

**RECORRIENDO LA HISTORIA DE LAS ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS  
A LA LUZ DE LA IMPLEMENTACION EN COLOMBIA DE ESTE MODELO**

**LAURA CRISTINA BECERRA CHAVES**



**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN DE DESARROLLO ADMINISTRATIVO  
BOGOTÁ, D.C, COLOMBIA  
NOVIEMBRE, 2014**

## **RECORRIENDO LA HISTORIA DE LAS ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS A LA LUZ DE LA IMPLEMENTACION EN COLOMBIA DE ESTE MODELO**

Laura Cristina Becerra Chaves

Especialización en Gestión del Desarrollo Administrativo

La ley 1508 del 10 de enero de 2012 "Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones", es el punto de partida para el presente ensayo, la mencionada ley establece que las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de Capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia, riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio.

En Colombia una modalidad similar se venía desde el año 1983 regulada a través del Decreto 222 del mismo año "Por el cual se expiden normas sobre contratos de la Nación y sus entidades descentralizadas y se dictan otras disposiciones", dando la posibilidad de otorgar a particulares contratos de obra pública a través del mecanismo de concesión, y con la Constitución Política de 1991, que dentro de un marco de apertura económica del país, fortalece el marco normativo para impulsar el desarrollo de la participación privada en infraestructura. (CONPES 3760, 2013)

Sin embargo la figura utilizada en el país no dio los resultados esperados específicamente en el área de concesiones viales, para los contratos de concesión de primera, segunda y tercera generación, estas obras presentaron retrasos significativos comparados con los cronogramas establecidos, que como consecuencia terminaron en demandas y multas para las partes, adicionalmente han sido contratos que han requerido renegociaciones de grandes impactos tanto en tiempo de ejecución como el costo estimado.

De acuerdo con un estudio realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en abril del 2013, en donde se comparan las renegociaciones en los contratos de concesiones de Chile, Perú y Colombia, los 25 contratos de concesión en Colombia presentes en la muestra, fueron renegociados 430 veces (20 renegociaciones por contrato), y su primera renegociación la realizaron con tan solo un año de haber iniciado el contrato; el valor promedio de las renegociaciones ascendió a 265 millones de dólares por contrato, lo que se traduce en 280% de adición del valor inicial de los contratos. El estudio concluye que estas renegociaciones se deben a licitación de los proyectos sin los estudios necesarios para la definición de los proyectos, a un deficiente diseño de los mecanismos contractuales y un comportamiento oportunista por parte de los agentes del sistema. (CONPES 3760, 2013)

Ahora bien, con el fin de subsanar los posibles errores en la legislación, que costaron tiempo y dinero a la Nación, y propendiendo por el desarrollo de obras con la participación de la empresa privada que genere eficiencia y efectividad en el manejo del presupuesto nacional y en el desarrollo del país, se promulgo la ley 1508 y sus decretos reglamentarios, lo anterior basado en las experiencias exitosas de otros países y dando la aplicabilidad a la realidad nacional, la siguiente tabla muestra la diferencia entre las leyes expedidas para este fin:

<b>ANTES - LEY 80/93 Y 1150/07</b>	<b>AHORA – LEY 1508/12</b>
Se pagaba por obras	Se va a pagar por los servicios que presta la infraestructura
Los inversionistas no vinculaban capital propio en los proyectos	Es necesario que los inversionistas vinculen su capital
No se hacía una eficiente asignación de riesgos	Se analizará la asignación de riesgos ex – ante al proceso de selección
El Estado aportaba anticipos en proyectos de concesión	No hay anticipos durante la fase de construcción
No se analizaba cual era la mejor modalidad para ejecutar el proyecto (APP o Obra Pública)	Se exige por Ley contar con el análisis de la justificación de la modalidad de ejecución
No se hacía diferencia entre quién financiaba y quién construía.	Los requisitos habilitantes son capacidad legal, capacidad financiera y Experiencia en inversión o estructuración
Los proyectos no estaban siendo diseñados para inversionistas institucionales y financieros.	El esquema está diseñado para inversionistas institucionales y financieros.

