

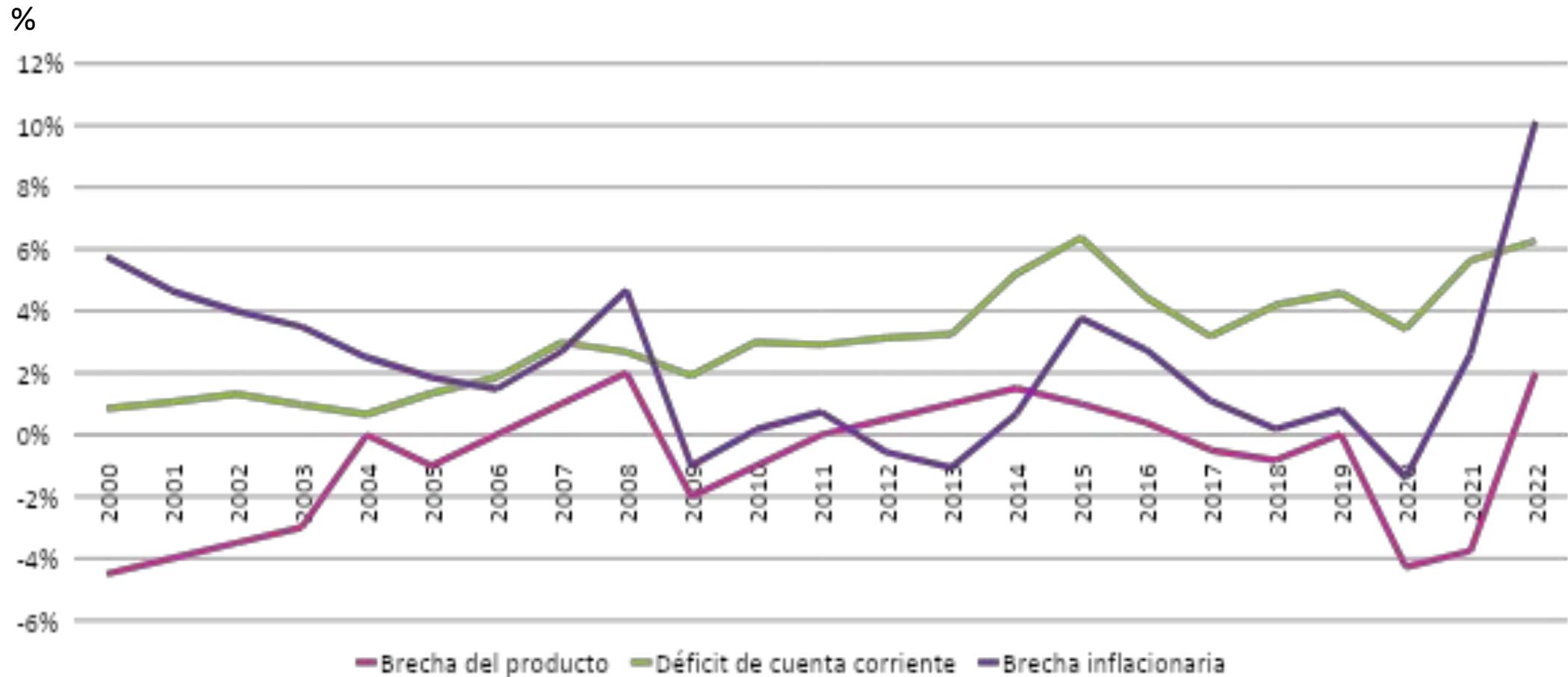
# Calidad Jurídica

Consejo Privado  
de Competitividad



# El problema del potencial...

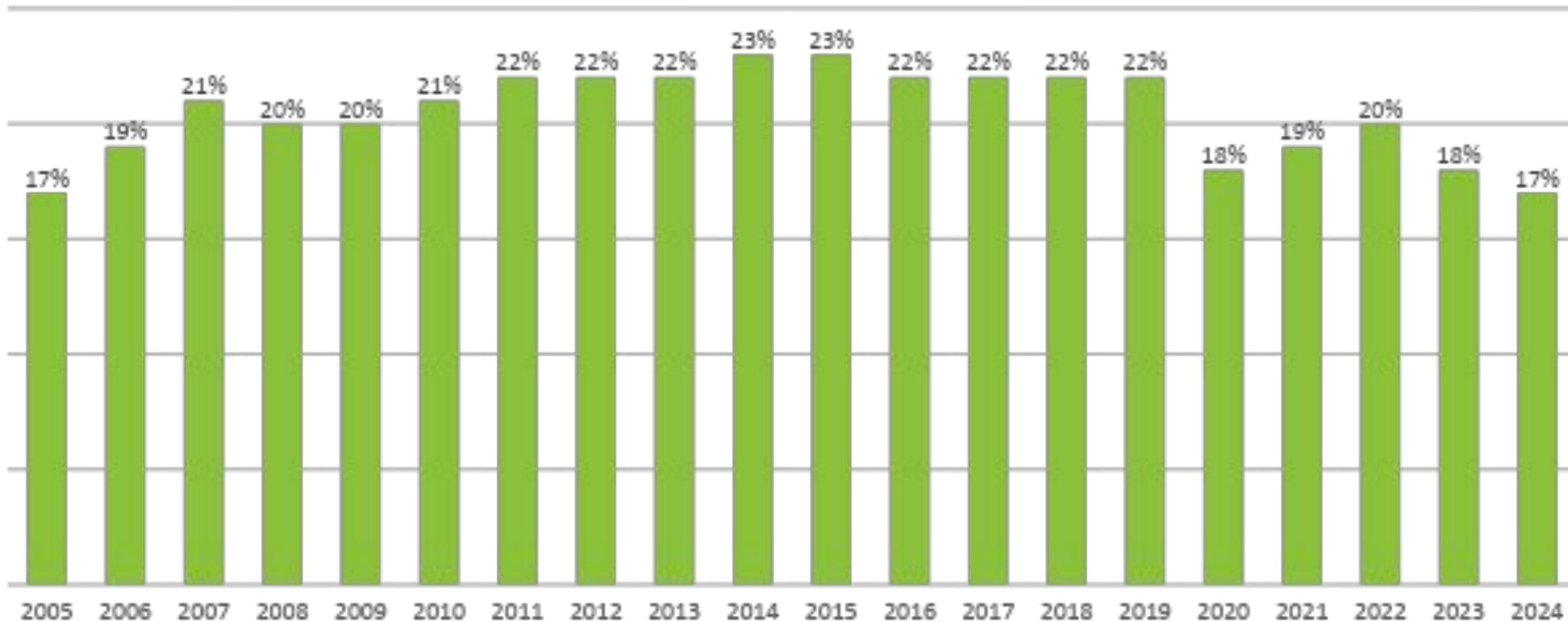
Evolución de la brecha del PIB, brecha Inflacionaria y déficit de cuenta corriente, 2000-2022.



