

Encuentro de Ministros de Transportes e Infraestructuras de Iberoamérica

Las asociaciones público-privadas para el desarrollo de infraestructuras

Antonio J. Sosa

Vicepresidente Corporativo, Infraestructura

Montevideo, 10 al 13 de Julio de 2007



- 1. Importancia de la infraestructura en el desarrollo**
- 2. Las grandes brechas en la infraestructura de América Latina**
- 3. Naturaleza de las APP y ¿Cómo pueden ayudar estas estructuras?**

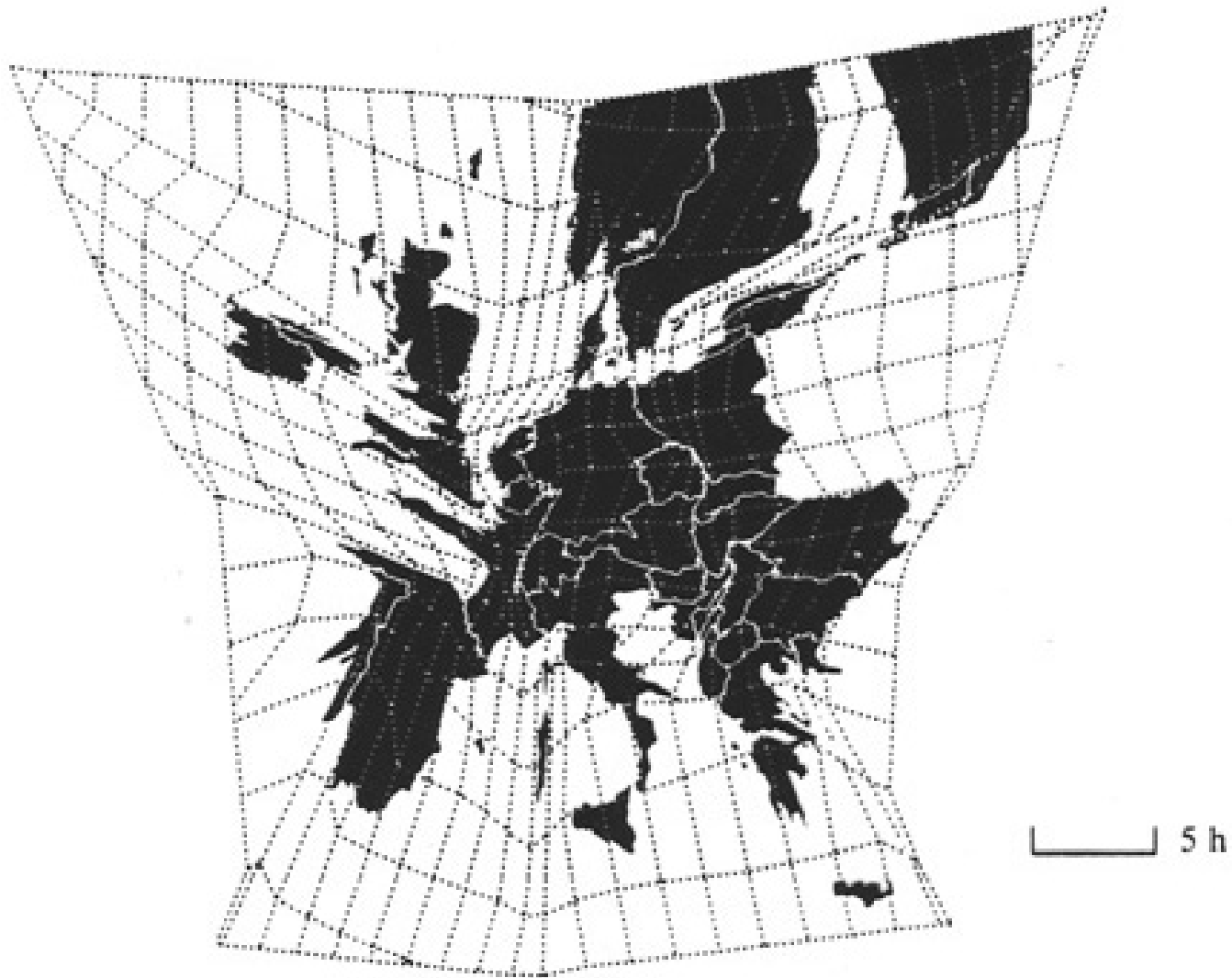


Importancia de la Infraestructura en el Desarrollo

- Sociedades humanas intervienen el territorio con su tecnología
- Para incrementar su potencial económico, extender habitabilidad, accesibilidad, conectividad y productividad
- Como sector, es una fuente de empleo y cohesión social (15-20% del PIB en países industrializados)
- Infraestructura: Un Bien Público
 - Multiplicador productividad y calidad de vida
 - Genera externalidades económicas y sociales en toda la sociedad
 - Requiere Política de Estado para su desarrollo y buen funcionamiento:
 - servicios para todos
 - equidad territorial



