DE DISEÑO DE LA CONCESIÓN DE UNA OBRA VIAL DESARROLLADO EN EL HOTEL CROWNE PLAZA EN GUATEMALA EL 6 y 7 DE JULIO DE 2006.

COSTA RICA:

1. ANNIA BELEIDA ALFARO QUESADA, e-mail: dirplan@racsa.co.cr
2. FELIX HIDALGO BADÍA, e-mail: fhidalgo@mopt.go.cr
3. GUILLERMO RAMÍREZ CAMPOS, e-mail: gramirez@racsa.co.cr
4. IBIS SAN LEE QUIRÓS, e-mail: isanlee@mopt.go.cr
5. ALEXANDRA CERDAS PÉREZ, e-mail: acerdas@racsa.co.cr

EL SALVADOR:

6. VICTOR FLORES, e-mail: victor.flores@mop.gob.sv
7. ROBERTO RAFAEL AQUINO, e-mail: roberto.aquino@mop.gob.sv
8. JOSÉ BENJAMÍN YANES, e-mail: benjamin.yanes@mop.gob.sv

GUATEMALA:

9. MANUEL JUÁREZ, e-mail: asesor@terra.com.gt
10. ARIEL ELÍAS, e-mail: afelias@caminos.gob.gt
11. MIGUEL LÓPEZ, e-mail: anillo@comunicaciones.gob.gt
12. SILVIA RIVAS, e-mail: srivas@comunicaciones.gob.gt
13. CARLOS ACOSTA, e-mail: ceacosta@caminos.gob.gt
14. CARLOS ALDANA URRUTIA, e-mail: aldanac@sigmauh.com.gt

NICARAGUA:

15. FRANCISCO MENDOZA, e-mail: fmendoza@mti.gob.ni
16. LASTENIA TORRES, e-mail: pdesarrollo@mti.gob.ni
17. J. ERNESTO TÉLLEZ, e-mail: dgp@mti.gob.ni
18. JOAQUÍN GUEVARA ARCE, e-mail: pdesarrollo@mti.gob.ni
19. NORELLY VARGAS, e-mail: adquisiciones@mti.gob.ni

HONDURAS:

20. RAFAEL MEDINA, e-mail: rmedina@grupoficohsa.hn

CONSORCIO RÍOS FERRER Y OTROS:

21. FRANCISCO TREVIÑO, e-mail: ftrevino@riosferrer.com.mx
22. ESTEBAN FIGUEROA, e-mail: efigueroa@afh.com.mx
23. ENRIQUE G. ZEPEDA, e-mail: egzepeda@gmail.com

SIECA:

24. CÉSAR CASTILLO, e-mail: ccastillo@sieca.org.gt
25. RAFAEL PÉREZ RIERA, e-mail: rperez@sieca.ort.gt
26. JOAQUÍN GUEVARA MORÁN, e-mail: jguevara@sieca.org.gt

**LISTA DE PARTICIPANTES
TALLER "IDENTIFICACIÓN, ASIGNACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE
RIESGOS EN PROYECTOS VIALES
México D.F.**