Fuentes: Banrep, CEIC data y Banco Mundial (elaboración propia).

## Lo que nos preocupa..

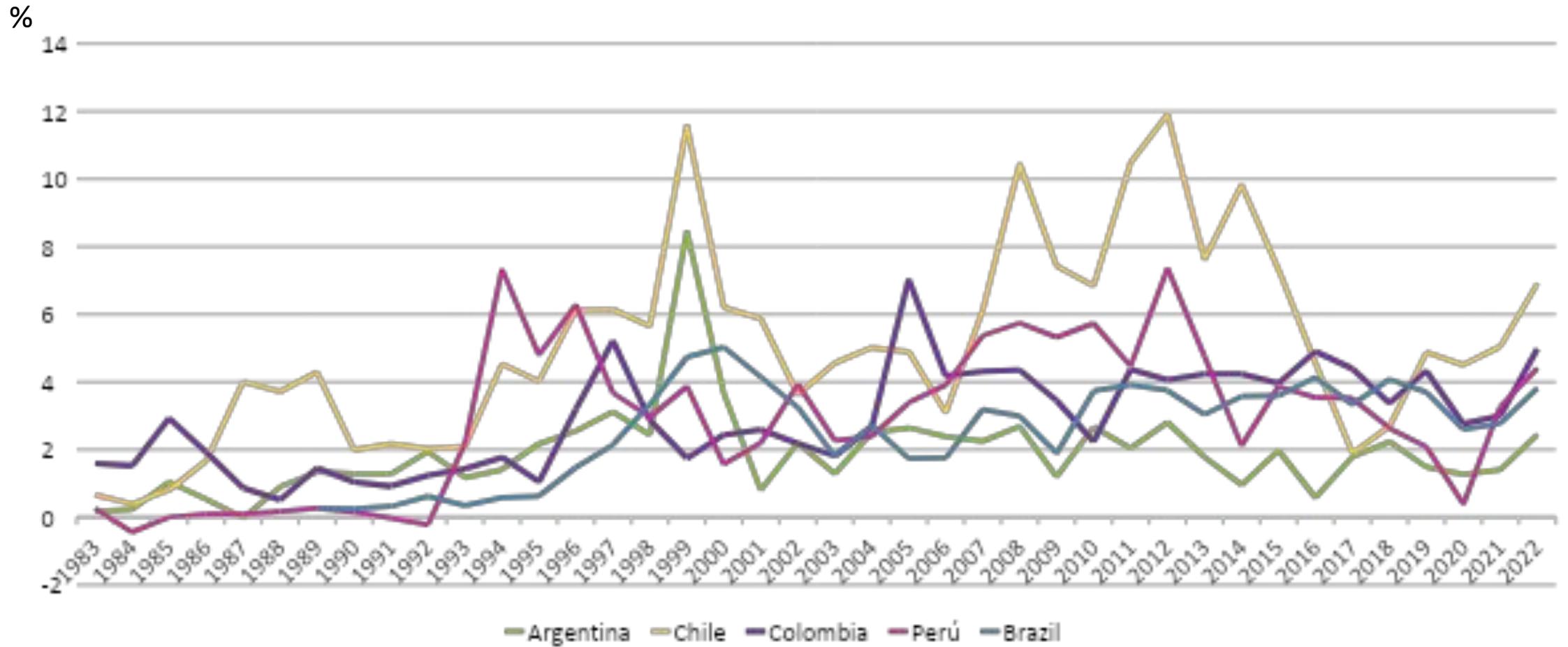
Inversión total como % del PIB



Fuente: DANE (2024)

# Inversión

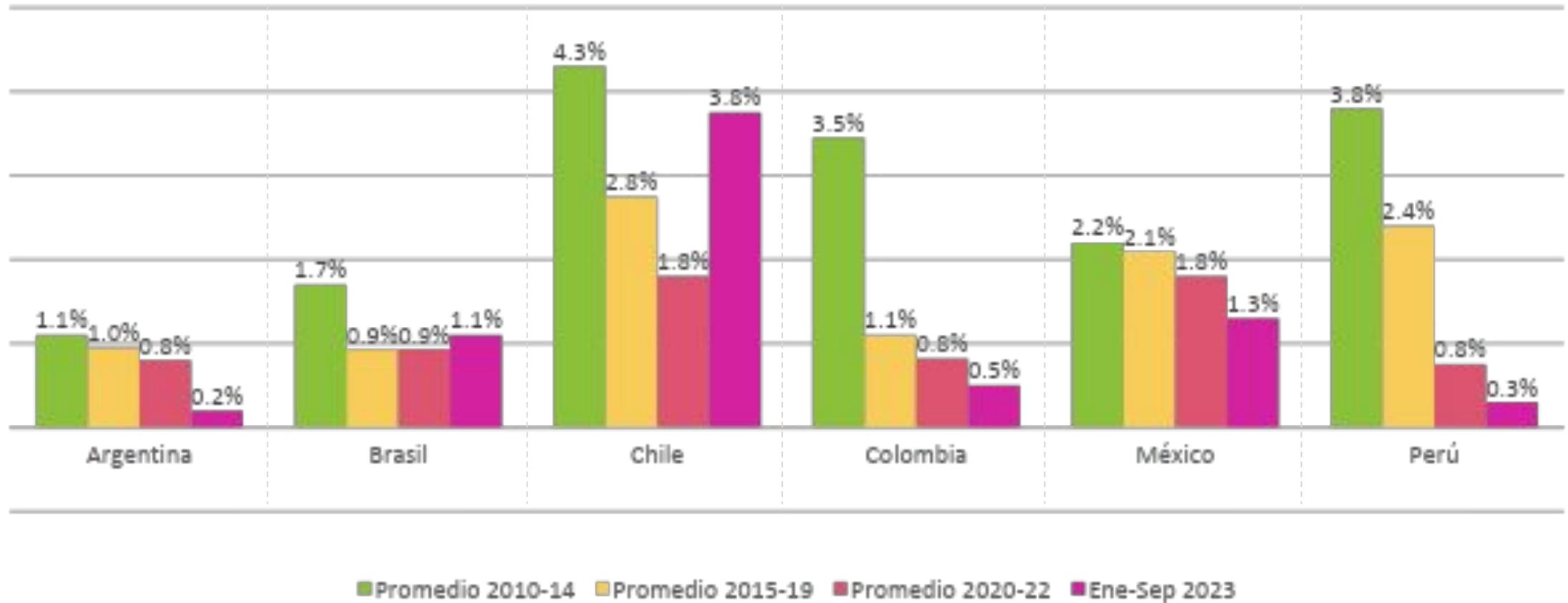
## Inversión extranjera directa como % del PIB