El incremento de la accesibilidad tiene el efecto de CONTRAER EL TERRITORIO



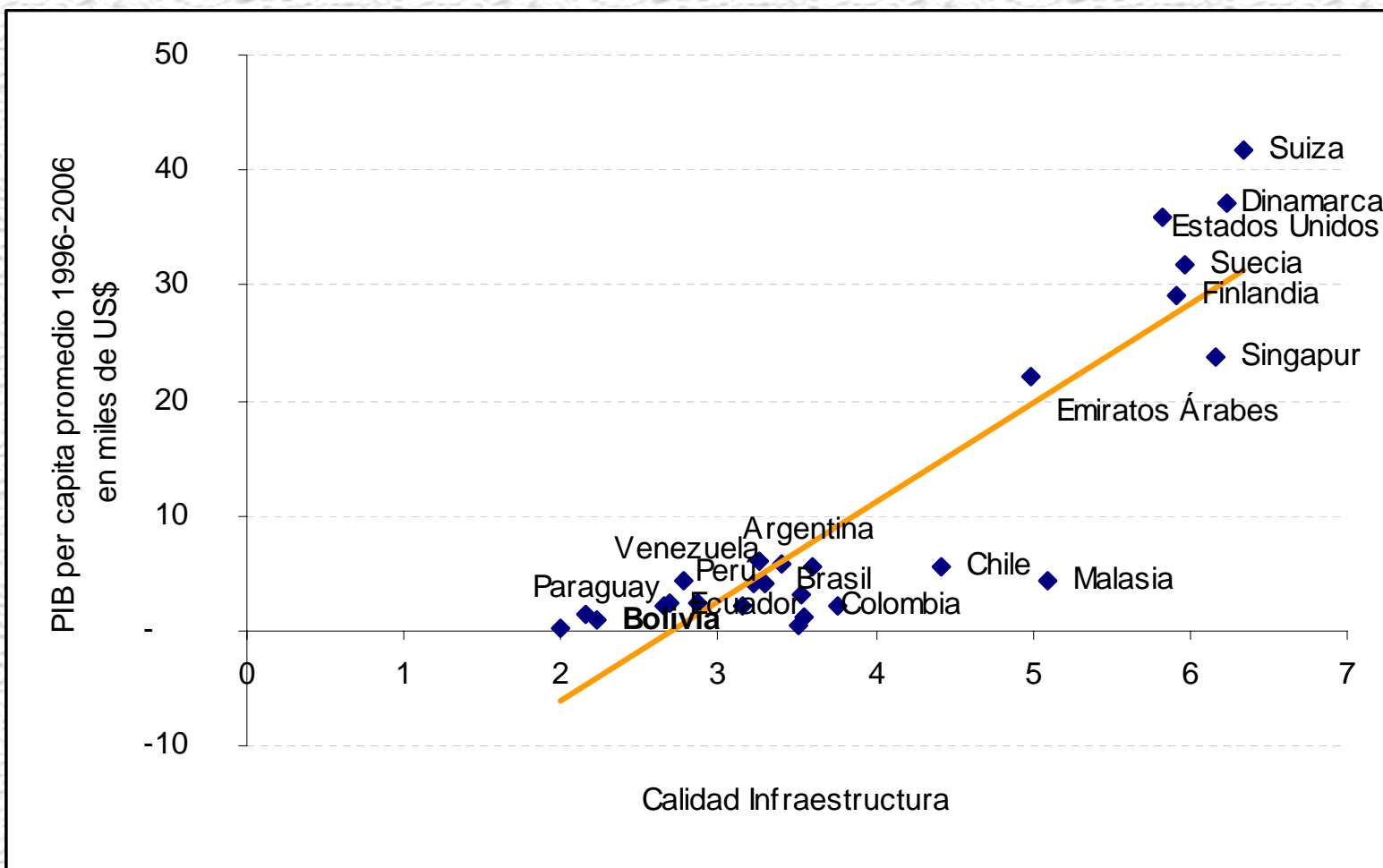
(b) Fuente: Spiekerman y Wegener, 1998

Figure 14. Time - space maps of the rail network in Europe: (a) 1993 and (b) 2010.