Fuente: Presentación DNP (Pening Gaviria, 2012)

Para promocionar esta iniciativa, el Departamento Nacional de Planeación DNP, enfoca el establecimiento de las asociaciones a la competitividad, entendiendo esta como una responsabilidad conjunta y complementaria de los sectores público y privado, (Ramirez, 2012), bajo la premisa de que el sector público provee el servicio público y paga al sector privado por la prestación de todos los servicios relacionados a la infraestructura (no sólo por la construcción de la misma), siempre y cuando la calidad del servicio cumpla los requisitos estipulados en el contrato, en obras de mínimo 6.000 SMLV y con explotación económica de la infraestructura o servicio de los recursos producidos por los mismos hasta por 30 años.

Es necesario en este aparte detenerse a reflexionar sobre la competitividad del país, no solo en infraestructura vial, que es el eje fundamental del desarrollo, sino en la infraestructura en general, un país que pretende ser competitivo debe brindar las condiciones necesarias a los inversionistas para el desarrollo de su objeto, las vías son el principal medio de comunicación en cualquier país, el eje competitivo del mismo, aunado a lo anterior, la infraestructura social, entendida esta como hospitales, colegios, centros culturales entre otros, reflejan la estabilidad e inversión social del Gobierno en sus habitantes, generando un índice superior de competitividad, estas son las inversiones que el gobierno pretende abarcar con el establecimiento de las APP, garantizando no solo los servicios, sino un cambio en la percepción no solo de los nacionales, también de los extranjeros.

La premisa del Estado con la creación de esta Ley es la de ser un Estado más competitivo, manejando de manera eficiente los activos; la Ley permite este tipo de asociaciones para todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un Inversionista privado el diseño y Construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura, incluye infraestructura para la prestación de servicios públicos.

Como se puede observar la ley es amplia y a futuro se podrán realizar este tipo de asociaciones en todos los ámbitos de manejo público, pero vale la pena analizar el beneficio que representara para el Estado este tipo de Asociaciones en el desarrollo y mantenimiento de los diferentes proyectos, lo anterior teniendo en cuenta que aunque el estado es socio de los proyectos, se establecen con condiciones similares y basadas en las concesiones que contempla la ley 80, este es un modelo nuevo en el país, tal y como está planteado el modelo actual ha tenido hasta el momento un auge significativo en las obras de infraestructura vial, al menos la intensión de la empresa privada que ha mostrado interés especial en el diseño, construcción y concesión de diferentes obras, aunque la más impactante es la infraestructura vial, de acuerdo al informe de Departamento Nacional de Planeación publicado en el mes de noviembre de 2014, se evidencia la inscripción de 284 proyectos de iniciativa privada así:


**DNP**

 Departamento  
Nacional  
de Planeación

## 200 proyectos en etapa de aprobación

### Registro Único de Asociaciones Público Privadas - RUAPP

	Arreglo de Condiciones Rechazado	Aviso de Invitación Terceros (Ver SECOP)	Factibilidad en Estudio	Factibilidad Rechazada	Pre-factibilidad en Estudio	Pre-factibilidad Rechazada	Total general
Vías	1		22	5	47	43	118
Transporte Urbano			9	3	13	2	27
Parqueaderos Públicos					11	5	16
Renovación Urbana			1		11	1	13
Agua y Saneamiento				1	8	2	11
Alumbrado Público			3	1	5	3	12
Control Vial			2	1	8	1	12
Residuos Solidos		1			8	2	11
Trenes			4		2	4	10
Aeropuertos			1		6		7
Edificaciones Públicas			3		4		7
Salud				1	3	3	7
Locales Comerciales					4	2	6
Logística Urbana			2		1	2	5
Casas de Justicia / Cárceles					4		4
Parques Públicos					4		4
Escenarios Deportivos			1		2		3
Educación			2				2
Logística Aeroportuaria					2		2
Mobiliario Urbano					1	1	2
Logística Portuaria					1		1
Construcción Dique					1		1
Televisión					1		1
Vivienda					1		1
Gestión Documental					1		1
Sistemas de Información					1		1
<b>Total general</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>12</b>	<b>150</b>	<b>70</b>	<b>284</b>

Fuente: Registro Único de Asociaciones Público Privadas Nov - 2014

Tradicionalmente la figura de concesión utilizada en Colombia, ahora establecida bajo la modalidad de APP, con un tiempo límite de usufructo, fue dirigida a la infraestructura vial y ferroviaria, es decir, en los últimos 20 años, los recursos de los privados se han usado casi únicamente para construir obras de transporte. Ahora, la ley de APP permite vincular a los privados en otras áreas, desde la construcción de hospitales hasta la renovación urbana, como se observa en la tabla anterior.