Fuente: Banco Mundial (2024), World Development Indicators

## ...y cómo vamos.

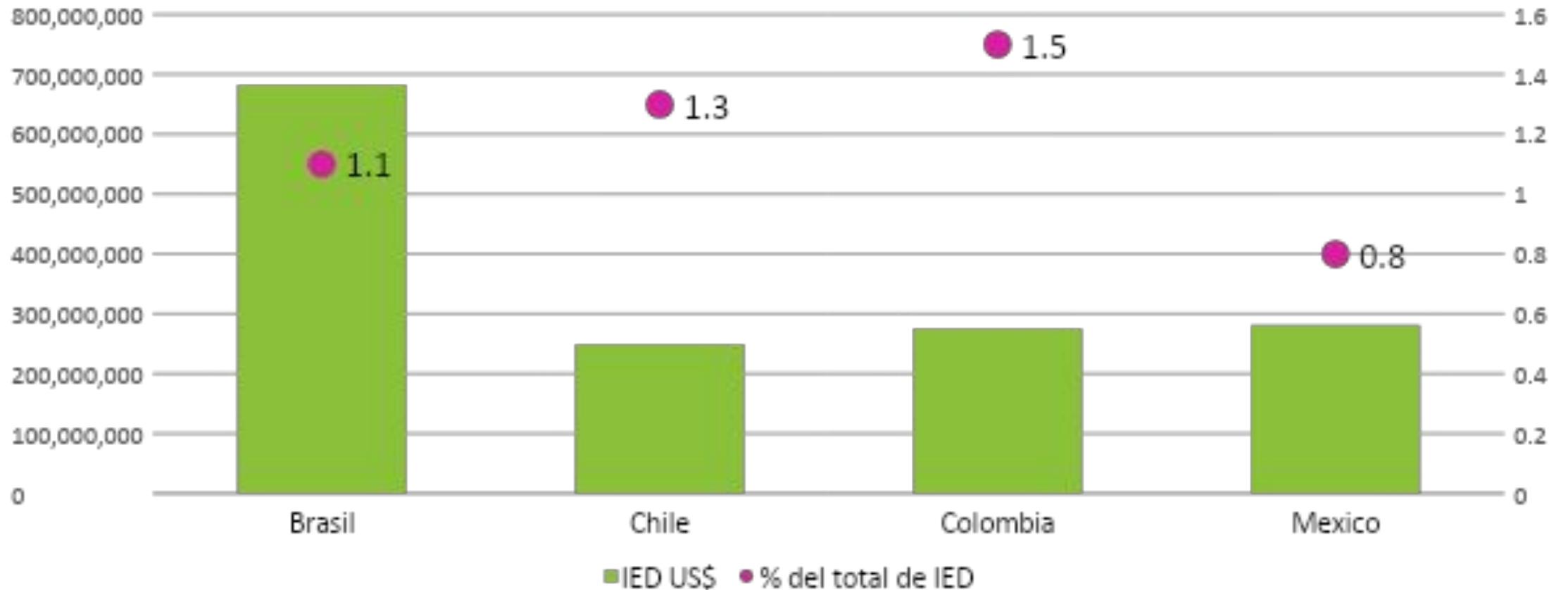
### Anuncios de IED para proyectos totalmente nuevos (greenfield) como % del PIB.



Fuente: Maloney et al., (2024)

