



Documento de Enfoque

Evaluación de Asociaciones Público-Privadas en Infraestructura



Este trabajo se distribuye bajo la licencia de Creative Commons https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/us/deed.es_ES (CC BY-NC-ND 3.0 US). Usted es libre de compartir, copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato bajo las siguientes condiciones:



Reconocimiento — Debe reconocer adecuadamente la autoría, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de una manera que sugiera que tiene el apoyo del licenciador o lo recibe por el uso que hace.



No comercial — No puede utilizar el material para una finalidad comercial.



Sin obras derivadas — Si remezcla, transforma o crea a partir del material, no puede difundir el material modificado.

No hay restricciones adicionales — No puede aplicar términos legales o medidas tecnológicas que legalmente restrinjan realizar aquello que la licencia permite.

El enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

© **Banco Interamericano de Desarrollo, 2016**

Oficina de Evaluación y Supervisión
1350 New York Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20577
www.iadb.org/evaluacion

RE-504
Agosto 2016

ÍNDICE

[Siglas y Abreviaturas](#)

I.	CONTEXTO	1
A.	Definición de APP.....	1
B.	APP en materia de infraestructura en América Latina y el Caribe.....	2
C.	Apoyo del Grupo del BID para las APP	5
II.	ALCANCE DE LA EVALUACIÓN	7
A.	Cartera del Grupo del BID relacionada con las APP	8
B.	Preguntas y metodología de evaluación	10
1.	Preguntas de evaluación sobre actividades y organización	10
2.	Preguntas de evaluación sobre las operaciones seleccionadas como estudios de caso	10
III.	EQUIPO Y CRONOGRAMA.....	14

[Bibliografía](#)

Anexo: [Gráficos, Diagramas y Cuadros Adicionales](#)

SIGLAS Y ABREVIATURAS

APP	Asociación público-privada
BAfD	Banco Africano de Desarrollo
BAsD	Banco Asiático de Desarrollo
BERD	Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
IFD	Sector de Instituciones para el Desarrollo
INE	Sector de Infraestructura y Medio Ambiente
ITF	Foro Internacional de Transporte
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OVE	Oficina de Evaluación y Supervisión
PIB	Producto interno bruto
PPI	Base de datos Participación Privada en Infraestructura
PPIAF	Servicio de Asesoramiento para Infraestructura Pública y Privada
SCF	Departamento de Financiamiento Estructurado y Corporativo

I. CONTEXTO

- 1.1 El presente documento describe el enfoque que la Oficina de Evaluación y Supervisión (OVE) adoptará al revisar la labor del Grupo del Banco Interamericano de Desarrollo para apoyar a las asociaciones público-privadas (APP) en el ámbito de la infraestructura. Esta evaluación se incluyó en el programa de trabajo de OVE para 2016-2017 (documento RE-492-1) a solicitud del Directorio Ejecutivo del BID.

A. Definición de APP

- 1.2 No existe una definición estándar de APP, término que suele utilizarse para proyectos de infraestructura ejecutados mediante mecanismos que se ubican entre modelos exclusivamente privados y exclusivamente públicos. En general, las APP prestan servicios o producen activos mediante la cooperación entre los sectores público y privado. Tanto la literatura como los profesionales reconocen un conjunto de elementos que están normalmente presentes en una APP (véase el Recuadro 1.1)¹. Las APP se ubican en el punto medio de un continuo entre la provisión puramente pública (por ejemplo, a través de una empresa de propiedad estatal, o de un papel limitado del sector privado consistente solo en proveer bienes y servicios a corto plazo en un proceso de adquisición o contratación pública) y la provisión puramente privada (por ejemplo, una privatización total sin contratos a largo plazo con el sector público). Véase el Diagrama 1 del Anexo.

Recuadro 1.1. Características generalmente presentes en una APP

- Crea una relación de largo plazo entre el sector público y el privado mediante acuerdos contractuales para el suministro de activos o servicios.
 - Incluye la transferencia de riesgos al sector privado en diferentes etapas de un proyecto (como diseño, financiamiento, construcción o mejora, y operación y mantenimiento)^a, de tal modo que un grado considerable de riesgo y responsabilidad de gestión recae en el sector privado.
 - Normalmente incluye la provisión de determinada cantidad o calidad de servicio por parte de la entidad privada, que a su vez cobra al gobierno o al usuario una tarifa (por ejemplo, peaje) recaudada durante la vigencia del proyecto^b.
 - Usualmente se delega en la entidad privada la responsabilidad de la construcción y la operación o el mantenimiento de la infraestructura. Al término del contrato, la propiedad del activo suele transferirse al sector público.
- a El método de financiamiento del proyecto, en parte proveniente del sector privado, en ocasiones incluye acuerdos complejos entre diversos participantes (COM, 2004).
- b En el caso de la generación eléctrica, a menudo se garantiza la compra o el precio de la energía provista mediante un contrato a largo plazo (por ejemplo, un acuerdo de compra de suministro eléctrico).

- 1.3 La oferta de infraestructura pública no ha seguido el ritmo del creciente nivel de demanda y el modelo de prestación de las APP puede contribuir a superar algunos problemas tradicionales vinculados con la provisión pública. En primer lugar, las restricciones presupuestarias del sector público a menudo limitan la capacidad de comprometer capital para proyectos a largo plazo y de riesgo. En segundo lugar, la falta de contratos a largo plazo con normas de calidad de servicio puede dar lugar a un trabajo deficiente o un método de construcción que conlleve costos de operación y mantenimiento mucho más

¹ Véanse, a modo de ejemplo, Engel, Fischer y Galetovic (2014) y COM (2004).

elevados. En tercer lugar, la ejecución de programas de infraestructura pública suele verse afectada por dificultades de identificación y priorización de los proyectos, una planificación de baja calidad y lentitud en los procesos de autorización y contratación. Por último, el riesgo de que los ciclos políticos y fiscales repercutan en la inversión durante la etapa de operación y mantenimiento puede reducir la eficiencia de las inversiones, elevando los costos de infraestructura y disminuyendo la calidad del servicio. Si las condiciones son adecuadas y se dispone de un marco apropiado de incentivos, la intervención de un socio privado puede evitar algunos de esos inconvenientes y llevar a una prestación de servicios de infraestructura de mayor alcance y mejor calidad.

- 1.4 **No obstante, las APP plantean preocupaciones que también requieren atención.** Ante la posibilidad de obtener inversiones en infraestructura evitando el proceso presupuestario tradicional (y los controles correspondientes) y los pasivos inmediatamente visibles en los balances del sector público², este mecanismo resulta muy atractivo para los gobiernos por motivos de economía política. Sin embargo, en una nota reciente del Banco Mundial (de la Torre y Rudolph, 2015) se enumeran varios riesgos de las APP, tales como el uso ineficiente de otras alternativas de ejecución de proyectos y deficiencias en las adjudicaciones por licitación. Asimismo, las APP a menudo entrañan costos de capital más elevados que los proyectos que solo reciben financiamiento público. Independientemente de cuál sea el mecanismo elegido para su ejecución, los proyectos de infraestructura, por lo general de gran escala y a largo plazo, también plantean diversos riesgos — por ejemplo, técnicos, de construcción, operativos, financieros, de fuerza mayor, normativos o políticos, de incumplimiento o ambientales y sociales (OCDE/ITF, 2008)—. Las APP no son inmunes a tales inconvenientes, por lo que el diseño de los contratos y la asignación de riesgos son cruciales para lograr los beneficios previstos³.