Por otra parte las APP de iniciativas públicas dejan un buen balance desde la expedición de la ley 1508, de acuerdo al informe publicado por el DPN hay \$15.8 billones de pesos de inversión en procesos de licitación para el reforzamiento, rehabilitación, operación y mantenimiento de la malla vial correspondientes a 1.774,97 km de vía. Y se espera antes de 2015 licitar cerca de 3.000 km por valor de 47.2 billones de pesos.

(Departamento Nacional de Planeación, 2014)

Proyecto	Monto de inversión aprox.*
Girardot - Puerto Salgar	ADJUDICADO 1.2
Mulalo - Loboguerrero	1.0
Perimetral de Oriente de Cundinamarca	ADJUDICADO 1.0
Cartagena - Barranquilla	ADJUDICADO 1.0
Conexión Norte	1.0
Rio Magdalena 2	1.4
Pacifico 1	ADJUDICADO 1.8
Pacifico 2	ADJUDICADO 0.9
Pacifico 3	ADJUDICADO 1.3
Rio Magdalena 1	2.1
Autopista Mar 1	1.5
Autopista Mar 2	1.6

\*Cifras en billones COP (CAPEX)

Fuente: Vicepresidencia de Estructuración – Agencia Nacional de Infraestructura – Informe DPN Noviembre 2014

Ahora bien, la expedición de la ley 1508 del 10 de enero de 2012, obedece a los diferentes análisis de la situación económica del país, el costo que ha tenido para el Gobierno la construcción de la infraestructura vial y las múltiples renegociaciones que han tenido los diferentes proyectos concesionados, pero estas experiencias ya han sido vividas en otros países, experiencias que deben evidenciarse a fin de no repetir historias fallidas y aprovechar las mismas para enfocar los proyectos del país a un fin exitoso.

Es por eso que se hace preciso realizar un recorrido por el desarrollo de las asociaciones público privadas en América Latina en países como Brasil, Perú, y el caso de Chile que ha sido punto de partida para la implementación en otros países de la región dado el alto índice de éxito que esta figura administrativa ha representado para los chilenos; así como dar una mirada a este tipo de experiencias en países desarrollados como Inglaterra, teniendo en cuenta que es en el Reino Unido en donde se ha modificado varias veces la figura de Asociación público privada, adaptándola cada vez más la realidad del país, y siendo el modelo a seguir tanto en Europa como en algunos países latinoamericanos, lo anterior con el fin de entender la utilidad o no de esta modalidad de contratación estatal.

Antes de iniciar el recorrido por las experiencias de otros países, es importante determinar la calificación que tienen cada uno de ellos con el índice “Infrascop”, índice que evalúa la capacidad de los países para desarrollar e implementar Asociaciones Público Privadas; en la siguiente tabla se muestran las posiciones de los países basadas en la suma ponderada de los resultados de seis categorías. El índice califica a los países utilizando una escala del 0 al 100, donde 100 representa el ambiente ideal para los proyectos de APP. (Fondo Multilateral de Inversiones, 2013)

Clasificación		2010	2012	Cambio puntaje
1	Chile	79,4	76,4	(-3,0)
2	Brasil	71,9	71,3	(-0,6)
3	Perú	68,1	69,6	(+1,5)
4	México	58,1	63,8	(+5,7)
5	Colombia	55,3	59,5	(+4,2)
6	Uruguay	34,8	49,5	(+14,7)
7	Guatemala	40,9	43,2	(+2,3)
8	Costa Rica	32,6	38,8	(+6,2)
9	El Salvador	30,7	38,2	(+7,5)
10	Trinidad y Tobago	32,2	34,3	(+2,1)
11	Panamá	36,4	34,0	(-2,4)
12	Honduras	24,2	33,7	(+9,5)
13	Jamaica	26,6	30,2	(+3,6)
14	Paraguay	24,7	28,9	(+4,2)
15	República Dominicana	24,0	25,7	(+1,7)
16	Nicaragua	17,1	20,4	(+3,3)
17	Ecuador	12,4	19,9	(+7,5)
18	Argentina	30,3	17,5	(-12,8)
19	Venezuela	5,3	5,1	(-0,2)

Fuente: (Fondo Multilateral de Inversiones, 2013)

Como se puede observar Colombia ocupar el 5 lugar en este indicador y Chile el primero, razón por la cual se realizara un análisis del desarrollo de las APP en este país.