## ...y cómo vamos.

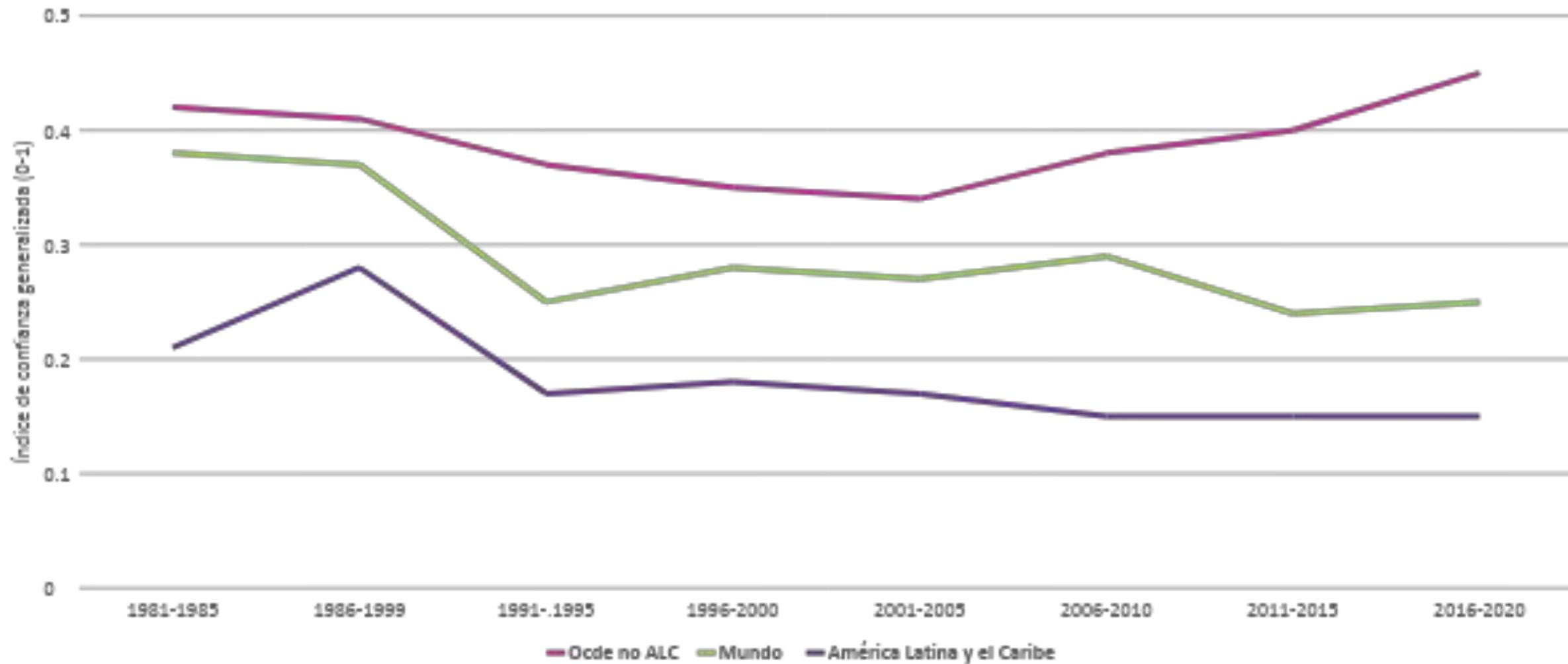
IED en agricultura (USD y porcentaje (%) del total de la IED). Colombia y países de referencia, 2022.



Fuente: FAO (2022)

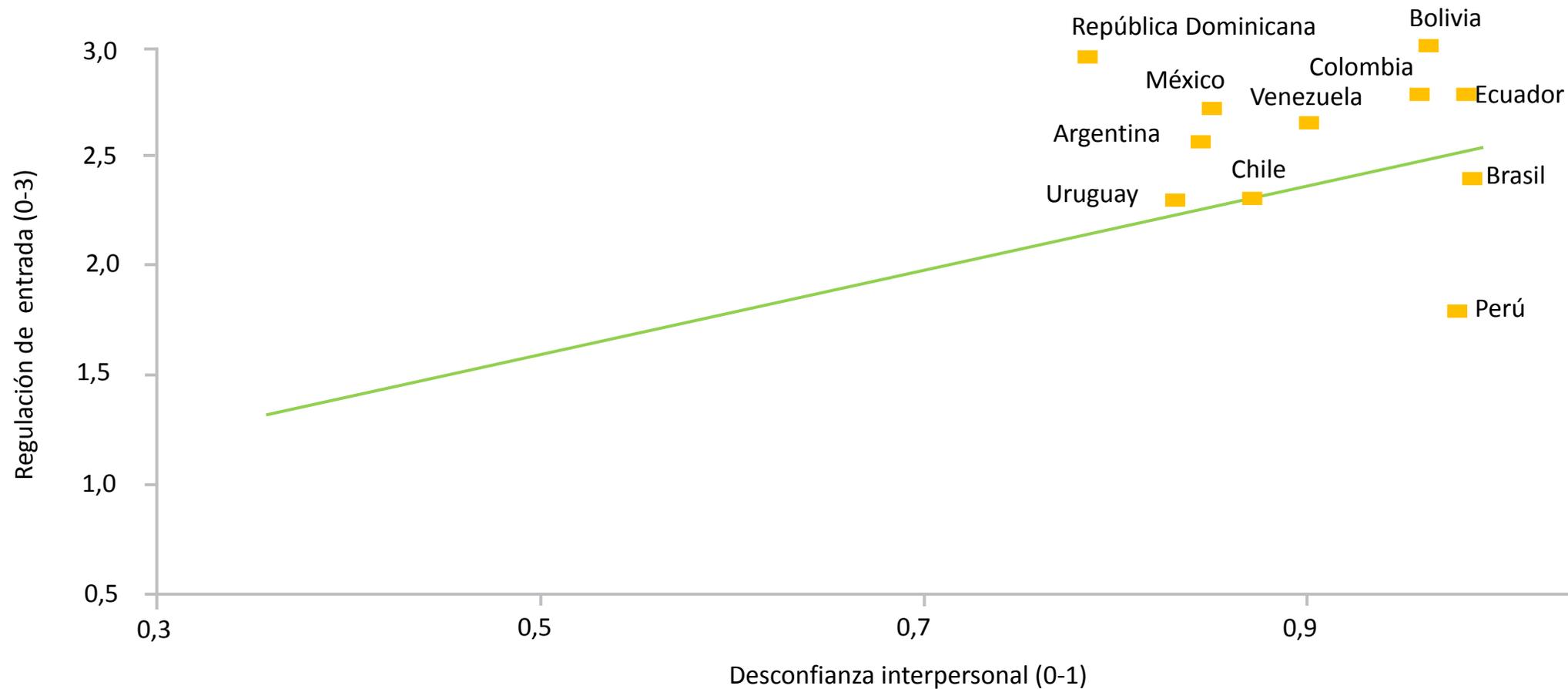
# Cosas estructurales.