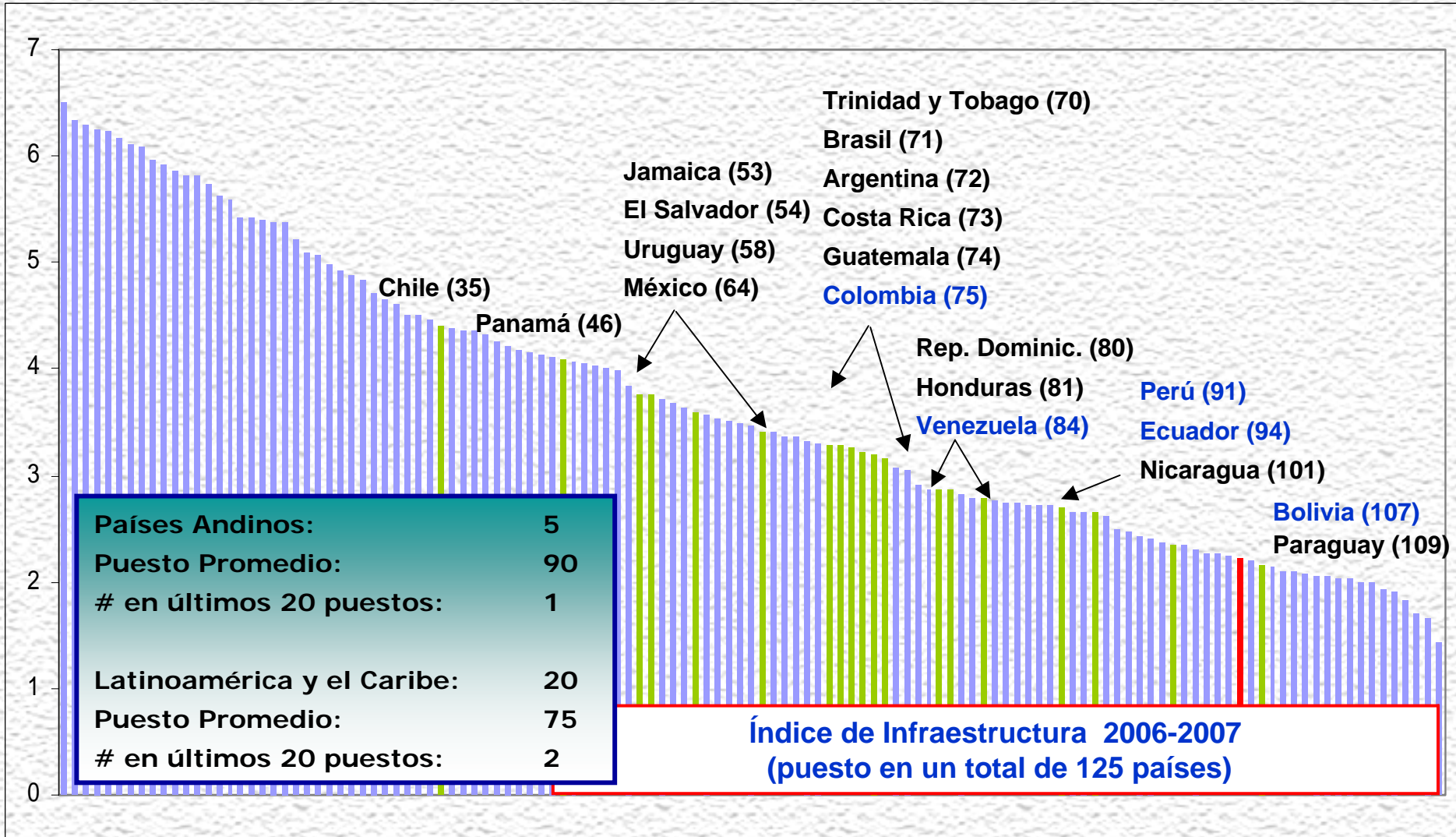
Existe una relación clara entre calidad de infraestructura y desarrollo

Relación entre el PIB per capita y el nivel de infraestructura





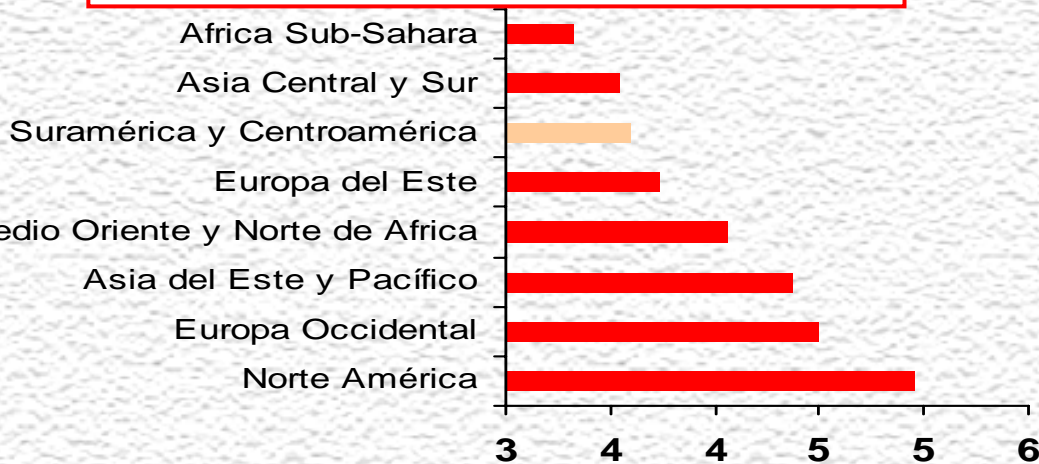
Para los inversionistas, la región exhibe bajos niveles de cantidad y calidad en su dotación de infraestructura ...