24 Y 25 de agosto de 2006



No.	NOMBRE	INSTITUCIÓN	TELEFONO	CELULAR	E-MAIL	PAÍS
1	Ibis San Lee	MOPT	523 2800	366 8430	isanlee@mopt.go.cr	Costa Rica
2	Guillermo Ramirez	CNC	253 0211	832 0386	gramirez@racsa.co.cr	Costa Rica
3	Felix Hidalgo	CNC	253 0211	877 1260	fhidalgo@mopt.go.cr	Costa Rica
4	Alexandra Cerdas	CNC	253 0852	829 5314	acerdas@racsa.co.cr	Costa Rica
5	Alexis Artavia	CNC	253 0211	876 2756	aartavia@mopt.go.cr	Costa Rica
6	José Benjamín Yanes	MOP	2528 3021	7736 8521	benjamin.yanes@mop.gob.sv	El Salvador
7	Carlos Ruiz	MOP	2528 3016	7885 3732	carlos.ruiz@mop.gob.sv	El Salvador
8	Ernesto Galeas	SOPTRAVI	2253614	9903313	egaleas2000@yahoo.com	Honduras
9	Carlos Montoya	SOPTRAVI	225 1993	978 4724	cmontoya@acihn.net	Honduras
10	Rafael Medina	Banco FICOHSA	239 6088		rmedina@grupoficohsa.hn	Honduras
11	Plutarco Molina	Constructora Willian y Molina	553 1678	9913555	willianymolinaagpm@sulanet.net	Honduras
12	Rigoberto Omar Romero	Constructora Continental	556 7981		rromero@continental.hn	Honduras
13	César Augusto Cáceres	SCL	232 3493		slchonduras@gmail.com	Honduras
14	José Alejandro López	SCT	5482 4200	0445530874932	alejandrolopezmtz@yahoo.com.mx	México
15	Daniel Vieitez	SCT	5596 0820	0445531273819	dvieitez@sct.gob.mx	México
16	Daniel Devesa	SCT	5482 4357		hdevesa@sct.gob.mx	México
17	Raúl Huerta	SCT	5482 4393		rhuertag@sct.gob.mx	México
18	Victor Bañuelos	SCT	5723 9400		vicmangb@hotmail.com	México
19	Juan Carlos Escobar	SCT	5482 4200		jucaeson@tutopia.com	México
20	German Luyando	SCT	5482 4200		german68@yahoo.com	México
21	Sergio Alberto Damián	SCT	5482 4292		sdamianh@sct.gob.mx	México
22	Amado Athie	SCT	5482 4344		aathie@sct.gob.mx	México
23	Ignacio Palos	SER	5063 3000	0445527033855	ipalos@sre.gob.mx	México
24	Lastenia Torres	MTI	222 5058	883 6546	subplan@mti.gob.ni	Nicaragua
25	Joaquín Guevara Arce	MTI	222 2534		pdesarrollo@mti.gob.ni	Nicaragua
26	Norelly Vargas	MTI	228 1382		adquisiciones@mti.gob.ni	Nicaragua
27	Francisco Mendoza	MTI	222 2994	600 0608	fmendoza@mti.gob.ni	Nicaragua
28	Francisco Treviño	Firma Consultora	5662 6348	0445554021696	ftrevino@riosferrer.com.mx	México
29	Dora Elena León	Firma Consultora	5661 5869	0445552527037	doraleon@prodigy.net.mx	México
30	David Guillén Larena	Firma Consultora	5662 6348	0445554382098	dguillen@riosferrer.com.mx	México
31	Gerardo Weihmann	Firma Consultora	5681 5357		gweihmann@afh.com.mx	México
32	Esteban Figueroa	Firma Consultora	5681 5357		afigueroa@afh.com.mx	México
33	Itzel González	Firma Consultora	5681 5357	5514966895	itzelgs@afh.com.mx	México
34	Oscar Salcedo	Firma Consultora	5033 6193		osalcedo@calmayor.com.mx	México
35	Beredice Hernández	Firma Consultora	5681 5357		aidaberedice@yahoo.com ; consultores@afh.com.mx	México
36	Guillermo Zepeda	Firma Consultora	24350632		egzepeda@gmail.com	Guatemala

LISTA DE PARTICIPANTES

TALLER "ANÁLISIS Y REVISIÓN DE LOS DOCUMENTOS 4: ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LOS MARCOS LEGALES E INSTITUCIONALES y 5: PROPOSICIÓN DE MODIFICACIONES LEGALES E INSTITUCIONALES TEGUCIGALPA, HONDURAS