B. APP en materia de infraestructura en América Latina y el Caribe

- 1.5 **Desde fines de los años ochenta, la inversión total en infraestructura en América Latina y el Caribe ha representado apenas entre 2% y 3% del PIB, lo cual ha generado una considerable brecha de infraestructura⁴ en la región.** Los estudios sobre el tema indican que se requiere una inversión equivalente a alrededor de 5% del PIB, sostenida en el tiempo, para cerrar esa brecha (Gráfico 1

² En el caso de la provisión pública tradicional de infraestructura, la inversión pública incrementa la deuda del gobierno general. En un modelo de APP, los activos se contabilizan ya sea en el balance del gobierno (lo cual afecta la deuda y el déficit públicos) o del lado del sector privado (lo cual propaga el efecto en los déficits y la deuda públicos). Una opción es evaluar en quién recaen los principales tipos de riesgos del proyecto (riesgo de construcción, riesgo de disponibilidad y riesgo de demanda) antes de asignar los activos y pasivos. Las APP también pueden crear pasivos contingentes para los gobiernos que a menudo no se reflejan en las cuentas nacionales. Algunos autores, como Engel, señalan que los proyectos de APP deben ser tratados como proyectos públicos en las cuentas nacionales.

³ La matriz de riesgos ha demostrado ser un elemento modular de las peticiones planteadas en una renegociación (véase Guasch, Suárez-Alemán y Trujillo, 2015).

⁴ La *brecha de infraestructura* es una estimación de la diferencia entre las tendencias de oferta y demanda como resultado de la actividad económica. Perotti y Sanchez (2011) estimaron esa brecha para América Latina y el Caribe utilizando información sobre los principales sectores de infraestructura, a saber: energía, transporte, telecomunicaciones y agua y saneamiento (CEPAL, 2014). Otros estudios son BID, 2014; 2013; Bhattacharya, Romani y Stern, 2012; CEPAL, 2011; Kohli y Basil, 2010; Fay y Yepes, 2003; y Calderón y Servén, 2003.

del Anexo). En comparación con otras regiones, la brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe no se registra solo en términos de cantidad, sino también de calidad⁵. La brecha es importante porque la investigación empírica muestra una correlación positiva entre el crecimiento y la inversión en infraestructura en la región⁶. Standard & Poor's (2015) estima que, en un plazo de tres años, un gasto en infraestructura igual a 1% del PIB aumentaría 2,5% el tamaño de la economía en Brasil, 1,8% en Argentina y 1,3% en México.

- 1.6 **El papel del sector público es crucial en lo relativo a políticas, planificación y reglamentación, pero la provisión, el financiamiento y la gestión de la infraestructura puede venir del sector público o del privado, o de ambos.** La infraestructura a menudo requiere un alto grado de planificación y supervisión públicas, ya que genera externalidades tanto positivas como negativas (efectos de red y externalidades ambientales y sociales) y debe cumplir con determinadas normas de calidad. No obstante, las inversiones públicas por sí solas no bastarán para cerrar la brecha de infraestructura⁷.
- 1.7 **La inversión pública en infraestructura ha sido mayor que la inversión privada en América Latina y el Caribe, registrando ambas un lento incremento en el último decenio.** Según la base de datos Participación Privada en Infraestructura (PPI)⁸, entre 1990 y 2015 América Latina y el Caribe se ubicó a la cabeza del mundo en desarrollo tanto en número de proyectos como en inversión, pues representa alrededor de 40% de la inversión privada total en infraestructura en los mercados emergentes. Una primera ola de inversión privada en la región tuvo lugar en la década de los noventa, tras las crisis fiscales experimentadas por muchos países al final de los años ochenta y una redefinición del papel de los sectores público y privado (Gráfico 2 del Anexo). Esa ola disminuyó a finales de los años noventa, ante una mayor percepción de riesgo en el contexto de una nueva crisis en la región y problemas para el logro de los resultados previstos⁹. Una segunda ola de participación privada comenzó hacia el inicio de los años 2000, cuando solo representaba aproximadamente 0,5% del PIB en América Latina y el Caribe. Las inversiones privadas crecieron entonces a alrededor de 1,5% en promedio para el final de la década, y en el primer semestre de 2015 cuatro de los cinco países en desarrollo que más inversiones privadas

⁵ Según el Foro Económico Mundial (2006-2015), América Latina y el Caribe registró sistemáticamente la peor percepción sobre calidad de la infraestructura después de África subsahariana.

⁶ Por ejemplo, Calderón y Servén (2010) observaron que el incremento en la dotación de infraestructura entre los periodos quinquenales 1991–1995 y 2001–2005 contribuyó un 1,1% anual al crecimiento económico de América Latina y el Caribe.

⁷ Serebrisky et al., 2015.

⁸ La base de datos PPI, que contiene información sobre más de 6.000 proyectos de infraestructura en 139 países de bajos y medianos ingresos, es la principal fuente de información sobre tendencias de participación privada en infraestructura en el mundo en desarrollo. Abarca proyectos en los sectores de energía, telecomunicaciones, transporte y agua y alcantarillado, que incluyen contratos de administración o de arrendamiento, concesiones, proyectos totalmente nuevos y desinversiones.

⁹ Entre 1990 y 1998, la inversión privada en infraestructura pasó de US\$14.600 millones a US\$75.600 millones. Las formas más comunes de participación privada fueron las privatizaciones en el ámbito de las telecomunicaciones, y las concesiones de energía y agua. A menudo las transacciones se hicieron con relativa urgencia, algo que a veces socavó las mejoras en los términos contractuales y el marco de reglamentación y supervisión necesarios para obtener buenos resultados. Esto dio lugar a renegociaciones frecuentes y a una percepción de falta de transparencia que redujo el apoyo público para este tipo de inversiones.

recibieron para infraestructura pertenecían a la región (Colombia, Chile, México y Brasil). Sin embargo, esta tendencia podría verse afectada por futuros desafíos en un contexto de incertidumbre normativa e institucional, dificultades en la implementación de proyectos y desaceleración del crecimiento regional.

- 1.8 **El respaldo de un entorno propicio es importante para las APP, ya que ofrece espacio para la participación privada y asegura una provisión eficiente y eficaz de infraestructura.** El marco normativo y los mecanismos organizacionales e institucionales son fundamentales para asegurar la prestación adecuada de servicios de infraestructura suficientes y de alta calidad con efectos positivos (Serebrisky et al., 2015). Aunque es necesario seguir avanzando, el contexto general para las APP en América Latina y el Caribe (según lo que reflejan los datos de Infrascopio) ha mejorado desde 2012 gracias a los avances logrados en relación con este tipo de asociaciones en cuanto a grado de preparación, nuevos organismos de gestión y experiencia especializada en implementación. Estas mejoras normativas e institucionales han sido impulsadas por una creciente madurez operacional, ya que más países de la región han adquirido experiencia con el modelo de APP (véase el Cuadro 1 del Anexo). Sin embargo, el entorno propicio difiere entre los diversos países de la región.
- 1.9 **Los bancos multilaterales de desarrollo han dedicado una creciente atención a las APP, según se refleja en sus documentos estratégicos, acciones específicas y apoyo.** Las estrategias autónomas sobre APP o los componentes relacionados con APP dentro de las estrategias sectoriales o institucionales son ahora frecuentes, con un enfoque cada vez mayor en el entorno propicio. Se han creado muchos mecanismos nuevos para la preparación de proyectos relacionados con intervenciones en infraestructura (incluidas las APP)¹⁰. El Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), el Banco Africano de Desarrollo (BAfD) y el BID recalcan la importancia de las actividades de apoyo tanto en las etapas preliminares como en las posteriores. El Grupo del Banco Mundial presta apoyo para generar un entorno propicio a través de sus operaciones con el sector público, tiene una línea de actividad dedicada a brindar asesoramiento para la preparación de proyectos de APP, financia APP a través de sus operaciones con el sector privado y otorga garantías mediante el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones. Esto contrasta con el enfoque del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD), que históricamente se centró sobre todo en financiar transacciones en etapas posteriores. El Banco Europeo de Inversiones también se diferencia porque la mayor parte de sus transacciones tiene lugar en países de la Unión Europea, que cuentan con marcos institucionales bastante bien desarrollados, y por lo tanto se concentra en financiar y estimular el aprendizaje entre países miembros¹¹. A pesar de la pertinencia estratégica del apoyo de los

