



NACIONES UNIDAS



I I R S A
INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

Sesión de Apertura

Laura López

Secretaria de la Comisión. CEPAL

Material del Curso
"Integración y Desarrollo de la Infraestructura
Regional Sudamericana"

Santiago, Chile - 6 al 10 de octubre de 2008

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente

Palabras de Bienvenida de la Señora Laura López
Secretaria de la Comisión de la CEPAL
Curso “Integración Regional de la Infraestructura Regional Sudamericana”
6 de octubre de 2008, Sede de la CEPAL

Señor Sergio Bitar, Ministro de Obras Públicas de Chile

Señor Ricardo Carciofi, Director del Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe del BID y representante de la Secretaría Ejecutiva del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA

Estimados representantes del Banco Interamericano de Desarrollo y de la Corporación Andina de Fomento

Señores expositores y participantes del curso

Señoras y señores:

Deseo en primer lugar, darles en nombre de la Secretaria Ejecutiva de CEPAL, señora Alicia Bárcena, la más cordial de las bienvenidas a este curso sobre Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana, cuyo propósito es fortalecer las capacidades técnicas de los equipos que colaboran con las Coordinaciones Nacionales de IIRSA.

Nos involucramos en este emprendimiento con la profunda convicción de que es necesario construir una relación virtuosa entre los procesos de integración física y económica de los países y pueblos de la región, y la creación y el desarrollo de las obras de infraestructura.

Uno de los principales desafíos que hoy enfrentan los países de América Latina y el Caribe es la necesidad de aumentar la inversión en infraestructura básica y mejorar la eficiencia en la provisión de los servicios asociados a su explotación. La provisión eficiente de los servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, especialmente en aquellos países que han orientado su crecimiento hacia el exterior y cuya estructura productiva debe competir con agentes económicos externos incluso en el mercado interno. La prestación eficiente de tales servicios condiciona significativamente la productividad y competitividad de agentes económicos, industrias y economías, lo mismo que la calidad de vida de las personas.

Por lo tanto, la ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención y mantención en el

tiempo de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales, como lo prueban distintos “cuellos de botella” que es posible apreciar en varios países de la región por efecto de los déficit de inversión en las infraestructuras de transporte y de energía.

Los países requieren ampliar y modernizar su infraestructura básica de acuerdo con estándares tecnológicos internacionales, lograr mayores niveles de cobertura del territorio nacional y satisfacer con eficacia las necesidades de servicios de infraestructura de los agentes económicos y las personas. La adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, permiten , en algunos casos, suplir el déficit que pudiera tener en la dotación de determinados recursos naturales y facilita la internacionalización de la prestación de los servicios conexos, lo que favorece la implementación de políticas de integración regional y el crecimiento de las economías nacionales. En este sentido, la disponibilidad creciente de obras de infraestructura conforme a los requerimientos sistémicos, así como la prestación eficiente de servicios conexos, contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva.

Históricamente las decisiones de inversión de los agentes privados se han visto particularmente afectadas por las crisis financieras ocurridas de modo cíclico tanto en la región como fuera de ella, realidad que en estas semanas nos golpea con fuerza nuevamente y cuyos efectos no es posible prever con certeza.

Los inversores privados son sumamente sensibles a los riesgos financieros y regulatorios presentes en este tipo de emprendimientos y sólo eligen algunos países y determinados proyectos para sus inversiones. Además, desde el lado de los usuarios diversas encuestas han registrado un creciente descontento respecto de la calidad y costo de los servicios recibidos, producto de mercados no competitivos y de la existencia de marcos regulatorios deficientes o incompletos para proteger sus derechos. Como consecuencia, el flujo de capitales privados hacia la infraestructura en América Latina y el Caribe ha disminuido marcadamente.

A la trayectoria apuntada se le suma que, por causas distintas, las otras dos fuentes tradicionales para el financiamiento de la infraestructura, el sector público y los organismos multilaterales de crédito (OMC), mantienen una escasa participación en el financiamiento de este tipo de proyectos. Las restricciones fiscales y el servicio de la deuda de muchos países de la región han implicado que los recursos provenientes de los presupuestos públicos para la inversión en infraestructura sean actualmente los más bajos de los últimos veinte años.

En síntesis las necesidades de inversión en infraestructura de los países de la región no disponen del respaldo financiero requerido, ni desde los gobiernos, ni de los organismos multilaterales ni del sector privado, en los términos y montos que los países requieren para cerrar las brechas de los distintos déficit y afrontar los desafíos de una economía mundial cada vez más globalizada. Más claramente aún, las actuales necesidades de nuevas inversiones y de mantenimiento del *stock* superan ampliamente los fondos que, por un lado, pueden contribuir los gobiernos con sus recursos y, por otro lado, son marcadamente mayores a los que el sector privado y los organismos multilaterales están aportando actualmente.

En un marco de restricción presupuestaria las posibilidades de los gobiernos de crear espacio fiscal para derivar recursos hacia la inversión son limitadas en el corto plazo de no mediar una reformulación de la estructura del gasto que privilegie el desarrollo de determinados proyectos sobre otros gastos. El sector privado, por su parte, se ha vuelto extremadamente selectivo en sus decisiones de inversión. Para los organismos multilaterales, la reformulación de sus carteras de préstamos –para aumentar su asistencia en el sector de infraestructura– requiere un tiempo de análisis y evaluación de la factibilidad de los proyectos e incluso de negociación con los gobiernos prestatarios.

Todo esto abona la percepción de un lento camino para cerrar la brecha entre necesidades y disponibilidad de financiamiento para infraestructura en la región.

Dentro de este contexto, existen, sin embargo, algunas propuestas recientes e instrumentos ya probados que podrían ser una herramienta eficaz para incrementar la inversión en infraestructura en un plazo más o menos cercano. No sólo se trata de ir recuperando la inversión pública sobre la base de la mejor situación fiscal de los países de la región en los años más recientes, sino, además, aprovechar mejor los distintos mecanismos de financiación que se han ido desarrollando bajo el alero de las asociaciones público privadas, lo que puede sumarse a la mejora de los contratos, el desarrollo de garantías y la asistencia de los organismos multilaterales en una perspectiva distinta a la que predominó durante los años noventa.

Estas son algunas de las preocupaciones que queremos transmitirles en este curso y algunas de las principales áreas temáticas que abordaremos durante estos días. Quedan ustedes en su casa.

Muchas gracias.