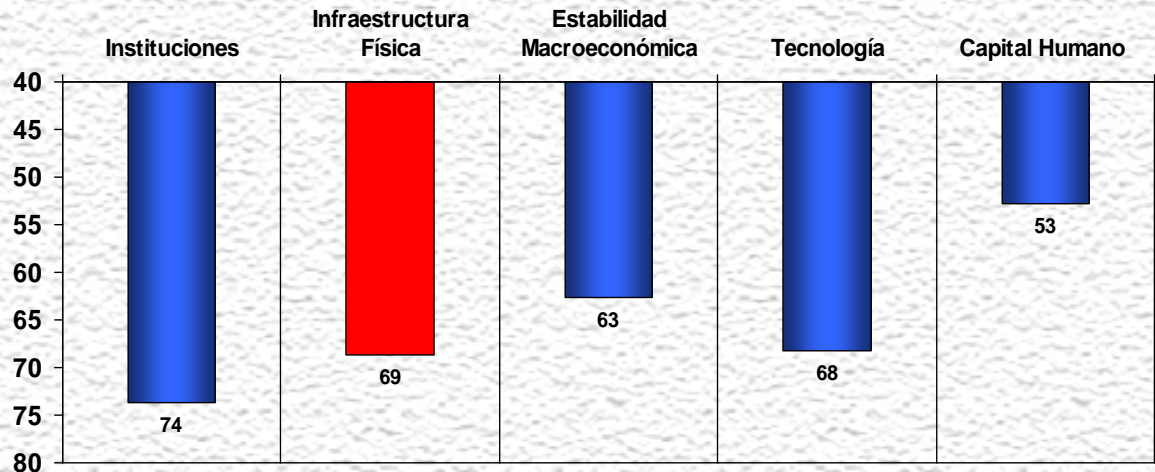


Para los inversionistas, la inadecuada infraestructura está vinculada a la baja productividad de la región ...

Indice de competitividad global por región

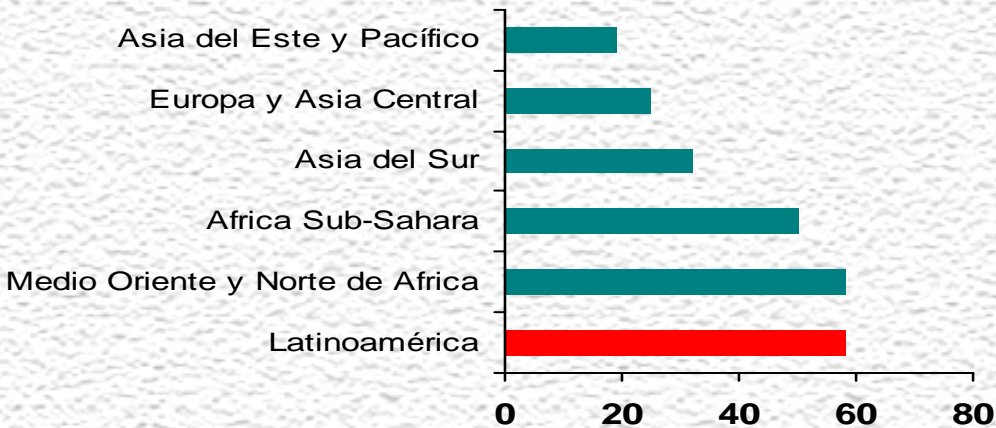


Componentes seleccionados de competitividad (posición de Latinoamérica entre 104 países)



Fuente: Foro Económico Mundial, 2004

Porcentaje de empresas que perciben a la infraestructura como un problema importante



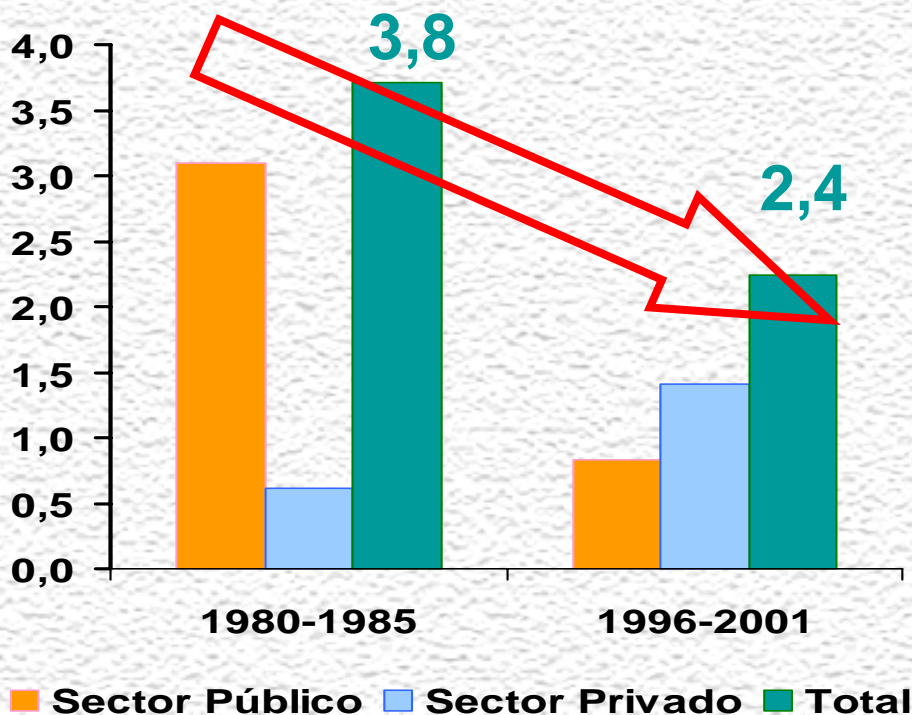
Fuente: Banco Mundial, Encuestas sobre Clima de Inversión, 2004