¹⁰ El Mecanismo Mundial de Financiamiento de la Infraestructura del Grupo del Banco Mundial, el Servicio de preparación de proyectos de Asia y el Pacífico del BAsD, el InfraFondo del BID, el Programa de desarrollo de la infraestructura en África del Grupo del BAfD y el Mecanismo de financiamiento para la preparación de proyectos de infraestructura del BERD.

¹¹ Al implementar estos planes estratégicos, algunos bancos multilaterales de desarrollo han elaborado hojas de ruta y estructuras de gestión matricial específicas. En particular, el BAsD emprendió una evaluación de APP que ha propiciado un replanteamiento del enfoque de la institución con respecto a las APP, y ha adoptado medidas para que ese proceso se vuelva más estratégico y se base menos en el aprovechamiento de oportunidades.

bancos multilaterales de desarrollo para las APP, su magnitud resulta difícil de establecer debido a la falta de una definición uniforme de APP o de un sistema que refleje la proporción de actividades operacionales dedicadas a tales asociaciones.

C. Apoyo del Grupo del BID para las APP

1.10 Varios documentos estratégicos del Grupo del BID mencionan la importancia de las APP para ampliar el acceso a la infraestructura y analizan el posible papel del Grupo en la promoción de tal acceso. En anteriores evaluaciones, OVE señaló que el BID no estaba adecuadamente estructurado en el pasado para dar apoyo a las APP a causa de la fragmentación de sus conocimientos y esfuerzos¹². En la Estrategia de Infraestructura del BID de 2013 se hace un llamado para que los países clientes adopten una nueva visión del sector de infraestructura¹³. El principal objetivo de la estrategia es proveer “servicios de infraestructura de calidad para un crecimiento sostenible e inclusivo”, y uno de sus cuatro ámbitos prioritarios es impulsar la participación privada en APP¹⁴. A fin de aumentar la inversión privada, la estrategia destaca el papel del BID en el apoyo a gobiernos e instituciones financieras privadas y públicas para mejorar la capacidad técnica, la reglamentación y la innovación financiera¹⁵. Se prevé que los departamentos de financiamiento con y sin garantía soberana coordinen su labor durante todas las etapas del ciclo de los proyectos, particularmente en lo relativo a mejorar los marcos institucionales, diseñar instrumentos financieros que fomenten la inversión en APP, estructurar y supervisar este tipo de asociaciones, y evaluar la implementación correspondiente. Asimismo, se prevé que concentren sus actividades en materia de APP en los países de los grupos C y D y los niveles subnacionales de gobierno. La infraestructura es también una prioridad estratégica en el Plan de Negocios de la CII, en el que se contempla un 14% más de aprobaciones de proyectos de infraestructura en 2019 con respecto al promedio de 2010-2014. La estrategia del FOMIN incluye el uso de fondos no reembolsables para apoyar reformas legales, institucionales y de la reglamentación que incrementen la participación del sector privado en infraestructura¹⁶. Otros dos documentos de

¹² Véase Evaluación Intermedia de los Compromisos del IDB-9: Evaluación del Marco de Desarrollo a través del Sector Privado. Informe Detallado (2013).

¹³ La nueva visión se apoya en los pilares de “la sostenibilidad ambiental, social y fiscal, y reconoce que es necesario expandir enfoques multisectoriales que permitan aprovechar las sinergias entre los sectores de infraestructura” (documento GN-2710-5). La estrategia se adoptó tras el Noveno Aumento General de Recursos del BID, que explícitamente estableció que “la infraestructura para la competitividad y el bienestar social” sería una de las cinco prioridades del Banco, orientada a reducir la pobreza y la desigualdad y promover el crecimiento sostenible.

¹⁴ Para reflejar esta prioridad, la estrategia incluye en su marco de resultados una meta de 15 proyectos con componentes de APP para el período 2013-2015.

¹⁵ “El BID se compromete a continuar y profundizar acciones para posibilitar la estructuración de más y mejores APP que tengan por objeto aumentar la capacidad y calidad de la infraestructura de la región” (documento GN-2710-5).

¹⁶ Posteriormente el FOMIN también puso en marcha varias iniciativas como el programa (o conjunto de proyectos) de 2006 para promover las APP en materia de infraestructura, la agenda de APP de 2010 para la inclusión de este concepto en los niveles nacional y subnacional de gobierno y, más recientemente, varios otros productos de conocimiento y difusión (como Infrascopio y la conferencia PPPAmericas). La nueva estrategia del FOMIN incluye las APP como instrumento útil en el apoyo de soluciones innovadoras para poblaciones urbanas.

estrategia sectorial¹⁷ del BID (sobre cambio climático e instituciones)¹⁸ también incluyen a las APP como un ámbito de intervención del Banco. Lo mismo ocurre con varios marcos sectoriales¹⁹ del BID (por ejemplo, agua y saneamiento, energía, transporte, y política y gestión fiscal)²⁰.

- 1.11 **OVE se basó en documentos estratégicos del Grupo del BID para desarrollar la lógica de intervención preliminar del apoyo del Grupo (Diagrama 1.1).** Se prevé que los efectos indirectos de la labor del Grupo del BID en materia de APP se relacionen principalmente con la promoción de un crecimiento sostenible e incluyente. Esto se lograría contribuyendo a reducir las brechas de infraestructura (cuantitativas y cualitativas) en la región. Los efectos previstos atribuibles al apoyo del Grupo del BID —aquellos en los que el Grupo tiene una influencia más directa— incluyen, por ejemplo, el fortalecimiento de la capacidad de los países para la gestión de APP, mejoras normativas y proyectos más adecuados en términos de valor, estructuración, implementación y mitigación de riesgos. Para lograrlo, el Grupo del BID aportó un conjunto de actividades, mecanismos institucionales, productos e insumos, no siempre formalmente establecidos, que OVE tiene intención de analizar y comparar para extraer lecciones y recomendaciones.

¹⁷ Las estrategias sectoriales son planteamientos generales de las prioridades operacionales y de conocimiento del Banco, organizadas de acuerdo con los mandatos institucionales. Las estrategias definen prioridades claras para la labor del Banco y establecen objetivos (Estrategias, Políticas, Marcos Sectoriales y Lineamientos en el BID. Versión revisada [documento GN-2670-1]).