4 al 6 de octubre de 2006



No.	NOMBRE	INSTITUCIÓN	TELEFONO	CELULAR	E-MAIL	PAÍS
1	Guillermo Ramírez	CNC	253 0211	832 0386	gramirez@racsa.co.cr	Costa Rica
2	Alexandra Cerdas Pérez	CNC	253 0211	877 1260	acerdas@racsa.co.cr	Costa Rica
3	Felix Hidalgo Badilla	CNC	253 0852	829 5314	fhidalgo@mopt.go.cr	Costa Rica
4	Alexis Artavia González	CNC	253 0211	876 2756	aartavia@mopt.go.cr	Costa Rica
5	Roberto Rafael Aquino Chávez	MOP	2528-3024		roberto.aquino@mop.gob.sv	El Salvador
6	José Mauricio Guillén	Banco FICOHSA	2340066	3918400	jmgv1980@yahoo.com	Honduras
7	Rafael Medina	Banco FICOHSA	225 1993	978 4724	rmedina@grupoficohsa.hn	Honduras
8	Marco Vinicio Zúñiga Medrano	Banco FICOHSA	2396410		mvzuniga@grupoficohsa.hn	Honduras
9	Ramón Juárez	Banco FICOHSA	5574499		rjuarez@grupoficohsa.hn	Honduras
10	Plutarco Molina	Constructora William y Molina	239 6088		williamymolinagppm@sulanet.net	Honduras
11	Rigoberto Omar Romero	Constructora Continental Delta S.A.	553 1678	9913555	roromero@continental.hn	Honduras
12	César Augusto Cáceres	Superintendencia de Concesiones	556 7981		scfhonduras@gmail.com	Honduras
13	Alfredo Cruz Lanza	Superintendencia de Concesiones y Licencias	2323504		alcruz-2000@yahoo.com	Honduras
14	Miriam Yasmina Deras Flores	Superintendencia de Concesiones y Licencias	232350406		myderas@yahoo.es	Honduras
15	Ernesto Galeas M	SOPTRAVI	2253614		egaleas@yahoo.com	Honduras
16	Ramón de Jesús Romero	SOPTRAVI	2250690		r-j-1956@hotmail.com	Honduras
17	Ramón A. Hernandez Villalta	SOPTRAVI	3392709		raervill@yahoo.com	Honduras
18	Fernando Antonio Montes Abastida	SOPTRAVI	2254226		nandomontes@hotmail.com	Honduras
19	Dionisio Tomás Matute	SOPTRAVI	2251993			Honduras
20	Molly Pascua	SOPTRAVI	2253614		mollypascua@yahoo.com	Honduras
21	Olga Marina Trejo	Secretaría de Finanzas	2376787		olgatrejo@yahoo.com:otrejo@sefin.gob.hn	Honduras
22	Andry Nely Mondragón Ponce	Secretaría de Recursos Naturales	2320614		andry-celeste@yahoo.es	Honduras
23	Carlos R. Zalavarría Reconco	Secretaría de Industria y Comercio	2353080		remeazal@yahoo.es	Honduras
24	Gregorio Torres Elvis	Secretaría de Industria y Comercio	2353081		gtorres@sic.gob.hn	Honduras
25	Daniel Devesa		5482 4344		hdevesa@sct.gob.mx	México
26	Lastenia Torres	MTI	5063 3000	0445527033855	subplan@mti.gob.ni	México
27	Joaquín Guevara Arce	MTI	222 5058	883 6546	pdesarrollo@mti.gob.ni	Nicaragua
28	Norelly Vargas	MTI	222 2534		adquisiciones@mti.gob.ni	Nicaragua
29	José Ernesto Telles	MTI	2222534		dgp@mti.gob.ni	Nicaragua
30	Franciso Treviño	Firma Consultora	56626348	4.45554E+11	ftrevino@riosferrer.com.mx	México
31	Esteban Figueroa	Firma Consultora	5033 6193		afigueroa@afh.com.mx	México
32	Jorge Franco	Firma Consultora	53932157	53932157	jfsuchini@intel.nett.com	Guatemala
33	Wilfredo García	Firma Consultora		57026081		Guatemala
34	Guillermo Zepeda	Firma Consultora	5681 5357	52062847	egzepeda@gmail.com	Guatemala
35	Joaquín Guevara Moran	SIECA	24350632		jguevara@sieca.org.gt	Guatemala
36	Lucrecia Ruiz	SIECA	2368 2151	5204 5778	lruiz@sieca.org.gt	Guatemala

ANEXO 4: AYUDA MEMORIA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN DE CONCESIONES, CIUDAD DE GUATEMALA, 24 DE JULIO DE 2007

El 24 de julio de 2007 en la sede de la SIECA, se llevó a cabo la Reunión de la Subcomisión de Concesiones, el Señor Mario Barboza, como representante de Costa Rica quien Coordina la Iniciativa Mesoamericana de Transporte tiene bajo su responsabilidad la coordinación de la subcomisión de Concesiones, dio la bienvenida a la reunión.