## Disminución de la confianza en América Latina y el Caribe



# En lugar de confiar, regulamos.

## Desconfianza y regulación de entrada



## Pero cantidad no es igual a calidad.



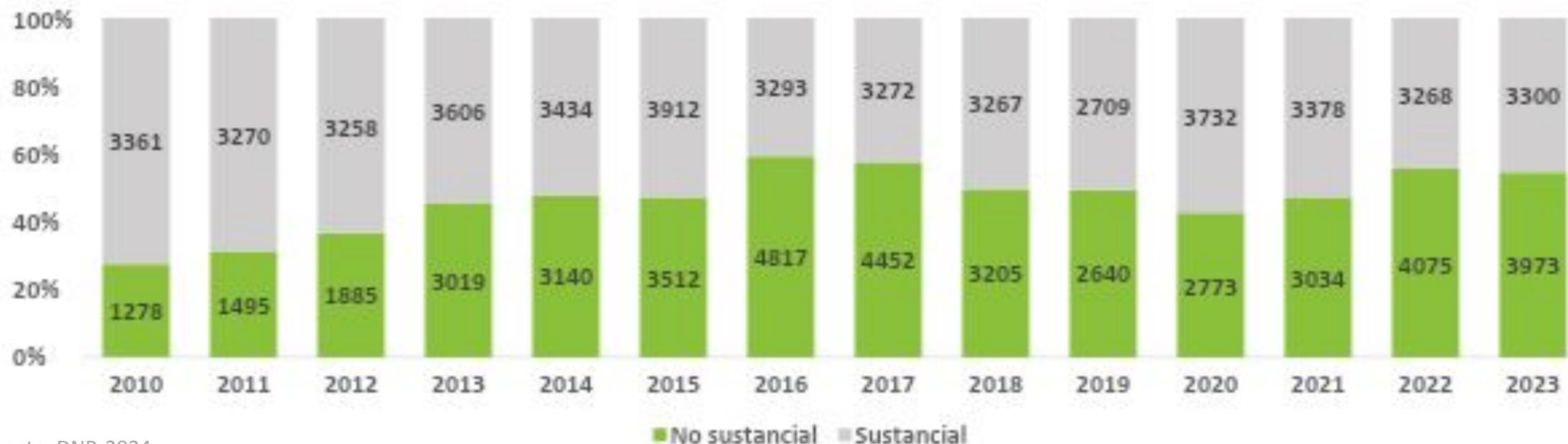
En 2023 se expedieron  
**7273** normas



**19,9** normas cada día.

La mitad de estas son no sustanciales.

### Normas emitidas según carácter sustancial o no sustancial. Colombia, 2000-2023.



Fuente: DNP, 2024.



## Colombia cuenta con un marco institucional de APP que es un referente a nivel internacional.

El país ocupa el 4º lugar en la región (LAC) por su capacidad para desarrollar APP según el **Infrascope 2021** (Brasil ocupa 1º lugar), superando al promedio de los países de América Latina; esto, en parte gracias a la **expedición de la Ley 1508 de 2012**.

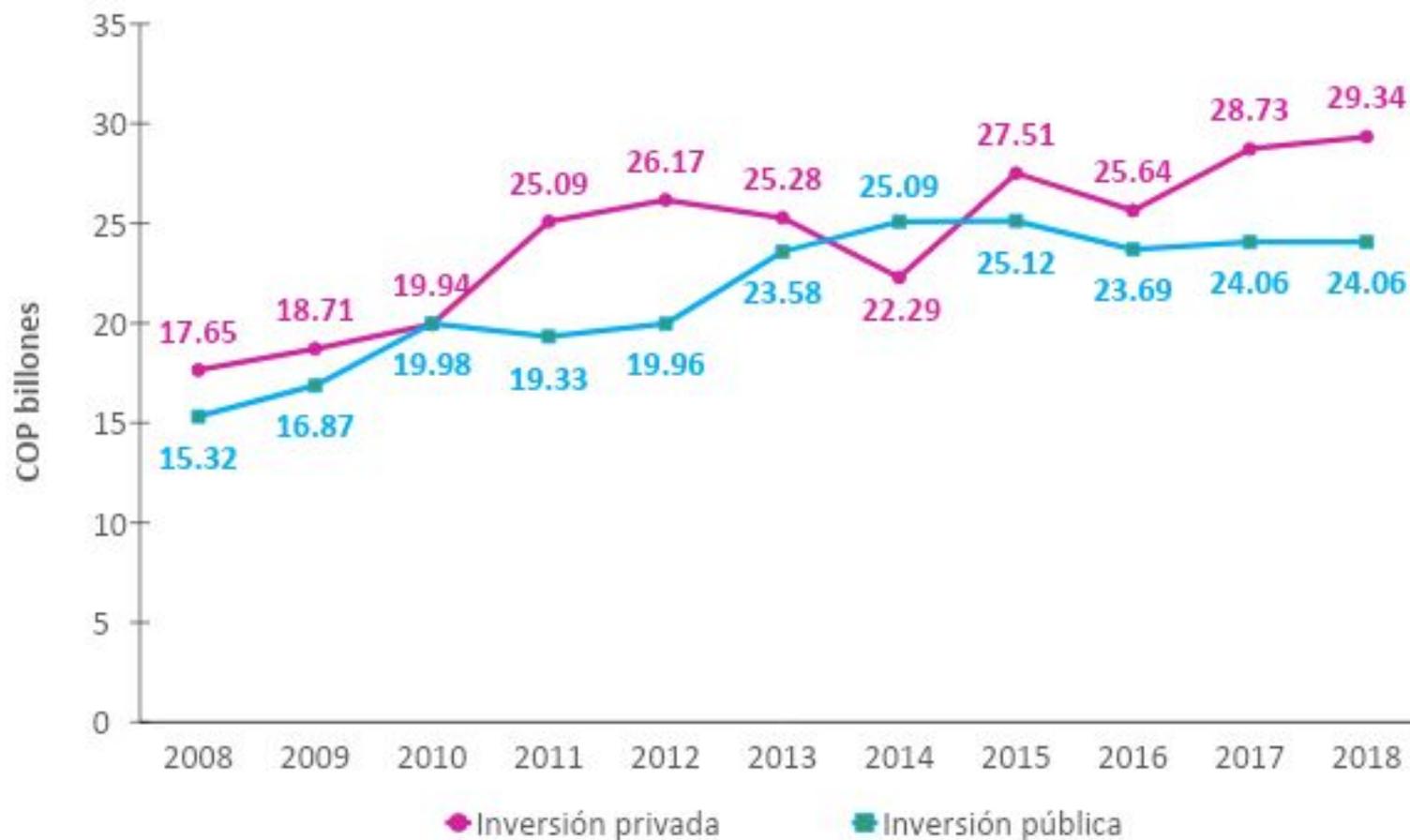
Fuente: BID, MCC & European Bank (2021).





## El esquema de participación privada explica en buena parte la revolución en infraestructura de los últimos años en Colombia.