¹⁸ Adaptación al cambio climático y mitigación de sus efectos (documento GN-2609-1) e instituciones para el crecimiento y el bienestar social (documento GN-2587-2).

¹⁹ Los marcos sectoriales tienen un alcance más limitado que una estrategia y procuran expresar concretamente, en el contexto de un sector específico, enunciados que reflejan aspiraciones y directivas que caracterizan una estrategia. Por lo tanto, varios marcos sectoriales corresponden a una sola estrategia sectorial (Estrategias, Políticas, Marcos Sectoriales y Lineamientos en el BID. Versión revisada [documento GN-2670-1]).

²⁰ Agua y saneamiento (documento GN-2781-3), energía (documento GN-2830-3), transporte (documento GN-2740-3), y política y gestión fiscal (documento GN-2831-3).



II. ALCANCE DE LA EVALUACIÓN

2.1 La evaluación proporcionará un panorama amplio de las actividades del Grupo del BID relacionadas con las APP en el período 2006-2015 y analizará en profundidad la eficacia de una muestra de hasta 16 proyectos de APP para energía y transporte en seis países. Dada la naturaleza de los proyectos de infraestructura, el período de evaluación debe ser lo suficientemente prolongado como para asegurar que el estudio incluya ejemplos de todas las etapas de una APP, entre ellos proyectos maduros. Esta evaluación se concentra en modelos y marcos de APP más recientes, de modo que se excluyen del período de evaluación las actividades realizadas por el Grupo del BID durante la ola inicial de participación privada en la infraestructura de la región, como las privatizaciones de la década de 1990 y la primera ola de concesiones. No obstante, las evaluaciones previas de OVE en las que se analizaron APP²¹ y se obtuvieron hallazgos pertinentes aportarán insumos

Recuadro 2.1. Definición operativa de APP

El Grupo del BID no tiene una definición interna de las APP. OVE define las APP como un mecanismo contractual de largo plazo entre una entidad pública (o autoridad) y una entidad privada para suministrar un activo o servicio público, en el que un grado considerable de riesgo y responsabilidad de gestión recae en la parte privada.

Para los fines de esta evaluación, se incluirá lo que en algunos países se denomina “concesiones”, si reúne las condiciones de una APP según lo aquí descrito.

²¹ Por ejemplo, Evaluación de los Programas Especiales Financiados con Capital Ordinario (2014); Evaluación del Marco de Desarrollo a través del Sector Privado del IDB-9 (2013); Segunda Evaluación Independiente: Fondo Multilateral de Inversiones (2013); El Cambio Climático y el BID: Creación de Resiliencia y Reducción de Emisiones (2014); Informe Anual: Experiencia del Banco con el financiamiento en apoyo de reformas de política (2015).

para la presente evaluación, mientras que las lecciones u otros antecedentes conceptuales obtenidos de trabajos anteriores del Grupo de BID sobre las APP se podrán citar cuando resulte pertinente. Dadas las limitaciones de tiempo y recursos, el panorama general no procurará medir los resultados e impactos de todas las actividades realizadas durante el decenio, lo cual se hará en cambio mediante un análisis en profundidad de una muestra seleccionada a tal efecto de hasta 16 APP de energía y transporte en seis países.

- 2.2 **El apoyo a las APP puede clasificarse, en líneas generales, en los siguientes tres tipos: apoyo para fortalecer el entorno propicio, preparación de proyectos de APP y financiamiento e implementación de APP.** En primer lugar, las actividades “preliminares” —reformas de política, creación de capacidad y fortalecimiento institucional— tienen por objeto evaluar y fortalecer el entorno propicio para las APP mejorando el marco legal y normativo y el entorno empresarial para estas asociaciones. En segundo lugar, la preparación de proyectos de APP procura ayudar al sector público en las etapas iniciales del ciclo de proyecto, apoyo que comprende actividades para la identificación de proyectos; estudios de factibilidad; la definición de la estrategia de adquisiciones y contrataciones (por ejemplo, licitación o subasta); evaluaciones ambientales, sociales y de gobernanza; y el diseño de contratos de APP. En tercer lugar, el financiamiento e implementación de APP respalda las etapas finales del ciclo de proyecto con un análisis de debida diligencia en materia jurídica, técnica, de mercado, ambiental y social; financiamiento, estructuración y cierre financieros; supervisión y seguimiento durante la construcción y las operaciones; y atención a cualquier aspecto relativo a la implementación de APP. En el panorama general de la cartera, la evaluación examinará a grandes rasgos cuál ha sido la labor del Grupo del BID en estos tres aspectos. En los estudios de caso en profundidad, OVE se concentrará principalmente en el tercer tipo de apoyo (es decir, respaldo para el financiamiento e implementación de APP). Sin embargo, si ese apoyo directo al financiamiento e implementación de proyectos ha estado precedido o acompañado por actividades del Grupo del BID relacionadas con la preparación de proyectos o el fortalecimiento del entorno propicio para las APP, también se evaluarán esas actividades.
- 2.3 **La evaluación procura brindar un panorama general de la labor del Grupo del BID con respecto a APP en infraestructura durante el último decenio y extraer lecciones del análisis exhaustivo de una muestra de proyectos de APP financiados por el Grupo, así como de la experiencia de otros bancos multilaterales de desarrollo, a fin de aportar información para la orientación estratégica de Grupo del Banco en este ámbito.** Para ello, la evaluación también identificará factores de éxito para las APP en infraestructura y analizará la labor de otros bancos multilaterales de desarrollo.
- A. **Cartera del Grupo del BID relacionada con las APP**
- 2.4 **En vista del alcance de la evaluación, OVE reunió una cartera preliminar que comprende todas las actividades del Grupo del BID relacionadas con APP.** Debido a que los proyectos de APP no están clasificados como tales en las bases de datos del Grupo del BID, fue necesario definir un enfoque para identificarlos. OVE buscó en una base de datos que contenía todas las operaciones del Grupo

del BID palabras clave específicas²² para identificar una cartera preliminar de 461 operaciones. Cotejó entonces esa lista con bases de datos externas como PPI y ProjectWare. Luego realizó una revisión somera de los documentos de proyecto comparando la definición operativa de APP con la lista de operaciones, analizó la lista con la Administración y la redujo a 161 operaciones para el período de análisis (2006-2015). La cartera pertinente se seguirá depurando durante la evaluación mediante consultas con las partes interesadas internas y datos provenientes de bases de datos internas y externas.