Participaron en la reunión los siguientes países: México, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá; así como a los representantes de la Dirección Ejecutiva del Plan Puebla Panamá y SIECA. No se contó con la participación de representantes de Belice y El Salvador (Ver anexo 1).

De acuerdo con la agenda aprobada, se trataron los siguientes puntos:

AGENDA

- Inicio de Reunión y Presentación de participantes
- Revisión de Proyectos (Base de datos) de concesión
- Compartir Experiencias en el campo de concesión
- Situación de II Fase de Estudio de Concesión
- Conclusiones

Revisión de Proyectos (Base de datos) de concesión y compartir las experiencias en el campo de concesión:

Los representantes de la subcomisión de concesiones hicieron la presentación de sus experiencias nacionales, las cuales se consideran muy valiosas para los participantes. De lo más relevante se resume lo siguiente:

México:

Los procesos de concesión se inician en los años noventa. Durante el noventa y siete al dos mil dos, se está retomando el tema con tres formas de atender proyectos de participación privada:

- Nuevo esquema de concesiones de Autopista de cuota
- Esquema PPS (tarifas sombra) en México y
- Aprovechamiento de activos

Actualmente tiene un programa de concesiones adjudicadas y en licitación de 875.6 Km con un monto estimado de US\$ 2,023.5 millones y un programa de concesiones en preparación de 178.3 km con un monto estimado de US\$ 535.6 millones.

Se anexa listado de proyectos en diferentes etapas de APP's (ver anexo2).

Panamá:

La Ley de concesiones de Panamá data de abril de 1988, sin embargo comienza a aplicarse durante el periodo de 1994 – 1999

Las concesiones vigentes son 3:

1. Corredor sur. Longitud 20 Km costo US\$ 220.6 mill
2. Corredor Norte, Fase I 13 Km US\$ 146.4 mill
Fase II 13.5 Km US\$ 112.2 mill
3. Autopista Panamá –Colón
Tramo I 14 Km costo US\$ 84.4mill
Tramo II 40 Km costo US\$ 215.9 mill

La experiencia en el manejo de las concesiones ha permitido en el caso de la Autopista Panamá Colón una negociación con la empresa concesionaria original que cede sus derechos a una segunda concesionaria para la construcción del 2º tramo.

Nicaragua: El desarrollo de la infraestructura vial y su mantenimiento está enfocado a impulsar proyectos con contenido social apoyando las áreas productivas. En materia de proyectos (conservación de carretera) se ha considerado la posibilidad de analizar los mismos a través del modelo de peajes sombra. Uno de los tramos identificados anteriormente para un posible peaje es Nejapa –Izapa, de 58 Km de longitud, que actualmente se encuentra en la etapa de diseño y se iniciará la construcción en 2008 con recursos provenientes de la Cuenta Reto del Milenio. Se estima un TPDA entre 5,000 y 6,000 vehículos.

Honduras: La experiencia actual comprende la concesión del Servicio de Agua Potable en San Pedro Sula y la concesión de los 4 aeropuertos internacionales (La Ceiba, San Pedro Sula, Tegucigalpa, Roatán) a una misma empresa.

Otros proyectos identificados para concesión:

El corredor logístico Guascorán Villa San Antonio, con una longitud de 100 Km de los cuales 50 Km de construcción nueva serán financiados con fondos BCIE y los restantes 50 Km se construirán bajo modalidad de concesión. El estudio de demanda de Tráfico está siendo realizado con recursos BCIE mediante la empresa consultora Typsa

El corredor turístico del Atlántico: El Progreso – Tela de 69 Km se está gestionando ante el BID un financiamiento de aprox US\$70 mill, de los cuales US\$ 30 mill deberán ser absorbidos por un concesionario.

Se concesionará el libramiento de San Pedro Sula por el paso del Corredor Interoceánico, así mismo la ampliación de capacidad de la vía accedando a Puerto Cortés

Todos los tramos viales que comprende el corredor interoceánico (Goascorán-Villa San Antonio-Villanueva y Tegucigalpa-Villa San Antonio una vez rehabilitados serán concesionados para su operación y mantenimiento).