Por otra parte, el “Infrascopio” realiza una clasificación de países no solo de América Latina y el caribe, sino de Asia y otros países comparativos, en la cual los clasifica como nacientes, emergentes, desarrollados y maduros, lo anterior de acuerdo a las experiencias de cada uno de ellos y el desarrollo que han alcanzado en cuanto a la inversión y creación de las asociaciones público privadas, análisis que arroja como resultado que Colombia paso de ser un país naciente con una puntuación de 0-30 a ser un país emergente con una puntuación de 30-60, mientras que Chile se encuentra clasificado como un país desarrollado con un rango de 60 – 80.



Resumen Infrascopio 2012 América Latina y el Caribe e Infrascopio 2011 Asia				
	Naciente	Emergente	Desarrollado	Maduro
Rango	0-30	30-60	60-80	80-100
América Latina y el Caribe	Argentina	Colombia	Brasil	
	Ecuador	Costa Rica	Chile	
	Nicaragua	El Salvador	México	
	Paraguay	Guatemala	Perú	
	República Dominicana	Honduras		
	Venezuela	Jamaica		
		Panamá		
	Trinidad y Tobago			
	Uruguay			
Asia-Pacífico (y países comparativos)	Mongolia	Bangladesh	Estado de Gujarat	Australia
	Papúa Nueva Guinea	China	India	Reino Unido
	Vietnam	Indonesia	Japón	
		Kazakstán	Corea, Rep.	
		Pakistán		
		Filipinas		
		Filipinas		

Fuente: (Fondo Multilateral de Inversiones, 2013)

Ahora bien, en Chile esta modalidad se conoce como concesiones, tiene sus inicios en los años 90 con la expedición de la Ley 19.068 que permitió la creación de una legislación aplicable en general a todas las obras públicas (construcción, reparación, conservación y explotación, además de la creación de un sistema licitatorio contractual flexible aplicable a este tipo de obras, a partir de esa fecha ha implementado proyectos de infraestructura de transporte 8 carreteras, 12 aeropuertos hasta finales de 2008, 10 puertos etc., e infraestructura multisectorial (penitenciaria con la construcción de 10 centros penitenciarios, hidráulica etc.), la necesidad de generar este tipo de asociaciones en Chile obedeció al déficit de infraestructura existente en los años 90 y ante la premisa que el estado no podría sobrellevar solo los costos de este desarrollo, es así como al 2007 había realizado 50 concesiones por valor de USD8.400, es interesante ver el avance que este país ha tenido desde la implementación de las concesiones y la participación del capital privado para estas iniciativas, puede observarse el desarrollo de infraestructura que ha permitido al estado chileno un ahorro significativo en la construcción de infraestructura, que varía en su porcentaje hasta llegar a 0 dependiendo el tipo de licitación que se realiza en cada obra.

El desarrollo de esta modalidad ha permitido que el país tenga un avance significativo en su infraestructura y el mantenimiento de la misma, así como la prestación

de servicios inherentes a las obras realizadas, lo que ha generado una mayor inversión social y un desarrollo urbano significativo alrededor de las obras realizadas.

Vale la pena resaltar que a diferencia de los demás países de América latina, Chile ha desarrollado modalidades de licitación con características puntuales que dependen básicamente de la dimensión de la infraestructura, lo que implica variables en el monto de la inversión estatal y de la retribución al estado por el privado.

En su mayoría la generación de electricidad está privatizada, así como los servicios de agua y saneamiento en las zonas urbanas desde el año 2000; y las APP en transporte son comunes. En general, el sistema de evaluación de inversiones está bien estructurado, pero en los últimos años el proceso de toma de decisiones para algunos proyectos se ha vuelto más politizado. Los gastos previos a la inversión inicial de las APP estuvieron exentos del análisis de rentabilidad social en 2011-2012, aunque será corregido desde el 2013 en adelante. (Fondo Multilateral de Inversiones, 2013).