- 2.5 **La cartera preliminar incluye actividades relacionadas con APP realizadas por diferentes ventanillas institucionales del Grupo del BID.** En el ámbito de las operaciones sin garantía soberana, el Departamento de Financiamiento Estructurado y Corporativo (SCF) proporcionó préstamos de inversión y garantías para proyectos específicos, por lo general de mayor tamaño, mientras que la CII financió inversiones más pequeñas. El FOMIN concedió principalmente fondos no reembolsables y recursos de cooperación técnica para la preparación de proyectos, la creación de capacidad o el fortalecimiento del entorno propicio para las APP. En el ámbito de las operaciones con garantía soberana, INE utilizó sobre todo préstamos en apoyo de reformas de política que incluían a las APP como criterio de política.
- 2.6 **La labor con APP incluye 63 operaciones para financiamiento e implementación, 81 operaciones vinculadas al entorno propicio y 17 operaciones para la preparación de proyectos.** El monto de los préstamos y garantías del Grupo del BID para el financiamiento de APP asciende a casi US\$6.000 millones, en comparación con US\$2.400 millones en préstamos y fondos no reembolsables destinados a mejorar el entorno propicio, y más de US\$200 millones en préstamos y fondos no reembolsables para la preparación de APP por el sector público. Los recursos del Grupo del BID (en forma de préstamos, fondos no reembolsables y garantías) relacionados con proyectos de APP en infraestructura fueron otorgados principalmente a Brasil (casi US\$2.000 millones), seguido por Perú (US\$1.600 millones) y Uruguay (más de US\$900 millones). En cuanto a financiamiento de proyectos, de la suma total de US\$6.000 millones, US\$5.500 millones fueron préstamos del Grupo del BID, que representan aproximadamente 1,5% de las inversiones totales de APP en la región durante ese período. (Estas cifras podrían modificarse después de que OVE lleve a cabo una revisión más a fondo.)
- 2.7 **La participación más activa del Grupo del BID ha sido en los sectores de energía y transporte, considerando que 44% de los montos aprobados para proyectos de APP en infraestructura correspondió al sector del transporte y 33% al sector de la energía.** En el sector energético, el Grupo del BID ha apoyado proyectos de generación, transmisión y distribución y en el sector del transporte ha trabajado sobre todo en sistemas de transporte masivo, aeropuertos, puertos y carreteras o autopistas de peaje. El monto promedio aprobado para proyectos de transporte fue casi el doble del correspondiente a proyectos de energía. Según el Servicio de Asesoramiento para Infraestructura Pública y Privada (PPIAF), el financiamiento del Grupo del BID para APP en el ámbito del transporte también representó una proporción mayor del todo el sector

²² Las palabras clave fueron PPP, APP, público-privada, participación del sector privado, diseño, mantenimiento, concesión, construcción y operar.

del transporte en América Latina y el Caribe (alrededor de 2% de la inversión total de APP en transporte). Sin embargo, más recientemente las APP también han pasado a tener una mayor presencia en otros sectores, como los de agua, salud y educación.

B. Preguntas y metodología de evaluación

2.8 La evaluación presentará lo que ha hecho el BID en materia de APP, cómo se organizó para brindar su apoyo, una comparación con otras instituciones financieras de desarrollo en cuanto a su organización y actividades, y cuáles son las principales lecciones obtenidas en este nivel. Además, la evaluación se centrará en responder cuáles son los principales resultados y lecciones de las intervenciones en determinados países y sectores.

1. Preguntas de evaluación sobre actividades y organización

- a. ¿Qué ha hecho el Grupo del BID para apoyar a las APP en el ámbito de la infraestructura durante el último decenio y cómo ha evolucionado ese apoyo a lo largo del tiempo?
- b. ¿Cómo son las estructuras organizacionales, procesos e incentivos del Grupo del BID en comparación con los de otras instituciones financieras de desarrollo y en qué medida permiten la realización coordinada y eficaz de las actividades orientadas a las APP?
- c. ¿Qué lecciones surgen de la revisión de la cartera y la experiencia de otras instituciones financieras de desarrollo respecto de los factores de éxito cruciales para las APP?

2. Preguntas de evaluación sobre las operaciones seleccionadas como estudios de caso

- a. ¿En qué medida las operaciones seleccionadas que guardan relación con APP afrontaron los desafíos cruciales que se plantean en el mercado de las APP y qué efecto han tenido en ese mercado?
- b. ¿Ha utilizado el Grupo del BID los instrumentos adecuados para lograr objetivos relacionados con APP?
- c. ¿En qué medida las APP seleccionadas han sido congruentes y se han coordinado con la estrategia del Grupo del BID y con políticas promovidas en el país?
- d. ¿En qué medida el diseño y la estructura de los proyectos han podido responder a las dificultades surgidas durante la implementación del proyecto y permitido su realización eficiente?
- e. ¿Cuál ha sido el valor agregado del Grupo del BID con respecto a las operaciones de APP seleccionadas?
- f. ¿En qué medida han logrado las operaciones seleccionadas del Grupo del BID fortalecer la capacidad de los gobiernos nacionales y subnacionales para manejar las operaciones de APP?

- g. ¿Han logrado las operaciones seleccionadas alcanzar sus objetivos, en particular ampliar el acceso a infraestructura o mejorar la calidad y el costo de los servicios?
- h. ¿En qué medida las operaciones del Grupo del BID seleccionadas tuvieron éxito al abordar temas clave de índole ambiental y social?
- i. ¿Han sido sostenibles las operaciones de APP del Grupo del BID seleccionadas?

2.9 Para responder las preguntas anteriores, OVE usará los siguientes componentes de evaluación:

- Revisión de la cartera de actividades del Grupo del BID en apoyo de APP entre 2006 y 2015.
- Revisión de las estructuras organizacionales, procesos e incentivos para brindar apoyo a las APP en el Grupo del BID.
- Revisión de los enfoques aplicados por otras instituciones financieras de desarrollo para apoyar a las APP.
- Análisis de estudios de caso en profundidad.

2.10 La revisión general de la cartera aportará información sobre los tipos de actividades e instrumentos utilizados por el Grupo del BID para proporcionar su apoyo. Esta revisión general tiene por objeto ofrecer una mejor descripción de las actividades del Grupo del BID en materia de APP observando aspectos sistémicos y lecciones derivadas de las evaluaciones y los informes de supervisión disponibles de los proyectos²³. En función de la calidad y disponibilidad de información en los sistemas del Grupo del BID, OVE analizará la información para identificar lecciones transversales y otros temas relacionados con la eficiencia, como sobrecostos y demoras. Estas actividades se complementarán con entrevistas internas con partes interesadas pertinentes. La descripción resultante de las actividades y la organización se comparará con la experiencia de otras instituciones financieras de desarrollo. En síntesis, OVE se basará en la información de mercado disponible (de bases de datos e informes externos), entrevistas (incluidas entrevistas estructuradas, internas y externas) y documentos internos (por ejemplo, evaluaciones e informes de supervisión).

2.11 La revisión del enfoque empleado por otras instituciones financieras de desarrollo para apoyar a las APP permitirá comprender mejor las diferentes estrategias y enfoques operativos posibles. El análisis se centrará en tres aspectos principales con respecto a dichas instituciones, a saber: (i) enfoque estratégico para trabajar con APP; (ii) organización interna, en concreto si existe una unidad dedicada a las APP y cómo funciona la coordinación en la organización; y (iii) enfoque operacional. El objetivo es identificar, además de los principales desafíos y factores de éxito, las prácticas óptimas que podrían ayudar al Grupo del BID y a otras instituciones financieras de desarrollo a conocer la manera en que estas instituciones abordan las tendencias más recientes en el desarrollo de APP (por ejemplo, infraestructura social frente a infraestructura de

²³ En todos los proyectos de inversión de APP, OVE determinará si cuentan con informes de supervisión o evaluación: informe de supervisión anual (ISA), informe de supervisión de proyecto, informe ampliado de supervisión (anual o de proyecto) e informe de terminación de proyecto (ITP).

redes). Esta revisión también incluirá la forma en que otras instituciones financieras de desarrollo abordan otros aspectos en los que el BID tiene menos experiencia o que se ubican en la frontera del desarrollo de APP (como proyectos en los sectores sociales).