Se concesionará la operación y el mantenimiento de las estaciones de control de pesos y dimensiones que se construirán mediante la donación de la Cuenta Reto del Milenio.

Se concesionará calle urbana de 4 carriles y el malecón de La Ceiba y la revisión técnica vehicular.

Costa Rica:

Es de especial importancia para el país desarrollar proyectos importantes para la economía por medio de la concesión de obra pública con servicios. Costa Rica cuenta con una experiencia de alrededor de 8 años de haberse iniciado en los procesos de concesiones. Se ha concesionado a la fecha:

Una Terminal Granelera en Puerto Caldera.

En lo que corresponde a tramos viales, se han concesionado los siguientes tramos:

San José Caldera 76 Km y San José-San Ramón 70 km y se estima el inicio de construcción en el segundo semestre del presente año.

Actualmente están en proceso de documentos finales y elaboración de carteles el tramo: San José Cartago 22 Km. Hay estudios en otros proyectos como:

Circunvalación Norte, Radial Heredia, San José Limón, Anillo Periférico,

En estado mas avanzado están los estudios y el cartel para la concesión del Aeropuerto Daniel Oduber en Guanacaste.

También se han presentado propuestas de proyectos de iniciativa privada especialmente para el sector portuario.

Guatemala:

Proyectos en cartera para APP's:

- Litoral Pacífico
- Escuintla-Puerto Quetzal
- Aeropuerto Internacional (Escuintla)
- Nuevo Anillo Metropolitano (licitación efectuada en abril 2006)
- Franja Transversal del Norte (carretera por disponibilidad) (licitación efectuada abril 2006) FTN.

Actualmente hay 2 iniciativas de Ley en el Congreso, un tema en discusión es el de la Ley de APP no tiene arbitraje internacional, e incluye la formación de una Superintendencia a nivel de Presidencia.

Anillo Metropolitano (se requería que el concesionario adquiriera el derecho de vía).

Franja Transversal del Norte (FTN) (8 meses de apertura de licitación) 337 Km 70% ya diseñada, El contratista estaría a cargo del diseño, construcción y mantenimiento.

Hasta US\$ 20 millones anuales, hasta 30 años; se ajustó el componente de conservación de 20 años y se redujo a 10 años y el ancho del hombro también se redujo.

Concesionados a la fecha están los proyectos:

Palín Escuintla, con un TPDA de 11,500 vehículos, sin embargo, en el mes de junio se reporta en varios días un tránsito de 20,000 vehículos.

Servicios Postales de Guatemala (modernizar marco legal con la ayuda de la UPU y la UPAES) Plan Integral del Sector Postal para Guatemala.

Existen además:

- Usufructo Oneroso del Ferrocarril.
- Usufructo de Puerto Barrios

Finalmente, otro proyecto en estudio es el Anillo Periférico Metropolitano de 154 Km cuyos costos de congestión es de Q11 mil millones anuales. Se está trabajando en la selección de ruta, movilidad y tránsito (origen y destino) recursos Corea y BCIE, urbanismo y zonificación (identificación de polos de desarrollo plan de ordenamiento territorial) inventario de predios (catastro) (4 meses) para poder para poder hacer el llamado para el diseño de ingeniería de detalle para que el gobierno pueda iniciar la adquisición de terrenos.

Franja Transversal Norte 337 Km 30% sin diseño,

Presentación de SIECA:

La Secretaría hizo una presentación resumen de los resultados del "Estudio para el "Fortalecimiento Regional del Marco Legal, Regulatorio e Institucional para Concesiones Viales en los países del Plan Puebla Panamá" dando así cumplimiento al mandato de esta subcomisión.

Al mismo tiempo, la Secretaría hace entrega oficial de 5 copias de los 5 ejemplares del estudio de la referencia.

Los miembros de la Subcomisión dan por recibido los documentos del estudio.

La SIECA presenta los proyectos identificados para una segunda etapa y se acuerda que los integrantes de la subcomisión entreguen a más tardar en un mes plazo una ratificación de sus proyectos y los alcances de los mismos para poder replantear el perfil de la segunda etapa.

