**Abstracto de Cooperación Técnica**

1. **Información Básica del proyecto**

|  |  |
| --- | --- |
| * País/Región: | Colombia |
| * Nombre de la CT: | Apoyo a la preparación e implementación del Programa de Asociaciones Público Privadas (APP) de Colombia |
| * Número de CT: | CO-T1416 |
| * Jefe de Equipo/Miembros: | Manuel Rodríguez (TSP/CCO), Jefe de Equipo; Ana María Pinto (TSP/CCO), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, Agustín Mastache y Virginia Navas (INE/TSP); José García (TSP/CCO); Natalia Ariza (CAN/CCO) y Javier Jiménez (LEG/SGO). |
| * Taxonomía: | Apoyo Operativo |
| * Si es Apoyo Operativo, proveer número y nombre de la operación que apoyará la CT: | CO-L1162 Apoyo al Programa de Asociaciones Público Privadas (APP) de Colombia |
| * Referencia a la Solicitud: (IDBDOCS #) | #40244361 |
| * Fecha del Abstracto de CT: | 20 de abril de 2016 |
| * Beneficiario: | La República de Colombia a través del Departamento Nacional de Planeación (DNP);  Ministerios y entidades territoriales responsables de planificar y estructurar proyectos APP |
| * Agencia Ejecutora: | El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la División de Transporte en la Representación de Colombia (TSP/CCO) |
| * Financiamiento Solicitado del BID: | US$500.000 |
| * Contrapartida Local, si hay: | No hay contrapartida local |
| * Periodo de Desembolso: | Desembolso - 30 meses; Ejecución – 24 meses |
| * Fecha de Inicio Requerido: | 15 de junio de 2016 |
| * Tipos de consultores (firmas o consultores individuales): | Firmas y consultores individuales |
| * Unidad de Preparación: | TSP/CCO |
| * Unidad Responsable de Desembolso (UDR): | TSP/CCO |
| * CT incluida en la Estrategia de País (s/n): | Sí |
| * CT incluida en CPD (s/n): | Sí |
| * Prioridad Sectorial GCI-9: | Infraestructura para la competitividad |

1. **Objetivos y Justificación** 
   1. **Objetivo.** La presente CT apoyará la implementación de las acciones de política del Gobierno de Colombia (GdC) orientadas a incrementar la provisión y calidad de los servicios de infraestructura por medio de APP (¶2.9).
   2. **Justificación.** Colombia ha invertido en promedio el 3,2% de su PIB en infraestructura durante la última década, lo cual dista del promedio recomendado de entre el 5%-7% para la región[[1]](#footnote-1). Esta baja inversión resulta en la importante brecha en infraestructura que persiste en el país, la cual tiene un impacto directo en la competitividad y el crecimiento económico[[2]](#footnote-2). En este contexto, y con la inversión pública limitada en el mediano plazo, incrementar la participación privada se visualiza como un elemento clave para reducir la brecha en infraestructura productiva y social y mejorar su calidad[[3]](#footnote-3).
   3. Como consecuencia de un proceso de aprendizaje basado principalmente en el sector transporte, en los últimos años el GdC impulsó importantes reformas en el marco normativo e institucional[[4]](#footnote-4) para la participación privada, cuyo hito principal fue la aprobación de la Ley de APP (Ley 1508 de 2012).
   4. Aunque hoy Colombia cuenta con un marco regulatorio sólido para la implementación de proyectos APP, que ha permitido importantes avances en el sector transporte [[5]](#footnote-5), no se ha logrado extender su utilización a otros sectores identificados como prioritarios para el país, en particular a los sectores de educación, salud y justicia, ni a nivel territorial. Adicionalmente, se hace necesaria la reglamentación de aspectos específicos en los sectores de transporte y agua y saneamiento. Para lograr la implementación efectiva de APP se reconocen debilidades en el marco normativo, regulatorio e institucional, así como en la estructuración de proyectos.
   5. En el ámbito normativo y regulatorio, las principales limitaciones consisten en la falta de: (i) lineamientos de política que promuevan la utilización de esquemas APP; (ii) reglamentación de la Ley de APP según el marco normativo sectorial para permitir la aplicación de APP en agua y saneamiento; (iii) lineamientos que establezcan marcos específicos para las APP y su articulación con las necesidades de infraestructura y características sectoriales propias en educación y justicia; (iv) actualización de instrumentos para la valoración y asignación de riesgos; y (v) regulación específica para la asignación y captación de recursos para la financiación de proyectos APP.
   6. En el marco institucional, a nivel nacional, a excepción del sector transporte, las entidades encargadas de realizar la gestión de proyectos APP, no cuentan con áreas técnicas especializadas, ni con un esquema de implementación y evaluación que les permita el desarrollo de proyectos o programas sectoriales. Asimismo, a nivel territorial, dado el gran número de proyectos, principalmente de iniciativa privada, que se han presentado, existe un gran reto para las entidades subnacionales, las cuales actualmente carecen de agencias especializadas o programas de fortalecimiento para la viabilización, desarrollo y gestión de proyectos APP. Estas deficiencias han generado una gran disparidad entre el número de proyectos desarrollados a nivel nacional frente al nivel territorial, así como un gran porcentaje de proyectos rechazados.
   7. La estructuración de proyectos con participación privada requiere de instrumentos que la orienten, debido a que en los sectores, a excepción del sector transporte, no ha habido desarrollo de proyectos bajo la Ley de APP, por lo que no se cuenta con experiencia práctica que demuestre la viabilidad de este esquema y que considere las características específicas de cada sector.
   8. El GdC mediante el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2018 establece como una de sus principales estrategias la consolidación del esquema APP en la provisión y gestión de infraestructura productiva y el impulso de su desarrollo en sectores sociales. Asimismo, con miras a mejorar la calidad de la inversión, reconoce la necesidad de fomentar la capacidad de las entidades territoriales para la formulación y estructuración de proyectos APP. El GdC solicitó al Banco un Préstamo de Reformas de Política (PBP) relativo al “Apoyo al Programa de APP de Colombia” CO-L1162, que tiene como objetivo contribuir a incrementar la inversión privada en la provisión y gestión de infraestructura productiva y social, a través de la consolidación de la política pública para la vinculación de la participación privada, a nivel nacional y territorial. La primera operación del PBP se encuentra actualmente en preparación.
   9. **Alineación estratégica.** Respecto a la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) (2010‑2020) (GN‑2788-5), el programa se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación con enfoque en la provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles. A su vez, el programa es consistente con el objetivo de la Estrategia del Banco con Colombia (GN‑2832) que contempla elevar la calidad de la infraestructura y el desarrollo urbano y disminuir costos de transacción de la economía.
2. **Descripción de las actividades y resultados** 
   1. **Componente 1.** **Sistema normativo e institucional en APP.** Este componente financiará estudios y actividades de asistencia técnica para la adecuación del marco normativo y fortalecimiento de entidades nacionales y territoriales en gestión de proyectos APP: (i) estudios de necesidades institucionales para el desarrollo de proyectos APP a nivel nacional como territorial; (ii) estudios de alternativas de diseño y esquemas institucionales para la creación de agencias especializadas en APP; y (iii) consultorías de apoyo técnico para el desarrollo e implementación de éstos esquemas institucionales.
   2. **Componente 2.** **Estructuración técnica de proyectos.** Este componente financiará estudios y actividades de asistencia técnica en estructuración de proyectos en sectores sin experiencia en el desarrollo de proyectos APP bajo el marco de la Ley 1508: (i) análisis, evaluación y propuesta de mecanismos viables para generar APP considerando aspectos legales, institucionales, técnicos y financieros; y (ii) análisis de estándares técnicos e indicadores de servicio que permitan la aplicabilidad y operatividad de las APP.
   3. Los principales resultados esperados son: entidades nacionales y territoriales fortalecidas en cuanto a su capacidad técnica para la identificación, estructuración y desarrollo de proyectos bajo el esquema APP; y mecanismos e instrumentos definidos que permitan la operatividad y el desarrollo de esquemas APP.
3. **Presupuesto indicativo** 
   1. El presupuesto de la CT será de US$500.000. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