Efectos adversos:

- Productividad (mayores costos de operación para los sectores productivos)
- Cuellos de botella restringen la articulación social y el comercio
- Necesidad de mantener altos niveles de inventarios
- Dificultad para atraer inversión extranjera

Es un hecho que Latinoamérica ha reducido notablemente su inversión en infraestructura

Latinoamérica: Inversión en Infraestructura como % del PIB



Principales causas:

- Bajo ahorro doméstico
- Baja inversión pública
- Desbalances fiscales se ajustan reduciendo la inversión pública
- Incapacidad del sector privado por sí solo de hacer frente a las amplias necesidades de financiamiento
- Contracción de flujos de capitales externos



... y se ha venido generando una creciente brecha en la disponibilidad de infraestructura nacional

- La región invierte hoy alrededor del **2.5%** del PIB en infraestructura, cuando debería estar más cerca del **6%**, de acuerdo con las mejores prácticas

LA BRECHA SE EXPRESA EN INSUFICIENCIAS EN:

- **Plataforma logística nacional**
 - puertos y aeropuertos congestionados y mal conectados con su hinterland
 - carreteras insuficientes y pobremente mantenidas)
- **Logística urbana**
 - escasas redes de transporte masivo y trenes de cercanías
 - ciudades congestionadas perdiendo calidad de vida y competitividad
 - una escasa expansión de servicios
- **Energía**
 - precios que no reflejan costos, escasas inversiones, crisis energéticas crónicas
 - escasa cobertura rural, gasoductos, oleoductos
- **TICs**
 - escasos servicios rurales, brecha digital en aumento)
- **Agua y Saneamiento**
 - cobertura insuficiente de los sistemas de suministro, distribución y saneamiento urbana y rural



... y también en la infraestructura que facilita conexiones internacionales con los vecinos

- Numerosos proyectos de la **Red Transuramericana** planeada son apenas **los primeros enlaces terrestres** entre pares de países suramericanos:
 - Venezuela – Brasil: Sta. Elena de Wuairén - Manaus
 - Perú – Brasil: Corredor Interoceánico Sur
 - Bolivia – Brasil: Sta. Cruz – Pto. Suárez
 - Bolivia – Paraguay: Asunción – La Patria - Villamontes
- Se requieren **urgentes incrementos de capacidad** en corredores críticos:
 - BR 101 (autopista de Mercosur)
 - Paso del Cristo Redentor (Argentina – Chile)
 - Corredor de alta velocidad Norte-Sur Suramericano (llanos-piedemonte-costa)
 - Conexiones carreteras con ríos amazónicos
- La cartera de 350 proyectos de IIRSA requiere una inversión estimada en **US\$ 37.000 millones**



IIRSA: 54 operaciones por \$4.372 MM para 45 proyectos con inversiones superiores a \$12.700 MM

- Venezuela: Enlace ferroviario de Caracas con la Red Nacional
- Venezuela: Apoyo a la navegación comercial del Eje Fluvial Orinoco-Apure
- Brasil: Interconexión Eléctrica Venezuela-Brasil
- Colombia: Corredor Buenaventura-Bogotá (Túnel de La Línea)
- Colombia: Carretera Buga-Buenaventura**
- Enlace Amazónico con Colombia y Perú (Carretera Troncal del Oriente)
- Ecuador: Acceso al Río Putumayo (tramo Julio Andrade-Santa Bárbara-La Bonita)
- Ecuador: Conexión Transandina Central (tramo Tandapi- Alog)
- Puente Segmental sobre Río Babahoyo**
- Carretera Baeza-Tena
- Carretera Vilcabamba-Bella Vista
- Carretera Puyo-Macas
- Ecuador: Corredor Trasandino del Sur
- Carretera Sucúa-Bella Unión-Limón-Plan de Milagro-Gualaquiza
- Carretera Chiclayo-Chongoyape
- Perú: Corredor Vial Amazonas Norte LC
- Perú: Corredor Amazonas Central (tramo Tingo María-Aguaytia-Pucallpa)
- Brasil: Interconexión Vial Venezuela-Brasil
- Perú: Corredor Vial de Integración Bolivia-Perú
- Bolivia: Carretera de Integración Huachacalla Pisiga
- Bolivia: Corredor Vial de Integración Bolivia - Chile
- Gasoducto Bolivia - Brasil
- Bolivia: Carretera Potosí-Uyuni
- Bolivia: Corredor Vial de Integración Bolivia - Argentina
- Bolivia: Carretera Camargo-El Puente y programa de puentes
- Programa carretera Tarija-Bermejo
- Interconexión eléctrica Comahue-Cuyo
- Argentina: Corredor Buenos Aires-Santiago (accesos al Paso Pehuenche, RN40 y RN 145)
- Pavimentación Tramo Malargüe-Barrancas RN 40



En rojo: Proyectos aprobados durante 2007.