Algunos de los representantes de los países, manifestaron, la necesidad de consultar a los Ministros para definir sus prioridades nacionales. Asimismo se evidencio la necesidad de fortalecer la Unidad de Transporte de SIECA y lograr la integración de otros países como parte de SIECA. Al respecto se recomendó que SIECA inicie un proceso político al respecto.

Los representantes de SIECA y la DEPPP, hicieron referencia a las decisiones que tomaron los Ministros de Transporte, donde se instruye a la Comisión Técnica y la Subcomisión de Concesiones Viales, que colaboren con SIECA en la definición del proyecto, presupuestos, etc.

Se procedió a revisar las necesidades o proyectos propuestos por países y cada país presente validó o modificó las propuestas planteadas por los consultores. (Ver presentación efectuada por SIECA). Están pendientes las observaciones de El Salvador, Belice.

SIECA hace entrega oficialmente de 5 juegos y copia electrónica de los estudios cumpliendo el mandato de los Viceministros.

Se da un plazo de 30 días y un plazo máximo para el 24 de agosto los integrantes de la subcomisión de concesiones deberá enviar a la SIECA, el proyecto de interés para la segunda etapa y los objetivos específicos.

PUNTOS VARIOS:

El señor Vinicio Martínez, representante de la Dirección Ejecutiva de PPP, informó que el Banco Centroamericano de Integración Económica BCIE, está organizando un evento de participación Público Privada el 27 y 28 de agosto en Tegucigalpa, Honduras, se Acuerda concertar en esos días la próxima reunión de la subcomisión para concretar el tema de los proyectos y sus objetivos para la segunda etapa.

Otro tema fue informar la incorporación oficial de Colombia, por lo que a partir de las próximas reuniones se debiera convocar como un integrante con pleno derecho y solicitar una presentación sobre su experiencia en el tema.

El Sr. Vinicio Martínez, representante de la Dirección Ejecutiva, hizo una presentación de los avances del PPP en todas las iniciativas.

Agotada la agenda, se dio por concluida la reunión en el mismo lugar y fecha, finalizando a las diecinueve horas.

Mario Barboza
COSTA RICA

Silvia Rivas
GUATEMALA

Carlos Montoya
HONDURAS

Ernesto Téllez
NICARAGUA

Héctor Devesa
MÉXICO

Humberto Mena
PANAMÁ

Anexo 5. Ejemplo de Boletas de Encuesta realizadas en Costa Rica, El Salvador y Guatemala

Boleta No:
Fecha:

**Banco Interamericano de Desarrollo –BID–
Programa de Fortalecimiento Regional del Marco Legal, Regulatorio e
Institucional para Concesiones Viales en los Países del Plan Puebla
Panamá (PPP) ATN/ME-8839-RG**

BOLETA DE ENTREVISTA A FUNCIONARIOS (AS) DE UNIDADES DE CONCESIONES, INSTITUCIONES SIMILARES U OTROS (AS) FUNCIONARIOS (AS) PÚBLICOS QUE PARTICIPARON EN LOS TALLERES

Evaluación Final

Propósito: determinar si los objetivos, resultados y el impacto de la Cooperación Técnica del FOMIN, fueron alcanzados, identificando las lecciones aprendidas y proporcionar recomendaciones para futuras operaciones a ser financiados por el BID y/o el FOMIN; y, evaluar el rol y el desempeño que tuvo la agencia ejecutora del proyecto (SIECA).

I. Información General

a). País:

b). Institución:

c). Nombre del funcionario (a) que proporciona la Información:

d). Cargo:

II. Información sobre el Proyecto

a). ¿Participó en algún (os) taller (es) dentro del Proyecto?

☐ Si ☐ No

b). Si la respuesta a la pregunta a) es afirmativa, marque únicamente con una x, al taller o los talleres en que participó, indicado en la casilla específica la evaluación que le daría de conformidad a la forma de abordar el tema y a la adecuación del (los) mismo (s) a la problemática de la institución a la que representa usted:

i. Taller 1: "Diseño Financiero de una Concesión Vial"

Mala: ☐ Regular: ☐ Buena: ☐ Excelente: ☐

- ii. Taller 2: "Estrategias principales para atraer participantes privados a las licitaciones públicas de Concesiones Viales y diseño de Asociaciones Público-Privadas para Concesiones Viales":