2.12 Las instituciones financieras de desarrollo serán seleccionadas en función de los siguientes criterios:

- alto volumen de APP en el ámbito de la infraestructura;
- experiencia en América Latina y el Caribe o focalización regional similar;
- conocimiento especializado en sostenibilidad y en temas ambientales y sociales; y
- operación en mercados de APP tanto incipientes como desarrollados.

2.13 OVE usará estudios de caso de país para llevar a cabo un análisis en profundidad de proyectos de APP en los sectores de la energía y el transporte aprobados entre 2009 y 2012. Se seleccionó ese período para asegurar que los proyectos fueran lo suficientemente maduros como para arrojar resultados, pero todavía relativamente recientes y, por ende, más pertinentes para las operaciones actuales. Aunque los estudios se concentrarán en proyectos de APP específicos, también abordarán actividades pertinentes relativas a las APP (como operaciones de cooperación técnica o préstamos) orientadas a mejorar el entorno propicio y la preparación de proyectos. El propósito de los estudios de caso es proporcionar lecciones para futuros proyectos de APP.

2.14 Los criterios de selección para los estudios de caso tienen por finalidad proporcionar un conjunto variado de experiencias que permitan a OVE recopilar lecciones pertinentes a nivel de proyectos. Aplicando los criterios de selección (resumidos en el Recuadro 2.2), OVE identificó 16 proyectos de la cartera general para analizarlos mediante seis estudios de caso de país. La muestra incluye proyectos de carreteras, transporte urbano, energía eólica y energía hidroeléctrica, de modo que es ampliamente representativa de la cartera del Grupo del BID en el período 2009-2012. Más de dos terceras partes de los proyectos en los sectores de energía y transporte aprobados en el período se encuadraron en esos cuatro ámbitos²⁴.

²⁴ El Grupo del BID también apoyó otros tipos de operaciones de energía y transporte, como aeropuertos, sistemas ferroviarios, energía geotérmica y solar, pero con volúmenes de aprobación considerablemente menores. El porcentaje excluye los proyectos de petróleo y gas.

Recuadro 2.2. Criterios de selección para los estudios de caso

- (i) **Período 2009-2012:** OVE analizará el apoyo del Grupo del BID aprobado durante los cuatro años que abarcan la franja media del período de evaluación (verificando que esas actividades no hayan sido aprobadas mucho tiempo atrás, pero que igualmente puedan proporcionar suficiente experiencia operacional).
- (ii) **Sector y tipo de proyectos de infraestructura:** OVE analizará específicamente proyectos en los sectores del transporte y la energía (los dos sectores que han recibido más respaldo del Grupo del BID en el período considerado), concentrándose en proyectos de carreteras, transporte urbano y energía eólica e hidroeléctrica, que fueron los principales tipos de infraestructura a los que dio apoyo.
- (iii) **Variación por país:** OVE considerará proyectos en países con diferentes grados de desarrollo en lo que respecta al entorno propicio para las APP y nivel de ingresos, e incluirá al menos un país de cada departamento de países del BID.
- (iv) **Sinergias con el trabajo de las evaluaciones de programa de país:** OVE procurará establecer sinergias con las evaluaciones del programa de país en curso o planificadas.

2.15 Para responder las preguntas de evaluación correspondientes a los casos, OVE se concentrará en un análisis específico de los proyectos de APP:

- a. *Contexto y descripción de los proyectos*, incluidos el entorno propicio (por ejemplo, marco normativo y reglamentaciones, capacidades institucionales) y el origen y diseño de los proyectos.
- b. *Factores de éxito o fracaso* propios de cada proyecto, pero pertinentes para otros proyectos, lo que incluye temas generales relacionados con las APP (por ejemplo, derechos de propiedad, contratos, aspectos relativos a los concesionarios, ingresos) y temas específicos según el tipo de proyecto (por ejemplo, transporte urbano, carreteras de peaje, energía eólica).
- c. *Disyuntivas y riesgos*, lo que incluirá qué decisiones se tomaron (por ejemplo, tipo de contrato de APP), qué riesgos se identificaron y qué medidas de mitigación se aplicaron.
- d. *Papel y valor agregado del Grupo del BID*, lo que incluye el papel que ha desempeñado en la mejora del entorno propicio, la asistencia en la preparación e implementación de los proyectos, y el financiamiento.
- e. *Lecciones* que pueden extraerse de los puntos mencionados.

2.16 OVE también evaluará la labor del Grupo del BID con respecto al entorno propicio para APP en Colombia. A fin de complementar los casos antes mencionados, que se centrarán en proyectos específicos y evaluarán las actividades del Grupo del BID encaminadas a mejorar el entorno propicio según resulte pertinente para esos proyectos, OVE también elaborará un estudio de caso sobre Colombia enfocado concretamente en la labor del Grupo para mejorar el entorno propicio. Se eligió ese país porque durante un largo período (desde 2007) el Grupo del BID ha realizado ahí un trabajo considerable para mejorar el entorno propicio que no se incluye en los estudios de caso referidos anteriormente.

III. EQUIPO Y CRONOGRAMA

- 3.1 El equipo de evaluación incluye a Roni Szwedzki y Roland Michelitsch (cojefes de equipo), Ulrike Haarsager, Jose Ignacio Sembler, Maria Cabrera Escalante, Rocio Funes, Juan Felipe Murcia, Raphael Seiwald, Patricia Vargas, Patricia Sadeghi y Jose Carbajo (consultor experto externo).
- 3.2 La evaluación se realizará en tres fases principales, a saber: inicio y revisión de la cartera, recopilación y análisis de datos, y preparación de la síntesis y el informe. El cronograma, la actividad y los métodos de cada fase, y los principales productos se describen en el Cuadro 3.1.

Cuadro 3.1. Cronograma y actividades

Fase	1. Inicio y revisión de la cartera	2. Recopilación y análisis de datos	3. Síntesis y preparación del informe
Tiempo	6 semanas	14 semanas	6 semanas
Actividades	<ul style="list-style-type: none"> Revisar los marcos sectoriales y estrategias de país del Grupo del BID y acordar la lógica de intervención para el trabajo del Grupo del BID en APP en materia de infraestructura Perfeccionar la metodología y el enfoque, incluidas las plantillas para estudios de caso Formular un plan de investigación y visitas de campo Revisar la literatura sobre desafíos y factores de éxito para APP en transporte y energía Revisar la cartera, incluida la información proveniente de fuentes externas (por ejemplo, PPIAF, ProjectWare, etc.) y documentos de proyecto (por ejemplo, propuestas para el Directorio, acuerdos legales, informes de supervisión, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Identificar los estudios de caso y los bancos multilaterales de desarrollo y acordar las evaluaciones específicas que se realizarán Elaborar entre cuatro y seis estudios de caso para identificar los factores de éxito en el entorno propicio y el ciclo de proyecto de APP. La selección se basará en criterios previamente definidos Revisar las prácticas de otros bancos multilaterales de desarrollo (enfoques estratégicos, organizacionales y operacionales) para extraer las prácticas óptimas en el trabajo con APP en infraestructura Realizar entrevistas estructuradas con personal del Grupo del BID para analizar la estructura organizacional, los procesos y los incentivos 	<ul style="list-style-type: none"> Sintetizar los hallazgos y compartirlos con partes interesadas para recibir retroalimentación Esbozar el informe para acordar la estructura definitiva y redactar el informe final Pulir el informe final y las recomendaciones
Métodos	<ul style="list-style-type: none"> Reunión inicial Revisión documental y de la literatura Entrevistas con la Administración Entrevistas seleccionadas con partes interesadas del sector privado 	<ul style="list-style-type: none"> Revisión documental para estudios de caso y prácticas de bancos multilaterales de desarrollo (por ejemplo, evaluaciones, informes anuales, estrategias, etc.) Visitas de campo para elaborar los estudios de caso Entrevistas personales (o telefónicas) con funcionarios de bancos multilaterales de desarrollo Entrevistas y talleres con personal del Grupo del BID 	<ul style="list-style-type: none"> Borrador del informe Informe final