- Venezuela: Estudios Ferrocarril Ciudad Guayana-Maturín-Estado Sucre
- Venezuela: Estudios Carretera Ciudad Guayana (Venezuela)-Georgetown (Guyana)
- Perú: Rehabilitación ferrocarril Huancayo-huancavelica
- Carretera de Integración Guayamerín-Riberalta
- Brasil: Programa Vial de Integración, Estado de Rondonia
- Programa de desarrollo vial Fase II Rondonia
- Perú: Corredor Vial Interoceánico Sur (tramos 2, 3 y 4) y garantías
- Bolivia: Carretera "Y" de Integración**
- Bolivia: Corredor Vial de Integración Santa Cruz-Puerto Suárez (tra 3, 4 y 5)
- Bolivia: Gasoducto Transredes
- Bolivia: Corredor Vial de Integración Bolivia - Paraguay
- Argentina: Estudios para rehabilitación Ferrocarril Jujuy-La Quiaca
- Argentina: Acceso al Paso de Jama (Argentina-Chile)
- Paraguay: Rehabilitación y pavimentación de los corredores de integración RN10 y Rn11 y obras complementarias
- Estudios para el mejoramiento de la navegabilidad, gestión institucional y esquema financiero de operación de la Hidrovía (Arg., Bol., Bra., Py., Uy)
- Programa de integración regional en el Estado de Santa Catarina
- Argentina: Programa Obras Viales de Integración entre Argentina y Paraguay**
- Argentina: Interconexión eléctrica Rincón-Santa María-Rodríguez
- Argentina: Pavimentación RN81
- Argentina / Brasil: Centro fronterizo Paso de los Libres-Uruguiana
- Uruguay: Megaconcesión de las principales vías de Uruguay conexión con Argentina y Brasil
- Uruguay: Programa de Infraestructura Vial Fase II
- Uruguay: Central Térmica Punta del Tigre**
- Argentina: Corr. Buenos Aires-Santiago (variante vial Laguna La Picasa)
- Argentina: Corr. Buenos Aires-Santiago (variante ferroviaria Laguna La Picasa)

¡Nada de lo hecho hasta ahora es suficiente para generar la infraestructura necesaria en América Latina!

los ejemplos de España, Chile y México nos indican la urgencia de contar masivamente con la participación privada bajo la dirección y planificación del Estado

Alianzas Público-Privadas



Ante estas brechas ¿ cuáles son los desafíos ?

CANTIDAD:

- Aumentar inversión a 5-6% del PIB según mejores prácticas

CALIDAD:

- Mejorar la capacidad de preparación y ejecución de proyectos **ProINFRA** **MCV**
- Priorizar planes y proyectos de infraestructura a través de una visión integral del territorio: **CONDOR** **GeoSUR**
- Mejorar la gestión de impactos sociales y ambientales de los proyectos
- Incorporar mecanismos de participación pública en la planificación y decisión (calidad de proyectos, transparencia, participación de las comunidades)

FINANCIAMIENTO:

- Aplicar mecanismos innovadores de financiamiento:
 - Profundizar mercados financieros nacionales (AFP's)
 - Flexibilizar políticas de bancos nacionales de desarrollo (para infraestructura)
 - Aumentar capacidades para incorporar al sector privado como socio estratégico para la financiación y ejecución y gestión de proyectos (Concesiones y APPs): **Chile y España**

El zoológico de los proyectos





El rol de la CAF en un ambiente de escasa capacidad de endeudamiento externo

En las alianzas público – privadas la CAF juega un rol de:

- Apoyo técnico y legal (estudios técnicos, diseños, bases de licitación, contratos). Un nuevo instrumento: **ProINFRA**
- Identificación de riesgos y factores clave para bancabilidad
- Distribución de riesgos entre sectores público y privado
- Intermediación o arbitraje entre diferenciales de precios
- Titularización de valores económicos difusos
- Estructuración de instrumentos financieros específicos adaptados a la necesidad de cada caso (orientación al cliente)

Una alianza público- privada sólida requiere:

- Proyecto con viabilidad económica (puede requerir subvención estatal)
- Institucionalidad responsable y creíble ante los socios privados y los financiadores (ley, marco regulatorio, carrera profesional)
- El compromiso de pagos al proyecto debe estar vinculado a la capacidad de pago de la economía en el largo plazo



Desafíos: calidad de la gestión y diversificación del financiamiento

1. Calidad de Proyectos: capacidad de preparación y ejecución de proyectos en los países => Desarrollo institucional.
2. Mayor atención política al mantenimiento de la infraestructura.
3. Gestión de impactos sociales y ambientales de los proyectos; mecanismos de participación pública.
4. Coordinación de inversión en infraestructura con autoridades económicas y sectores productivos.
5. Viabilizar opciones de financiamiento:
 - Desarrollo de mercados financieros nacionales y AFPs
 - Flexibilizar políticas de bancos nacionales de desarrollo
 - Capacidades para incorporar al sector privado como socio estratégico para la financiación y ejecución de proyectos
 - Mecanismos de compensación regional para tratamiento de asimetrías y efectos de desbordamiento



¿Soluciones basadas en la cooperación entre los gobiernos y el sector privado?

