



Experiencias latinoamericanas de **financiamiento** a la infraestructura

El camino más corto para que un país sea competitivo es el de la inversión en infraestructura, ya que con ella no sólo consolida su crecimiento económico sino que mejora la calidad de vida de su población. En esta tarea los bancos de desarrollo juegan un rol más que importante. Veamos algunas de las experiencias que estas instituciones compartieron en el reciente seminario sobre financiamiento de la infraestructura realizado por ALIDE y el Banco del Estado de Ecuador.

Entre los esfuerzos que realiza la región por mantener su crecimiento, la inversión en infraestructura siempre ha destacado por su efecto reactivador y generador de empleo. El “Seminario latinoamericano sobre financiamiento de la infraestructura y la obra pública”, que ALIDE y el Banco del Estado del Ecuador (BEDE) realizaron en Quito (Ecuador) el 3 y 4 de marzo, puso precisamente el tema en la agenda de los países y revaloró la importancia que tienen las instituciones financieras de desarrollo en la canalización de recursos para la obra pública.

Analizaron, entre otros temas, el impacto que el financiamiento en este sector está generando en el crecimiento económico, el desarrollo local, la descentralización económica y en la integración física (local y regional). A continuación ofrecemos un resumen de los aspectos que resaltaron en el seminario.

INFRAESTRUCTURA, CRECIMIENTO Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Los principales nexos entre infraestructura y desarrollo se enfocan en su relación con la productividad, la competitividad, la inversión privada, el crecimiento económico y la reducción de la pobreza.

Por ello, las políticas y acciones de los gobiernos en el sector confrontan retos en aspectos como la optimización de las inversiones, la reducción de los costos de producción, el crecimiento del empleo, entre otros.

Vistas desde su rol en los procesos productivos y la estabilidad macroeconómica hasta su papel como factor esencial para reducir la pobreza y conservar el ambiente, las estrategias para el desarrollo de la infraestructura siempre se han caracterizado por ser dinamizadores de la inversión pública y privada, así como de la movilidad social.

Cuando en América Latina y el Caribe (ALC) se advirtió que en la década pasada, por varios años consecutivos, se tuvieron tasas de crecimiento superiores al 4%-5%, mientras la inversión en infraestructura no superaba el 2%, uno de los retos para los países de la región era gestionar el desarrollo de sus infraestructuras para lograr la sostenibilidad del crecimiento.

FINANCIAMIENTO SUBNACIONAL

En Ecuador, el Banco del Estado actúa como instrumento para la aplicación de políticas públicas bajo un nuevo modelo de crecimiento y desarrollo que usa como variable instrumental la inversión pública. A través de distintos programas de crédito con subvención el banco financia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) en la ejecución de proyectos de infraestructura.

Dichos proyectos incrementan su capacidad de financiamiento a través de subsidios al repago de la deuda que ofrece el Estado. Los programas de crédito con subvención del banco comprenden: saneamiento ambiental y desarrollo comunitario (Promadec-PDM), financiamiento para el desarrollo provincial (Prodepro), financiamien-

to de equipo caminero (Procecam), y fomento de la pesca artesanal (Pro-pescar). Mediante estos programas, el banco apoya el desarrollo de la obra pública por parte de los gobiernos municipales orientada a la expansión de sus servicios básicos.

Otro enfoque de financiamiento subnacional es la que realiza el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), de México, bajo el lema "un municipio se transforma con el desarrollo de proyectos". Uno de los objetivos estratégicos del banco es ampliar la frontera de municipios atendidos con crédito y programas de asistencia técnica.

En ese sentido, el Programa Banobras-FAIS (Fondos de aportaciones para la infraestructura social) se orienta a resolver los problemas por los que un municipio podría no contratar un crédito para ejecutar sus proyectos, esto es: (1) falta de cultura crediticia y elevados costos de originación, (2) baja capacidad para gestionar las autorizaciones locales necesarias, (3) insuficiencia de las participaciones federales para ser utilizados como fuente de pago, y (4) falta de una cartera de proyectos de infraestructura relevantes.

Este es un esquema de ingeniería financiera exitoso que permite anticipar recursos a los municipios de algunos de los estados con mayor nivel de marginación, al comienzo de sus respectivas administraciones municipales, lo que se traduce en la ejecución de proyectos más ambiciosos.

Un instrumento de financiamiento alternativo para obras de infraestructura municipal vía el mercado de capitales es el Fideicomiso Público Municipal, que busca promover el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE),

de Argentina, con la participación del sector privado de las distintas regiones del país. Este es un modelo generador de actividad productiva regional basado en una estructura jurídico-financiera que permite el acceso de los municipios al financiamiento privado vía el mercado de capitales. Este esquema fortalece el débil nivel de protección legal e institucional que percibe el inversor en las regiones.

