



Infraestructuras: Una oportunidad para América Latina

El impacto de la crisis financiera en la economía real se vio significativamente amplificado por el colapso sin precedentes del comercio mundial en los últimos meses de 2008 y primeros de 2009. En el mismo sentido, y al margen de otros factores, la recuperación mundial es muy dependiente de la reactivación de los flujos comerciales.

Latinoamérica ha experimentado claramente un cambio encomiable en sus condiciones financieras que lo coloca con buen pie de cara al futuro. Ello, sin embargo, podría ser potenciado, si se enfrenta decididamente las enormes deficiencias en términos de infraestructura. Como se conoce, diferentes estudios han arrojado de manera consistente, una relación uno a uno entre crecimiento y la necesidad de ampliar la infraestructura del país. Así, el crecimiento a largo plazo de la región podría verse mellado de no salvarse este obstáculo.

Los efectos de una mayor infraestructura sobre el crecimiento y la disminución de la pobreza han sido también destacados en distintas investigaciones. Una mayor infraestructura permite una reducción de tiempos y los costos logísticos, y en una era de mayor integración internacional, se convierte en un elemento clave para el comercio exterior y la atracción de inversión extranjera directa. En paralelo, un mayor acervo de infraestructura puede generar mayor calidad de vida en los sectores más pobres, pues mayores vías de comunicación dan espacio a que las comunidades rurales tengan mejor conexión con los mercados; asimismo, incentiva la asistencia escolar y consecuentemente eleva el nivel de capital humano, incrementando las expectativas de ingresos y trabajo. Otra manera como la infraestructura impacta sobre las condiciones de vida de las personas, es dando mayor acceso a servicios básicos como agua potable y alcantarillado que trae mejoras destacables en las condiciones de salud de la población.

Sin embargo, la región se ha rezagado en este objetivo como consecuencia de continuos ajustes fiscales que priorizaron reducciones en infraestructura sobre el gasto corriente. Más adelante, con los procesos de privatización, la estrategia de los gobiernos descansó en la mayor entrada de capital privado, lo cual mejoró la calidad de la infraestructura, pero no pudo compensar la caída del componente público. Para tener una idea de las brechas existentes, basta señalar que en los setentas, los niveles de infraestructuras en Latinoamérica eran comparables al de varios de los llamados Tigres Asiáticos. En efecto, mientras los países más pujantes de Asia han venido invirtiendo hasta alcanzar tasas superiores al 5% del PIB, Latinoamérica apenas ha podido superar el 2% recientemente. Esto último incluso es más alarmante si se tiene en cuenta que en los ochentas, la inversión en infraestructura de la región se aproximaba al 3,5% del PIB.

Ahora que parece que las reformas estructurales se vienen consolidando, diferentes gobiernos latinoamericanos, con muy buen tino, vienen planteando diferentes

estrategias para ampliar el stock de capital en carreteras, puertos, vías férreas, medios de transporte masivo, obras de saneamiento, entre otros, con ánimos de recuperar el tiempo perdido. Lo anterior está muy bien, no obstante, será importante considerar elementos relevantes que pueden marcar la diferencia entre el éxito y el fracaso de canalizar mayores recursos a estos objetivos. Así, entre otras cosas, se deberá identificar claramente las necesidades y prioridades en infraestructura del país; institucionalizar un proceso objetivo de análisis costo-beneficio que señale los proyectos socialmente rentables y que permita dilucidar el grado de participación del sector público y sector privado; diseñar un proceso de asignación o concesión de los proyectos que sea claro, ágil y transparente donde queden también definidos excepcionalmente las cláusulas de renegociación para evitar abusos de ambas partes; finalmente, tomando en cuenta que estos proyectos requerirán diferentes modalidades de financiamiento, será necesario valorar convenientemente la capacidad del mercado de capitales, a fin de considerar los vehículos financieros que pueden entrar en funcionamiento para los diferentes procesos o plantear mejoras en la regulación.

En línea con lo anterior, será muy recomendable considerar la posibilidad de que los fondos de pensiones privados en la región puedan participar de manera más activa financiando infraestructura, siguiendo el camino exitoso marcado por Chile. La experiencia internacional brinda evidencia muy destacable no sólo respecto al impacto que este tipo de financiamiento puede tener sobre la economías, sino también respecto a las claras ventajas que los participantes en los fondos de pensiones pueden obtener a cambio, al incorporar en sus carteras activos que tienden a mostrar una rentabilidad destacable, permiten reducir el riesgo global de la cartera y a su vez logran un mejor emparejamiento de los tiempos entre los activos y pasivos de largo plazo que gestionan estas industrias.

Enfocarse en reducir las brechas de infraestructura latinoamericanas con el resto del mundo es una tarea de altísima prioridad, que puede significar la oportunidad de dar un salto cualitativo en el desarrollo de la región, y pasar a jugar en ligas mayores.

David Tuesta
Economista jefe Tendencias Globales
Servicio de Estudios de BBVA