- 3.3 El cronograma previsto para la evaluación es el siguiente:

Actividad	Fecha
1. Documento de Enfoque para el Directorio	agosto de 2016
2. Borrador para la Administración	diciembre de 2016
3. Evaluación final para el Directorio	enero de 2017
4. Deliberación del Directorio	febrero de 2017

BIBLIOGRAFÍA

- Bhattacharya, A., M. Romani y N. Stern. 2012. *Infrastructure for Development: Meeting the Challenge*. Londres: Centre for Climate Change Economics and Policy. <http://www.cccep.ac.uk/Publications/Policy/docs/PP-infrastructure-for-development-meeting-the-challenge.pdf>.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). 2011. Caracterización de la brecha de infraestructura económica en América Latina y el Caribe. Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe, 293 (1): 1-7.
- Banco Interamericano de Desarrollo. 2013. Replantear las reformas. Cómo América Latina y el Caribe puede escapar del menor crecimiento mundial. Informe macroeconómico de América Latina y el Caribe, Washington, D.C.: BID
- Banco Interamericano de Desarrollo. 2014. Megaciudades e infraestructura en América Latina. Lo que piensa su gente. Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente. Washington, D.C.: BID.
- Calderón, C. y L. Servén. 2003. *The Output Cost of Latin America's Infrastructure Gap. En The Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*, eds. W. Easterly y L. Servén, 95–118. Stanford, California: Stanford University Press.
- Calderón, C. y L. Servén. 2010. *Infrastructure in Latin America. Policy Research Working Paper 5317*. Washington, D.C.: Banco Mundial.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). 2014. La brecha de infraestructura económica en América Latina y el Caribe. Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe, 332 (4): 1-9.
- Comisión Europea. 2004. *Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions*. Bruselas: COM. Citado como COM 2004.
- Economist Intelligence Unit y Banco Interamericano de Desarrollo. 2015. Evaluando el entorno para las asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe. Infrascopio 2014: Índice y estudio. Nueva York: EUI.
- Engel, E.M., R.D. Fischer y A. Galetovic. 2014. Economía de las asociaciones público-privadas: Una guía básica. Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica.
- Fay, M. y T. Yepes. 2003. *Investing in Infrastructure: What Is Needed from 2000 to 2010?* Washington, D.C.: Banco Mundial.
- Foro Económico Mundial (2006-2015). *The Global Competitiveness Report*. Ginebra: Foro Económico Mundial. ISBN-13: 978-92-95044-99-9.
- Guasch, J., A. Suárez-Alemán y L. Trujillo. 2015. *Structure, financing and risk management in large port infrastructure concessions: The Chilean case*. En Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y Foro Internacional de Transporte (ITF), *Port Investment and Container Shipping Markets*. París: OECD Publishing.
- Kohli, H. A. y P. Basil. 2010. *Requirements for Infrastructure Investment in Latin America under Alternate Growth Scenarios: 2011–2040*. *Global Journal of Emerging Market Economies*, 3 (1): 59–110.

OCDE/ITF. 2008. *Transport Infrastructure Investment: Options for Efficiency*. París: OECD Publishing.

Serebrisky, T., A. Suárez-Alemán, D. Margot y M. C. Ramirez. 2015. *Financiamiento de la infraestructura en América Latina y el Caribe: ¿Cómo, cuánto y quién?* Washington, D.C.: Grupo del BID.

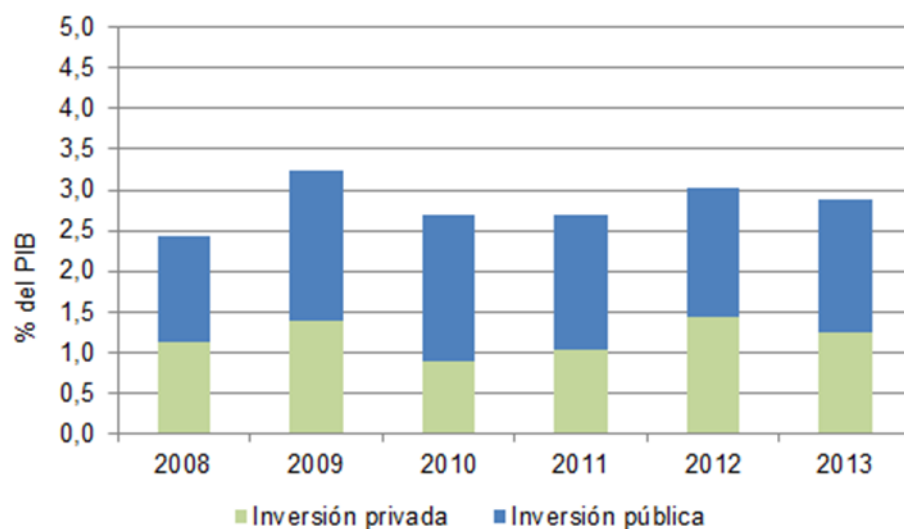
Standard & Poor's. 2015. *Global Infrastructure Investment: Timing Is Everything (and Now Is the Time)*. Standard & Poor's Ratings Services, McGraw Hill Financial. [http://www.tfreview.com/sites/default/files/SP_Economic_percent20Research_Global_percent20Infrastructure_percent20Investment_percent20\(2\).pdf](http://www.tfreview.com/sites/default/files/SP_Economic_percent20Research_Global_percent20Infrastructure_percent20Investment_percent20(2).pdf)

Torre, Augusto de la, y Heinz Rudolph. 2015. *The Seven Sins of Flawed Public-Private Partnerships. Working Paper 102050*. Washington, D.C.: Banco Mundial.