**Presupuesto Indicativo**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad / Componente** | **Descripción** | **BID/Financiamiento por Fondo** | **Contrapartida**  **Local** | **Financiamiento**  **Total** |
| Sistema normativo e institucional en APP | Estudios de necesidades institucionales, alternativas de diseño de esquemas institucionales y consultorías de apoyo a la implementación de esquemas institucionales | 350.000 | 0 | 350.000 |
| Estructuración técnica de proyectos | Estudios de análisis de mecanismos viables y estándares técnicos | 150.00 | 0 | 150.00 |
| **Total** |  | **500.000** | **0** | **500.000** |

1. **Agencia ejecutora y estructura de ejecución** 
   1. En respuesta a la solicitud del GdC, la ejecución de la CT estará a cargo del Banco a través de la División de Transporte en la Representación de Colombia (TSP/CCO). Esta ejecución se justifica por una parte en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones; y por otra, por el conocimiento de TSP en el ámbito de proyectos APP.
2. **Riesgos importantes** 
   1. No se visualizan riesgos en la ejecución de esta CT. Se espera una activa participación de la contraparte técnica en el trabajo que realizarán los consultores y el equipo del Banco.
3. **Salvaguardias ambientales**
   1. La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socio-ambientales, la clasificación de esta operación es Categoría “C”.

1. Asociación Nacional de Instituciones Financieras (2014). Concesiones de Infraestructura de Cuarta Generación (4G): Requerimientos de Inversión y Financiamiento Público Privado; y BID (2015). Financiamiento de la Infraestructura en América Latina y el Caribe: ¿Cómo, Cuánto y Quién? [↑](#footnote-ref-1)
2. Agénor (2013). Foro Económico Mundial (2013). Calderón y Serven (2003 y 2010). [↑](#footnote-ref-2)
3. DNP (2015). Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2018; y BID (2015). Colombia. Estrategia de País del BID 2015-2018. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ley 1682 de 2013 de Infraestructura de Transporte, creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y creación de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN). [↑](#footnote-ref-4)
5. Bajo el marco de la Ley, se está desarrollando el programa Cuarta Generación de Concesiones Viales. [↑](#footnote-ref-5)