FINANCIAMIENTO NACIONAL

En el plano del financiamiento nacional de infraestructura, el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de Brasil, apoya grandes proyectos en los sectores de electricidad, telecomunicaciones, saneamiento ambiental, logística y transporte, gas y petróleo, y energías

Este es un esquema de ingeniería financiera exitoso que permite anticipar recursos a los municipios de algunos de los estados con mayor nivel de marginación, al comienzo de sus respectivas administraciones municipales, lo que se traduce en la ejecución de proyectos más ambiciosos.

renovables. Las principales modalidades de financiamiento consisten en el financiamiento corporativo (mediante garantías ligadas a los accionistas), y el Project Finance. En el marco de su función anticíclica, el BNDES participa en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) que impulsa el gobierno federal y tiene como ejes de actuación a los sectores energético, logístico y social y urbano, con una cartera de préstamos de R\$132.897 millones (US\$75,385.4 millones) para apoyar a 331 proyectos.

Una de las modalidades importantes adoptadas en el financiamiento nacional de infraestructura frente a las limitaciones existentes en el crédito bancario para este tipo de proyectos en el Banco Nacional de Costa Rica (BN), es el de la Participación Público Privada (PPP). Otros modelos de financiamiento no tradicional que impulsa el BN son los esquemas de concesión, titularización y fondo de inversión. Estos mecanismos para la construcción de la obra pública además de sus

efectos positivos sobre el mercado de valores (en el financiamiento por esta vía) permiten: generar instrumentos de inversión de largo plazo; nuevas opciones para los fondos de pensiones y los fondos de inversión; así como movilizar el ahorro doméstico para el desarrollo nacional en lugar de ser exportado.

COOPERACIÓN FINANCIERA, INFRAESTRUCTURA Y AMBIENTE

La cooperación financiera internacional contribuye al desarrollo de la región a través del financiamiento para obras de infraestructura básica. El banco alemán KfW –un importante socio de la región– orienta el 80% de sus asignaciones totales en América Latina y el Caribe en el área de infraestructura tales como transporte (construcción de carreteras, puertos y ferrocarriles), agua y saneamiento, riego y manejo de agua, y nuevas áreas prioritarias de apoyo que se relacionan con el medio ambiente a través de la conservación de la

biodiversidad y en especial la energía (energías renovables-ER y eficiencia energética-EE) en el marco del financiamiento para el combate al cambio climático. Así, la cartera del banco relacionada con el cambio climático ha tenido asignados 7 billones de EUR para proyectos orientados a protección ambiental y de recursos naturales durante los últimos 10 años. El 39% del portafolio total a fines de 2007 se orientó a proyectos enfocados en la mitigación o la adaptación al cambio climático.

INFRAESTRUCTURA E INTEGRACIÓN FÍSICA


Más allá del financiamiento nacional y subnacional de infraestructura, se observa una importante contribución de la banca de desarrollo al proceso de integración física regional mediante proyectos de infraestructura en el marco de la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana (IIRSA), cuyo mandato culmina el 2010. El IIRSA es una iniciativa de los 12



países de Sudamérica para alcanzar la integración física en las áreas de transporte, comunicaciones y energía, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible en la región. Dos de las instituciones multilaterales que participan en esta iniciativa son la Corporación Andina de Fomento (CAF) y Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). En la última década, la CAF ha aprobado operaciones por US\$ 5,615 millones para la ejecución de más de 50 proyectos de integración física con una inversión total superior a US\$ 20,500 millones. Asimismo, Fonplata apoya técnica y financieramente a las iniciativas de desarrollo armónico e integración en el ámbito de sus países miembros (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay). El Fondo procura nuevos recursos financieros para potenciar su acción mediante la creación del Fondo para el Desarrollo de Proyectos de Integración Regional (FONDEPRO), así como mediante el financiamiento potencial a través de operaciones de cofinanciamiento con el BID, BNDES y el Banco de Desarrollo de China.

Tras la culminación del IIRSA, en 2010, se prevé una continuación de los procesos en el marco del UNASUR

a través del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de dicho modelo de integración. Desde la perspectiva de la integración fronteriza, el desarrollo de infraestructura procura facilitar el movimiento de personas y bienes, así como mejorar las condiciones de vida de los habitantes de las regiones fronterizas. El plan binacional de desarrollo de la región fronteriza Ecuador-Perú (Capítulo Ecuador) tiene como rol ordenar la captación de recursos y promover la adecuada ejecución de sus programas y proyectos, los mecanismos financieros a este propósito consideran: (1) aportes y gestiones directas de los gobiernos de Ecuador y Perú, (2) un fondo nacional para la paz y el desarrollo (3) un grupo binacional de promoción de la inversión privada, y (4) un grupo consultivo de financiamiento internacional Ecuador-Perú. Cabe destacar que los planes binacionales constituyen foros o instancias de planificación y no mecanismos de ejecución de los proyectos los cuales se encargan a las Secretarías de Estado de los sectores correspondientes.

Las ponencias del seminario están publicadas en la página de ALIDE: www.alide.org.pe 



Seminario latinoamericano sobre financiamiento de la infraestructura, realizado en la sede del BdE, en Ecuador.

Se observa una importante contribución de la banca de desarrollo al proceso de integración física regional mediante proyectos de infraestructura en el marco de la Iniciativa para la Integración Regional Suramericana (IIRSA), creado por los 12 países de Sudamérica para alcanzar la integración física en las áreas de transporte, comunicaciones y energía, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible en la región.