GRÁFICOS, DIAGRAMAS Y CUADROS ADICIONALES

La inversión pública en infraestructura ha superado sistemáticamente la inversión privada

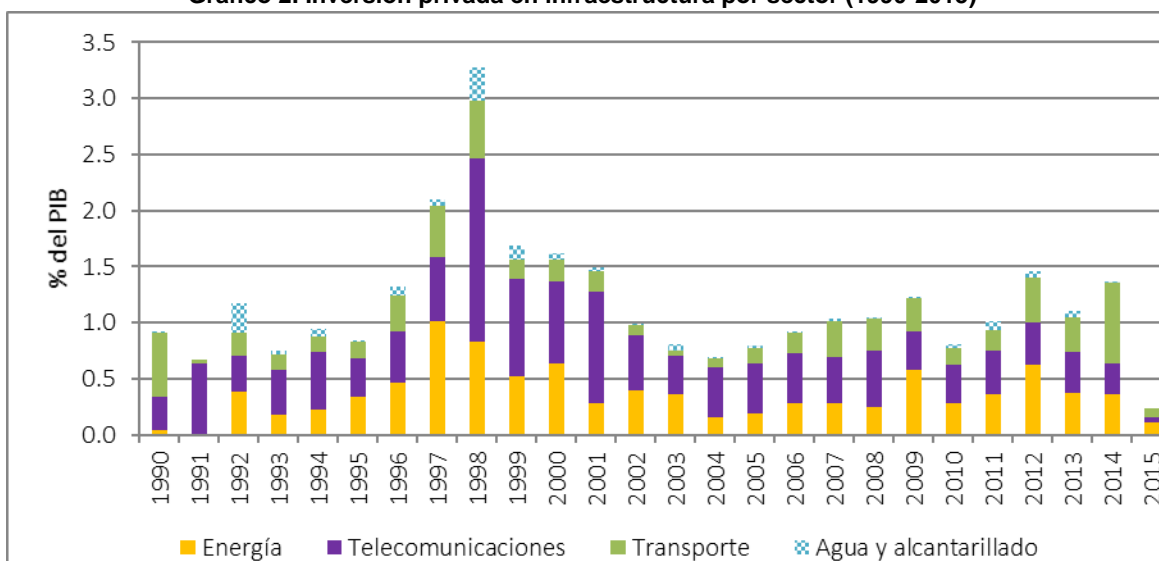
Gráfico 1. Inversión en infraestructura (2008-2013)



Fuente: Grupo del BID, CAF y CEPAL.

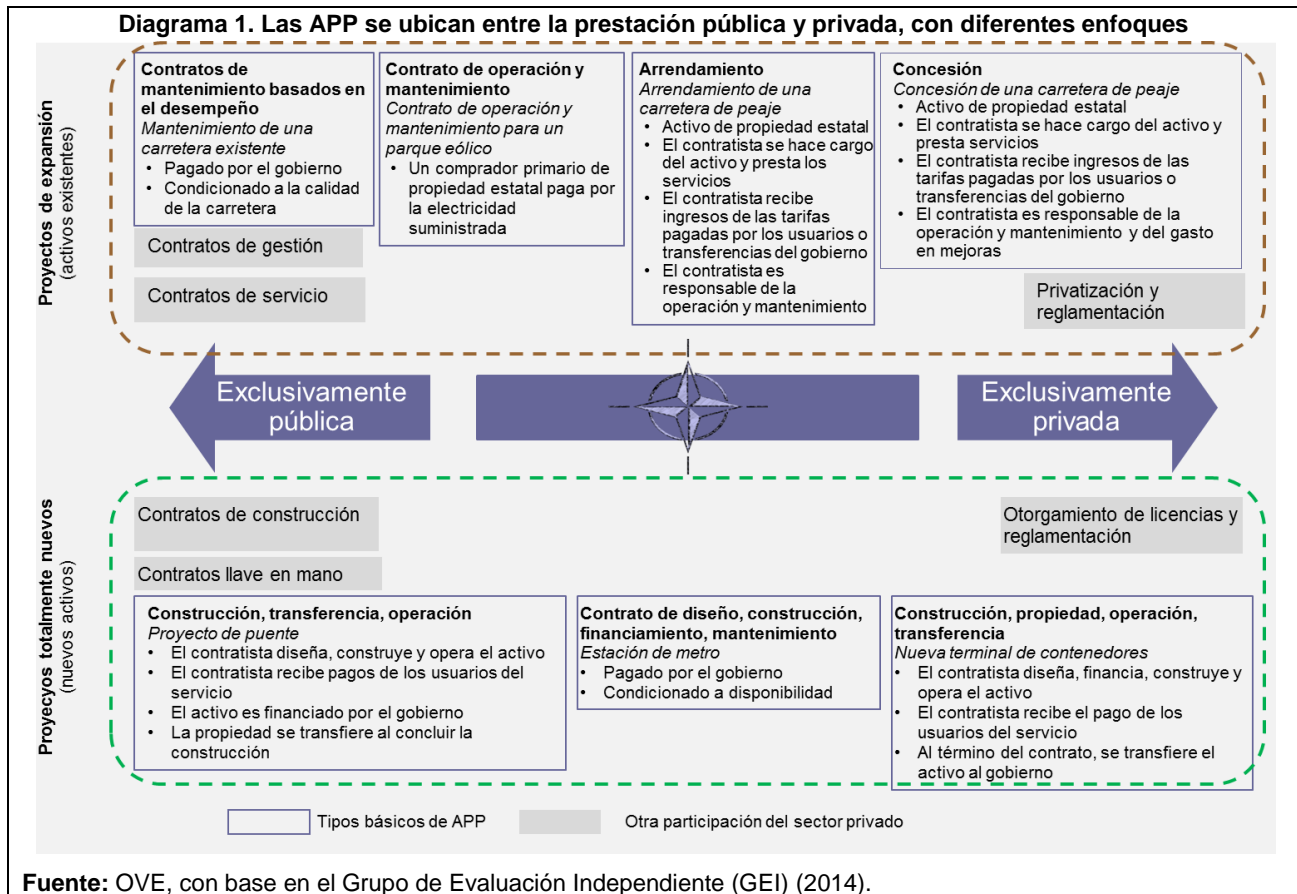
La participación privada en infraestructura en América Latina y el Caribe llegó a un máximo en los años noventa durante la ola de privatizaciones en la región. Desde 2005-2006, el nuevo ciclo de inversión ha sido liderado por el sector energético

Gráfico 2. Inversión privada en infraestructura por sector (1990-2015)



Nota: Los datos de 2015 corresponden solamente al primer semestre del año.

Fuente: Base de datos PPI.



El entorno propicio de las APP en América Latina y el Caribe ha mejorado en el último decenio. Chile, Brasil y Perú encabezan la clasificación, mientras que Uruguay, Guatemala y México registran los mayores avances en este aspecto.

Cuadro 1. Variaciones en el entorno propicio de las APP (2009-2014)

Clasificación general en 2014	País	2009	2010	2012	2014	Mejora (2009-2014)
6	Uruguay	30,5	34,8	49,5	52,9	22,4
7	Guatemala	26,9	40,9	43,5	46,3	19,4
4	México	49,4	58,1	63,0	67,8	18,4
9	El Salvador	24,5	30,7	39,3	41,6	17,1
8	Jamaica	28,4	26,6	30,3	44,4	16,0
5	Colombia	46,5	55,3	59,6	61,0	14,5
2	Brasil	61,0	71,9	71,6	75,4	14,4
11	Honduras	23,7	24,2	34,0	37,7	14,0
12	Paraguay	23,3	24,7	29,9	37,0	13,7
17	Nicaragua	8,6	17,1	20,6	20,6	12,0
3	Perú	59,2	68,1	69,6	70,5	11,3
16	Ecuador	11,9	12,4	20,0	22,1	10,2
1	Chile	68,2	79,4	76,4	76,6	8,4
12	Trinidad y Tobago	31,7	32,2	34,4	37,0	5,3
14	Panamá	29,0	36,4	34,0	34,0	5,0
10	Costa Rica	37,3	32,6	39,0	39,0	1,7
15	República Dominicana	26,3	24,0	26,0	24,2	-2,1
19	Venezuela	9,9	5,3	5,3	3,2	-6,7
18	Argentina	29,3	30,3	17,6	16,0	-13,3

Fuente: Infrascopio (2014). 0 = peor, 100 = mejor.