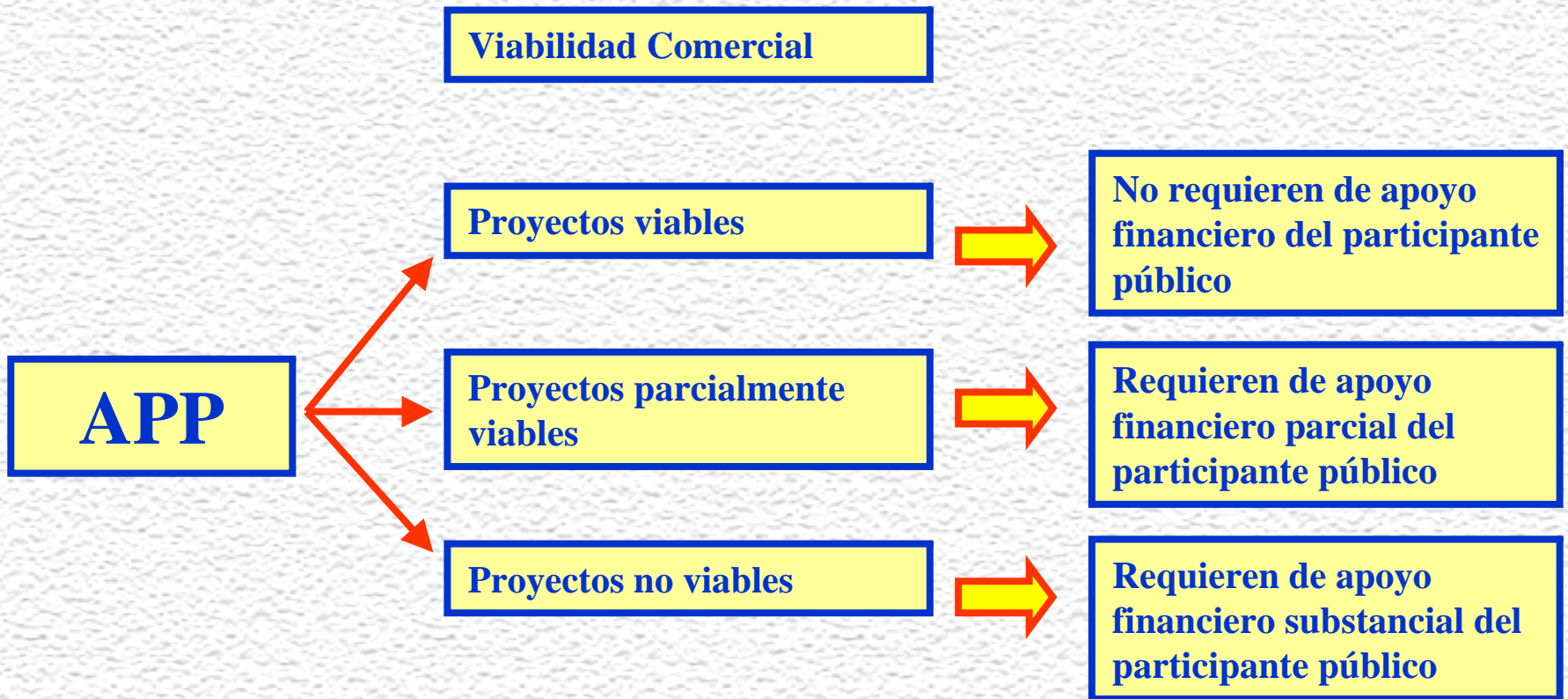
- Ejecución de proyectos de infraestructura mediante **Alianzas Público-Privadas (APPs)**, basados en:
 - la capacidad técnica y de ejecución del sector privado,
 - la credibilidad crediticia del sector público **RETO**
 - la existencia de un marco jurídico bien definido **RETO**
 - la existencia de una entidad de regulación funcional **RETO**
 - La captación de recursos financieros de las AFP y mercados **RETO**

¿QUÉ ES UNA APP?

- **Es un acuerdo contractual entre un ente público y una entidad privada**
- **mediante el cual se aprovechan las capacidades y recursos de cada participante para lograr la prestación de un servicio público**
- **cuyos parámetros han sido previamente definidos por el gobierno**
- **y donde los participantes comparten los riesgos y retornos asociados a la prestación de dicho servicio**

- **Vialidad (carreteras, puentes, túneles, etc.)**
- **Servicios públicos**
 - Agua y saneamiento
 - Electricidad
 - Recolección de basura, aguas servidas
 - Servicios penitenciarios
- **Edificaciones Públicas**
 - Oficinas
 - Escuelas
 - Hospitales
 - Centros de reclusión

Se asume que en los tres casos el proyecto presenta viabilidad económica



- Marco jurídico inapropiado o inexistente y falta de preparación de factores críticos anteriores a la licitación
- Poca credibilidad del Participante Público
- Calificación Crediticia (Rating) de los países a nivel internacional
- Impacto de experiencias previas negativas

¿Que hace falta antes de Licitarse?