Uno de los inconvenientes presentados en Chile para las APP, es alta tasa de rotación de personal en el sector público; Sin embargo, Chile goza de una larga historia de voluntad política y normativa a favor de las APP, por lo que en general, las acciones del gobierno hacia las APP son proactivas y fomentan su desarrollo. La agencia nacional especializada en las APP trabaja estrechamente con gobiernos municipales para el desarrollo de proyectos, lo que implica transparencia y eficiencia en las licitaciones.

En el caso de Perú, del 2009 al 2012 bajo su calificación de “Infrascopes” del 2 al tercer lugar, aunque se ha preparado con expedición de normas y ha impulsado la creación de APP ha tenido inconvenientes con la sociedad para el establecimiento y éxito de las APP, su normatividad inicia con la expedición de la ley de concesiones de obras públicas en 1996, que fue posteriormente modificada en 2007 y 2008, dichas modificaciones contemplan las regulaciones de los fondos de inversión del gobierno y permite la realización de concesiones cofinanciadas, en julio de 2011 se realiza una nueva modificación que permite al sector privado presentar iniciativas de concesión al gobierno, los principales factores de análisis para la realización de APP's son calidad y precio, el

modelo actual permite las renegociaciones frecuentes, debilidad que permite el oportunismo de quienes desean realizar la contratación con el gobierno.

El actual gobierno propuso un programa de 10 mil millones de dólares para 26 proyectos en transporte y energía. En el sector de electricidad, la inversión privada en la generación, transmisión y distribución está permitida desde la reforma del año 1992. Desde el 2008, las inversiones en energías renovables no tradicionales han recibido incentivos, incluyendo precios más altos por este tipo de energía. El proceso de licitación de contratos a largo plazo y un modelo de costo marginal a corto plazo facilitaron la competencia justa de los generadores privados en el mercado. Además, el sector se benefició de un ente regulador autónomo que sirve de árbitro en la fijación de precios y calidad de servicio. (Fondo Multilateral de Inversiones, 2013).

Para el año 2011 los principales proyectos de inversión bajo la modalidad de APP en Perú De acuerdo a los Decretos de Urgencia N° 001-2011 y N° 002-2011, fueron dirigidos a los sectores de Energía (12), Puertos (6), Transporte terrestre (7), Aeropuertos (1), Turismo (1), Agricultura (3), saneamiento (1), Establecimientos penitenciarios (1) Telecomunicaciones (1). (Ministerio de Economía y Finanzas de peru, 2014).

A octubre de 2014 Perú tiene una cartera de proyectos por un monto de inversión de más de US\$ 4,000 millones en todos los sectores, incluyendo 3 proyectos en transporte terrestre y fluvial. Inversión: US\$ 409.4 millones, 7 proyectos en electricidad e hidrocarburos. Inversión: US\$ 3,447.8 millones, 2 proyectos en saneamiento. Inversión: US\$ 470 millones, 1 proyecto en otro sector. (Agencia de promoción para la inversión privada del Perú).

En 1992 El Reino Unido lanza el modelo conocido como “Private Finance Initiative” (PFI) convirtiéndose en la actualidad en la referencia mundial para el establecimiento de asociaciones entre las entidades públicas y las empresas privadas para el desarrollo de obras de impacto social, con el fin de alcanzar el desarrollo de la infraestructura y la prestación de servicios públicos; Este modelo como los analizados anteriormente ha sufrido a lo largo de su existencia modificaciones, cuyo objetivo ha sido optimizarlo centrándolo al cumplimiento de las expectativas y la realidad que atraviese el

país, razón por la cual presente bifurcaciones o modelos específicos de acuerdo al área que se intervenga, es decir, se diseñó un modelo específico para la atención en salud primaria denominado “LIFT”, uno para las escuelas secundarias “BSF”; entre otros. (Millan G. , 2009).