Mala: ☐ Regular: ☐ Buena: ☐ Excelente: ☐

- iii. Taller 3 "Explicación de los principios de negociación y renegociación de concesiones viales y Preparación de las unidades de concesión vial para producir Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS)":

Mala: ☐ Regular: ☐ Buena: ☐ Excelente: ☐

- iv. Taller 4 "Análisis y Revisión Específica de 2 Concesiones Realizadas en Latinoamérica y Planificación de una ley de concesiones":

Mala: ☐ Regular: ☐ Buena: ☐ Excelente: ☐

- c). ¿Por qué participó en el (o en los) taller (es)?

i. Es miembro de la UC: ☐

ii. Su trabajo está relacionado con proyectos de Asociación Público Privada (APP): ☐

iii. Otro (especificar):

- d). Si no participó en todos los talleres, ¿cuál fue la (s) causa (s)?:

i. No estaba vinculado con su trabajo: ☐

ii. No tuvo apoyo de la institución a la que representa: ☐

iii. No habían fondos para que usted participará: ☐

iv. No había interés de institución sobre el tema: ☐

v. Existe poca importancia en la capacitación sobre el tema: ☐

vi. Otro (especificar):

e). ¿Los documentos y el material utilizados en el (los) taller (es) que participó, le llegaron oportunamente?

☐ Si ☐ No

f). ¿Participó usted proporcionando observaciones a los documentos o materiales entregados para el (los) taller (es)?

☐ Si ☐ No

g). ¿Cómo evalúa el trabajo de SIECA para ejecutar el Proyecto?

Malo: ☐ Regular: ☐ Bueno: ☐ Excelente: ☐

III. Impacto de la Cooperación Técnica del FOMIN sobre las actividades de

ii. Un (a) especialista Legal: ☐
Tiempo de laboral: meses

iii. Un (a) Financiero (a): ☐
Tiempo de laboral: meses

iv. Un (a) Técnico en diseño: ☐
Tiempo de laboral: meses

v. Un (a) Técnico en transporte: ☐
Tiempo de laboral: meses

vi. Un (a) Institucional: ☐
Tiempo de laboral: meses

b). La UC u otra institución similar a la que representa realiza algunas o todas las actividades indicadas a continuación para proyectos de APP:

i. Planifica o selecciona proyectos viales: ☐

- ii. Realiza estudios de tráfico: ☐
- iii. Diseño del marco jurídico: ☐
- iv. Diseño de modelos financieros y económicos: ☐
- v. Diseño técnico: ☐
- vi. Estructuración e implantación del proceso de licitación y construcción: ☐
- vii. Diseña pliego de concurso y el material para la licitación hasta el inicio de la construcción: ☐
- viii. Da seguimiento de la operación a una autopista: ☐

ix. Otra (especificar):

c). ¿Considera que la Cooperación Técnica le han ayudado a fortalecer las actividades de las UC o de su institución?

☐ Si ☐ No

i. ¿cómo? o ¿por qué no?

ii. Si su respuesta a la pregunta c, es afirmativa, ¿cuál es el porcentaje de las actividades anuales de la UC's o de su institución que respondería a la estrategia preparada por el proyecto?

☐ 10% ☐ 30% ☐ 50% ☐ 70% ☐ 90%
☐ 20% ☐ 40% ☐ 60% ☐ 80% ☐ 100%

d). ¿Considera que la Cooperación Técnica le han proporcionado los conocimientos necesarios preparar proyectos de APP?

☐ Si ☐ No

i. ¿cómo? o ¿por qué no?

--

IV. Recomendaciones para operaciones futuras a ser financiados por el BID y/o el FOMIN

a). ¿Cuál (es) debería (n) ser el (los) tema (s) a desarrollar a través de esta (s) cooperación (es)?:

--

b). ¿Quién debería de ejecutar estas cooperaciones?:

--

c). Otra (s) observación (es) no contemplada (s) dentro de este boleto, que considere importante (s) de mencionar:

--

Nota: los datos son proporcionados bajo garantía de confidencialidad, por lo que los mismos serán utilizados únicamente para la evaluación final del Proyecto y bajo ninguna circunstancia serán revelados los nombres de los (as) y los cargos de las personas que llenaron esta boleto.