- **Un Marco Legal que defina, entre otros elementos:**
 - Políticas tarifarias (peajes, etc)
 - Posibilidad de establecer prendas sobre la recaudación o el contrato
 - Mecanismos de regulación y entes reguladores;
 - Mecanismo para la sustitución del operador

- **El Contrato a licitarse debe establecer, entre otros elementos:**
 - Plazo inicial – eventuales prorrogas
 - Obligaciones de las partes (para ambos socios)
 - Penalidades por incumplimiento (para ambos socios)
 - Fijación y ajustes de tarifas
 - Equilibrio económico (para ambos socios)
 - Causas de extinción y mecanismo de liquidación (para ambos socios)
 - Garantías y soportes (para ambos socios)
 - Seguros
 - Mecanismo para solucionar controversias (para ambos socios)



Participante Público es percibido de modos diferentes

Mercados financieros

- Rating es limitativo para acceso a fondos
- Financiadores en situación de pari passu con otros acreedores

Fuentes Multilaterales

- Rating del país no es limitativo para acceso de fondos
- Acreedor con status preferente

el importante rol de los multilaterales



Obligaciones Financieras del Participante Público

- Compromisos de preinversión del Proyecto
- Contribuciones periódicas al Proyecto (inversión)
- Compromisos de ingresos mínimos del Proyecto (“Garantías para el reestablecimiento del equilibrio económico”)



Calificación Crediticia del País

- APPs son típicamente transacciones de largo plazo
- APPs requieren de financiamiento cuyo costo refleje el riesgo propio del Proyecto y no sólo el “techo soberano”
- Mercados financieros internacionales limitados (plazos, tasas, etc.)
- **Mercado Internacional:** generalmente el “Rating” del país resulta el eslabón más débil de la cadena al momento de establecer el “Rating” crediticio de una transacción para los mercado internacionales
- **Mercado Doméstico como Alternativa:** En la mayoría de los países para tener acceso a fondos de largo plazo, generalmente de Fondos de Pensiones, se requiere un Rating de “AA” ó mejor
- Rol del Banco de Inversión y del Multilateral para construir los “enhancements” necesarios: DIALOGO PROYECTO-AFP



Experiencias Previas

● **Procesos mal estructurados**

- Falta de un marco jurídico adecuado
- Falta de interconexión entre procesos tipo APP y el presupuesto nacional
- Falta de buenas proyecciones, especialmente de proyecciones de niveles de ingresos
- Cláusulas de equilibrio económico erradas

● **Falta de cumplimiento oportuno de las obligaciones soberanas**

- Monetarias y no monetarias
- No todos los gobiernos entienden que proveer infraestructura es obligación del estado, no del sector privado
- Distribuir los riesgos inherentes a los procesos de PPP entre los participantes
- Los riesgos deben ser absorbidos por la parte que mantiene control sobre el factor de riesgo en particular

Durante la construcción

- **Sobrecostos**
- **Demora en la ejecución**
- **Incumplimiento de especificaciones**
- **Quiebra del constructor**
- **Riesgo político**
- **Fuerza mayor**
- **Legislación**

Durante la operación

- **Volumen de tráfico**
- **Costos y gastos de operación**
- **Quiebra del operador**
- **Riesgo político**
- **Fuerza mayor**
- **Legislación**



Repartición de Riesgos en APPs

Riesgos Comerciales

- Relacionados con la estructura y las economías del proyecto
- Asumidos en su mayoría por el participante privado

Riesgos Políticos

- Principalmente relacionados con los compromisos del Participante Público
 - Legales
 - Financieros



Distribución de Riesgos



Participantes

- Papel catalizador para lograr preservar los legítimos intereses de las partes involucradas (gobierno, concesionario y financiadores)
- Estructurar un grupo robusto que resista las crisis
- Los ingresos de los proyectos APP de servicios públicos, generalmente son en moneda local
- Considerar participar en proyectos denominados en moneda local financiando en la misma moneda
- Ayudar a lograr el “Rating” mínimo requerido para los mercados de capitales nacionales y en ocasiones para los internacionales
- Establecer Fondos de Garantías disponibles a cualquier APP
- Ayudar a extender plazos de financiamiento en mercados internacionales y domésticos
- Ayudar a intermediar o arbitrar entre diferenciales de precios
- Ayudar a titularizar valores económicos difusos (vigencias futuras: promesas de pago establecidas en el proceso presupuestario)
- Apoyar en la organización del proceso previo a la licitación.



Productos de CAF disponibles

- CAF atiende simultáneamente al Participante Público y al Privado, moviéndose con versatilidad entre ambos tipos de requerimientos
- Garantías de Crédito Parciales y Reinstalables
- Garantías de Riesgo Político (inconvertibilidad e intransferibilidad)
- Garantía de las obligaciones del participante público
- Financista contingente
- Financista del participante público
- Prestamos directos con recurso limitado
- Líneas de Crédito de Corto Plazo, “líneas puente”
- Deuda subordinada/mezzanine;
- Capital semilla para “titularizaciones”
- Estructuras con diferimiento de pagos vía titularizaciones
- Asesoría Financiera y estructuraciones
- Coordinación con mercados bancarios y de capitales

Muchas gracias !!!



Visite nuestro portal en Internet

www.caf.com