De acuerdo con el informe de 2009 publicado por el Fondo Multilateral de Inversiones del Banco Interamericano de desarrollo, desde la implantación de la fecha el reino unido ha firmado mas de 900 contratos con inversiones de capital de ms de 110 millones de dólares, en diferentes sectores como el transporte, la salud publica la educación y la justicia. (Millan G. , 2009).

La finalidad del modelo en el Reino Unido al crearse fue básicamente ayudar a resolver la necesidad de renovar los activos del estado, teniendo como antecedente la baja inversión del mismo en los temas de infraestructura, apropiando las practicas del sector privado que en teoría eran más eficientes en el manejo de los recursos, la gestión y desarrollo de los temas de infraestructura; al igual que en otros países, este modelo otorga a los privados la posibilidad de prestar los servicios públicos que tradicionalmente habían estado a cargo del gobierno y sus instituciones, a unos costos más económicos y con mayor eficiencia, sin embargo este modelo no se basa únicamente en el costo, impulsa la calidad de la prestación del servicio o de la obra a desarrollar.

Es por ello que realiza un balance costo - beneficio a largo plazo, y en sus inicios y como diferencia con otros modelos de APP, que inician su proyección con las concesiones básicamente viales o de servicios públicos, la todas las secretarias del gobierno identificaron posibles proyectos en diferentes sectores como autopistas, escuelas , laboratorios, cárceles, edificios de defensa, hospitales, museos, edificios de gobierno en el país y en el exterior, maquinaria y equipamiento, (trenes), tecnologías de la información; con el tiempo y vivida la experiencia identificaron sectores que no eran apropiados para el desarrollo de APP como los laboratorios de alta tecnología y la informática.

La evolución de esta modalidad de licitación y contratación en el Reino Unido ha pasado por diferentes etapas, desde la determinación de en qué sectores funcionan las asociaciones hasta modernizar y reformar las instituciones del estado para hacer más

efectiva y eficiente esta gestión, hasta obtener entidades descentralizadas que se ocupan de la promoción, impulso y seguimiento de los proyectos bajo esta modalidad.

Por otra parte, la evolución del modelo ha implicado el cambio en la manera de evaluar los proyectos y licitaciones, así como su administración y desarrollo, buscando cada día ser mas competitivos y obtener las mayores ventajas cualitativas en cada inversión, convirtiendo este modelo no solo en la alternativa para impulsar el desarrollo con la participación de la inversión privada, sino en un negocio que representa lucro para el privado y eficiencia para el estado.

Las ventajas fundamentales del modelo PFI, en el Reino Unido están sustentadas en la extensa normatividad existente para el desarrollo de las asociaciones, la diferenciación de cada sector y sus características técnicas específicas, la descentralización de los proyectos que ha permitido generar responsabilidad en los gobiernos locales, en síntesis, la especialización ha generado profesionales expertos, entidades de promoción control y regulación eficientes en torno a las asociaciones publico privadas, que al no estar centralizadas en el gobierno permitieron llevar este tipo de iniciativas a todos los rincones del país, sin embargo desde el Gobierno central se dictan las disposiciones mínimas a seguir y los parámetros mediante los cuales se debe actuar, tanto así que se han diseñado contratos tipo que dentro de sus cláusulas establecen la duración del contrato e inicio de los servicios, protecciones contra el inicio tardío de la prestación del servicio, eventos, garantías, precio, mecanismo de pago, descuentos y control de gestión, indemnizaciones, propiedad intelectual, compromisos de financiamiento, refinanciamiento futuro, entre otros. (Millan G. , 2009). El modelo de contrato permite incluir de cláusulas específicas de acuerdo al sector en el que se pretenda desarrollar la PFI o la APP.

Lo novedoso e importante del modelo de APP en su aplicación en Colombia y en otros países, está en la transferencia de riesgos, en las obras tradicionalmente desarrolladas en el país del tipo infraestructura, el Estado asumía el riesgo, lo que implicó en muchas ocasiones la renegociación de la obra con los incrementos presupuestales y en tiempo de ejecución que esta acción conlleva; bajo el modelo de APP, este riesgo se transfiere al contratista, quien deberá entregar de la obra con un presupuesto fijo y en un plazo determinado, pues su ingreso depende de la prestación del servicio en óptimas condiciones,

en las etapas anteriores el contratista debe financiar el proceso, condición que de una u otra manera garantiza el desarrollo del contrato con su producto final en el tiempo estimado, so pena de generar pérdidas económicas para el privado.