Inversión pública vs. inversión privada en infraestructura (COP billones), Colombia, 2008-2018



La **inversión total pública y privada** en infraestructura entre **1993-2019** en Colombia, se estima en **COP 1.155 billones** (pesos 2022), de los cuales **COP 600 billones** corresponden a **inversión privada (52 %)**.



# Existen reglas del juego que nos han permitido avanzar y que debemos mantener. Un ejemplo de esto es el marco normativo de las APP:

## Ley 80 de 1993 y 1150 de 2007

**Anticipos**   
El Estado pagaba anticipos independientemente del cumplimiento del servicio

**Adiciones**   
Se permitían adiciones hasta del 50 %

**Obras**   
Se pagaba por obras

**Riesgos**   
No se hacía una eficiente asignación de riesgos

**Modalidad de contratación**   
No se evaluaba cuál era la mejor modalidad de ejecución (APP u obra pública)

**Contratista**   
No se hacía diferencia entre quien financiaba y quien construía

## Ley 1508 de 2012

 **No hay anticipos**  
El pago se realiza de acuerdo con el cumplimiento del servicio

 **Límite a las adiciones**  
Se limitan las adiciones de recursos al 20 % del valor del contrato

 **Servicios**  
Se paga por los servicios que presta la infraestructura

 **Riesgos**  
Se busca una mejor asignación de riesgos en la etapa de estructuración

 **Valor por Dinero**  
Se exige por ley justificar la modalidad de ejecución

 **Requisitos habilitantes para licitación**  
Capacidad legal, financiera y experiencia en inversión o estructuración.



## Detalles que enamoran.

En 2023, se expidió una regulación que **congelaba la tarifa de los peajes** en el país (Decreto 050 de 2023). **Es complejo afectar las fuentes con las que se remunera la inversión que atrajimos.**

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETO NÚMERO. 0050 DE 2023

**( 15 ENE 2023**

Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial, las consagradas en el artículo 189 numeral 11 de la Constitución Política, en el artículo 56 de la Ley 489 de 1998 y en desarrollo del artículo 2 literal b) de la Ley 105 de 1993,

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA JURÍDICA

Revisó 

Aprobó 



**Transporte**

RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*  
de \*F RAD S\*



*Por medio de la cual se incrementan las tarifas de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional por estaciones de peajes a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Inviás).*

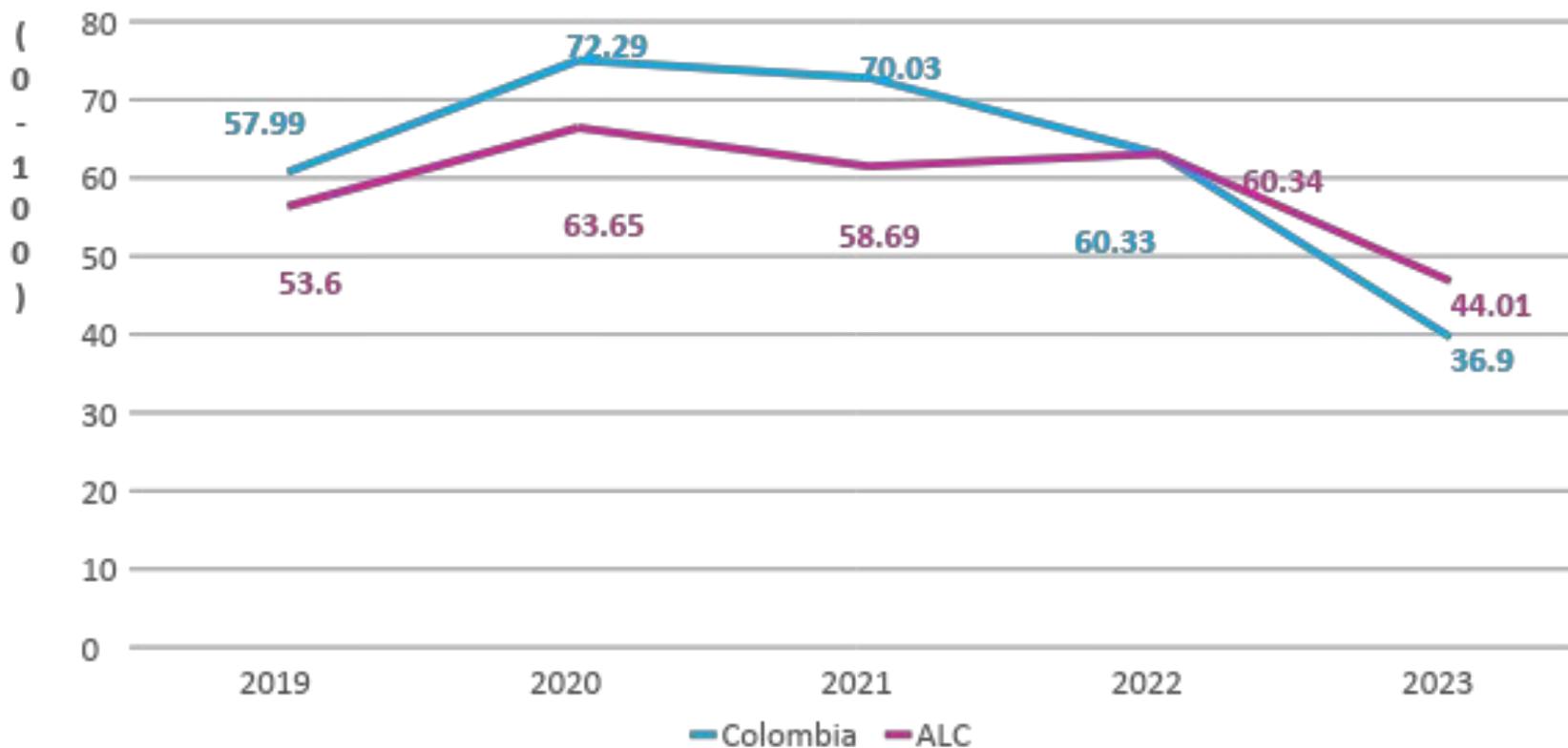
**LA MINISTRA DE TRANSPORTE**

En ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 modificado parcialmente por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002, el numeral 6.15 del artículo 6 del Decreto número 087 de 2011 y,



La regulación es necesaria y son necesarias las instituciones que la producen de forma eficiente y eficaz.

### Índice de Atractivo para la inversión minera: movimiento de la calificación de Colombia



**83**  
de 86 países

Posición en el mundo

**29**  
de 33 países

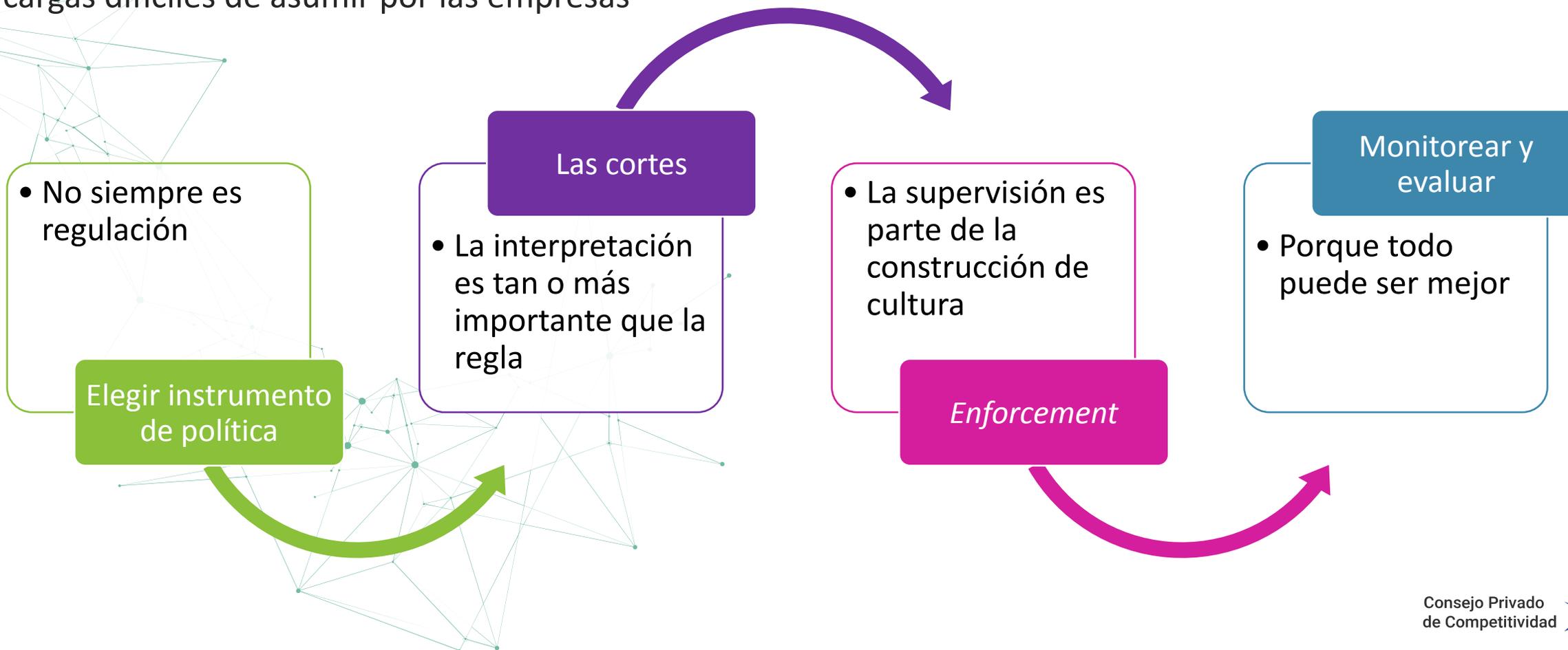
Posición en Latinoamérica

Fuente: Fraser Institute (2024).



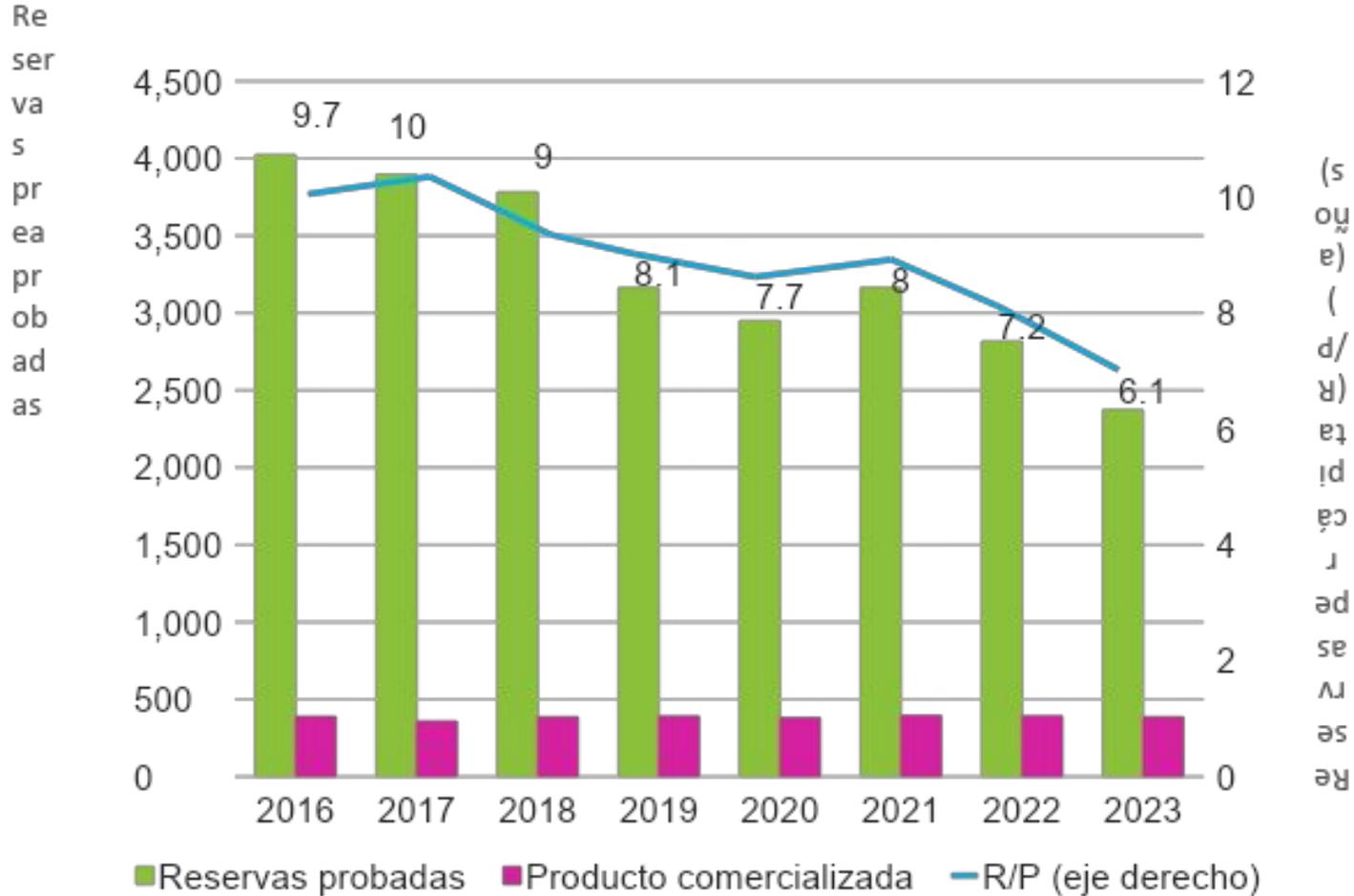
# Las reglas deben tener objetivos claros, diseñar eficientemente los incentivos para todos los agentes, ser comprensibles y verificables.