Como se puede observar a lo largo de este recorrido, el éxito de las asociaciones publico privadas en cualquier país, está basado en el la vivencia propia y las experiencias aportadas por otros países, a pesar de las diferencias culturales, organizacionales y sociales de cada región; es posible generar proyectos de inversión público- privada exitosos siempre que exista el medio para esto, no es responsabilidad única de alguno de los actores, llámese Gobierno, Privado o Sociedad, es una realidad que países como el nuestro no cuentan con los recursos suficientes para suplir las necesidades de infraestructura y servicios que se requieren para ser competitivos e ingresar al mundo de los países desarrollados, así como también es cierto que Colombia ha realizado avances en este sentido, tanto así que la clasificación “Infrascopé” nos ubica como país emergente, sin embargo el camino apenas empieza, se cumplen dos años de la expedición de la reglamentación que dio apertura a esta figura en el país y su enfoque principal está en el diseño, construcción y mantenimiento de la malla vial, sin desconocer las iniciativas privadas que pretenden la construcción y mantenimiento de edificios públicos.

Sin embargo, apenas se está en proceso de involucrar a los organismos del Estado para el impulso de las APP, alcanzar niveles como los analizados tomara tiempo, cambiar la cultura, involucrar a la sociedad y generar los espacios para la inversión no es tarea de un día, pero ya se dio el primer paso, se tomó como punto de partida las experiencias de países como Chile, y en sus primeros años esta iniciativa ha tenido aceptación de la empresa privada, pero solo con el paso del tiempo se podrá determinar los beneficios de la reglamentación, el éxito de las obras y prestación de servicios, y el costo – beneficio que representa para el país el establecimiento de asociaciones publico privadas.

## Bibliografía

(11 de Noviembre de 2014). Recuperado el 11 de Noviembre de 2014, de Ministerio de Economía y Finanzas de peru:

[http://www.mef.gob.pe/index.php?option=com\\_content&view=article&id=338&Itemid=100906&lang=es](http://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=338&Itemid=100906&lang=es)

*Agencia de promoción para la inversión privada del Perú.* (s.f.). Recuperado el 14 de Noviembre de 2014, de

<http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaStandard.aspx?are=0&prf=2&jer=5902&sec=22>

Akitoby, B., Hemming, R., & Schwartz, G. (2010). *Inversión Pública y Asociaciones Público Privadas*. Fondo Monetario Internacional.

CONPES. (2013). *PROYECTOS VIALES BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS*. Bogotá.

CONPES 3760. (2013). *Proyectos viales bajo el esquema de las APP. Cuarta generación de concesiones viales*.

Departamento Administrativo de la Función Pública. (2013). *Guía de Asociaciones Público Privadas*.

Departamento Nacional de Planeación. (2014). *Asociaciones Público Privadas –APP– en Infraestructura en Colombia*.

FOMIN . (2009). *Evaluando el ambiente para las Asociaciones Público Privadas en Latinoamérica y el Caribe*. Economist Intelligence Unit Limited.

Fondo Multilateral de Inversiones. (2013). *Evaluando el entorno para las asociaciones público privadas en América Latina y el Caribe Infrascopes 2012*. Economist Intelligence Unit.

Millan, G. (2009). *Asociaciones Público Privadas para el desarrollo de la Infraestructura y la provisión de servicios públicos. Experiencia Reino Unido*. Mexico: BID.

- Pening Gaviria, J. P. (Octubre de 2012). ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS –APP-  
HERRAMIENTA PARA EL DESARROLLO REGIONAL. Bogota.
- Planeacion, D. N. (2014). *Asociaciones Público Privadas –APP – en Infraestructura en Colombia*.
- Ramirez, J. M. (2012). Alianzas Publico Privadas para la Competitividad.
- Suarez, F. J. (2010). *Mentiras y Verdades sobre las concesiones en colombia*. Camara de  
Colombiana de Infraestructura.
- Vasallo, J. M., & Izquierdo de Bartolome, R. (2010). *Infraestructura Pública y Participación  
provada. Conceptos y Experiencias América y España*. CAF.