La ausencia de buenas prácticas en materia normativa puede generar regulación ineficiente lo cual se traduce en incrementos en los costos de transacción, dificultad para la rendición de cuentas e impone cargas difíciles de asumir por las empresas



# Ideas

## Comportamiento histórico de reservas probadas 1P de gas natural

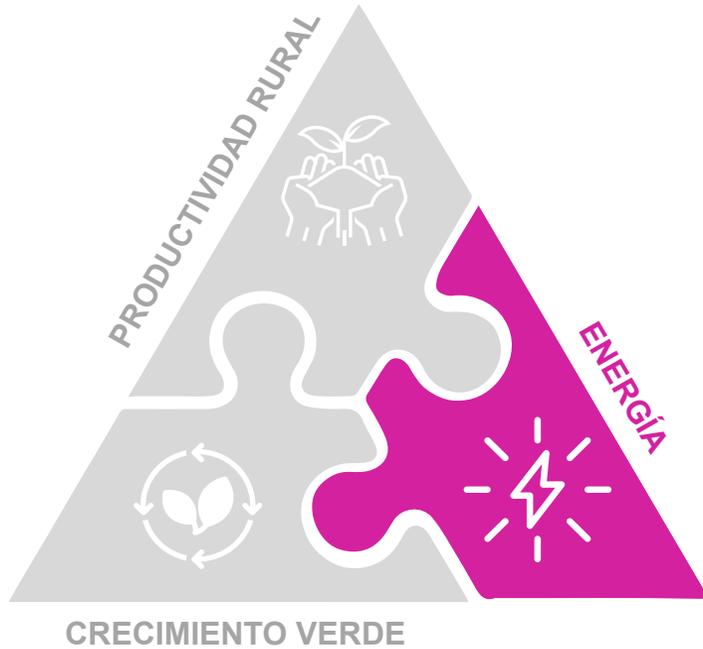


Gpc: Giga pies cúbicos

Fuente: Agencia Nacional de Hidrocarburos. (2024)



# Ideas



Fuente: CPC (2023)

Velar por la estabilidad y sostenibilidad de la estructura vigente y el cargo por confiabilidad.

Es **URGENTE** el desarrollo de una estrategia de exploración y abastecimiento de gas natural a precios competitivos.

Garantizar que la CREG funcione como fue pensada.



# Cuando queramos proteger, seamos claros y precisos por el bien del protegido.

**ARTÍCULO 7:** Las personas que se encuentren en las circunstancias que se describen a continuación, sin que se entienda una enunciación restrictiva o taxativa, solo podrán ser desvinculadas si existe una justa causa o una causa legal

## **FUERO DE SALUD**

Amparadas por el fuero de salud, esto es, **una afectación grave en su salud** que les impida o dificulte sustancialmente el desempeño de sus labores en condiciones regulares

## **FUERO DE DISCAPACIDAD**

Personas en situación de discapacidad, es decir aquellas que tengan una limitación física, mental, sensorial o intelectual a mediano y largo plazo, sin importar la escala, siempre que en un contexto determinado ésta le impida al trabajador o trabajadora su integración profesional o el desarrollo de roles ocupacionales en condiciones dignas y de igualdad. Para que opere esta protección no se requiere que el trabajador haya sido calificado con algún porcentaje de pérdida de capacidad laboral.

**SLO14-2023:** TRES REQUISITOS: (I) Una pérdida de capacidad laboral superior al 15 %; (ii) que el empleador conozca la situación y, (iii) que la relación laboral termine con ocasión de esta.

Manual Único para la Calificación de la Pérdida de la Capacidad Laboral y Ocupacional.  
Decreto 1507 de 2014/Junta Calificadora.

# Pensemos en lo que necesitan los más excluidos.



Fuente: Encuesta de prospectiva CPC (2024)

# Para alimentar el mundo, debemos pensarnos como centro de producción sostenible...

## Formalidad de la propiedad

- 53 % de municipios con informalidad > a 50%
- No hay inventario de baldíos

## Marco legal

- Unidad agrícola familiar como unidad ambigua
- Proceso de recuperación de baldíos (SU 288-22)

## Amenazas

- PL 309 de 2023  
– Extranjerización de tierras

# Conectar a Colombia es un reto de todos

Hasta el 2045 se requerirían **COP 240 billones** de inversión total.

Velar por la estabilidad del **marco regulatorio vigente**

Avanzar en la ejecución del **Plan Maestro de Transporte Intermodal II**.

Fuente: Mintransporte (2023).





## Debemos aprender a confiar

La regulación debe ser un instrumento para lograrlo

Es fundamental:

- **Suficiente**
- **Clara**
- **Eficiente**
- **Precisa**

Y, sobre todo, debe tener un objetivo claro y haber evaluado que los incentivos que genera nos lleven a él.

Consejo Privado  
de Competitividad

