

## MÁS INFRAESTRUCTURA, MÁS DESARROLLO

**GABRIEL ZINNY**

El desarrollo de infraestructuras y cómo financiarlo se ha convertido en un tema de alta prioridad en Washington, desde el colapso del puente en Minnesota, que se cobró cinco vidas, y la discusión en el Congreso de la nueva ley de transporte, por un monto de más de 230.000 millones de dólares.

Este debate presenta enormes tensiones porque existen por un lado crecientes demandas de dirigentes empresariales por aumentar las inversiones en infraestructura, pero también oposición de políticos y organizaciones gubernamentales en seguir otorgando o concesionando el desarrollo de estas infraestructuras, como carreteras y caminos, provisión de energía y agua, a empresas privadas, modalidad que ha ido creciendo en los últimos años. A su vez, la discusión se agrava, poniendo mayor presión en la dirigencia política, con la gran cantidad de encuestas en estados y municipalidades que muestran un mayor descontento de la población con respecto a las infraestructuras relacionadas con el transporte y tráfico urbano.

Desde 1982 la población en Estados Unidos creció un 30 por ciento, y el tráfico de autos y transporte pesado se duplicó. Sin embargo, la capacidad de carreteras y caminos sólo creció un 6 por ciento. Desde 1980, Estados Unidos sólo invierte un 2 por ciento de su producto bruto al año en infraestructuras. Esto definitivamente afecta a la competitividad del país. Así, por ejemplo para el 2020, China habrá construido

67.200 kilómetros nuevos de carreteras e India unos 40.000 kilómetros.

La congestión de tráfico genera un costo de 78.000 millones de dólares en la economía americana, en términos de 4.200 millones de horas perdidas, y 2.900 millones de galones de gasolina, de acuerdo al *Urban Mobility Report*, publicado por el Instituto de Transporte de Texas. Estas congestiones tienen un impacto negativo en términos de cadenas de almacenamiento y distribución. En Estados Unidos los conductores pierden, aproximadamente, 3.000 millones de horas al año parados en el tráfico.

Este tema parece ser de alta preocupación en todos los países del mundo, en particular en América Latina, donde el porcentaje del PIB invertido en infraestructura es de

### Desde 1980, Estados Unidos sólo invierte un 2 por ciento de su producto bruto al año en infraestructuras

2 por ciento, comparado con por ejemplo 9 por ciento que invierte China y un 5 por ciento que destina India a sus infraestructuras. Según analistas del Banco Mundial, los países de la región deberían aumentar su inversión a un 5 ó 6 por ciento si quieren estar al nivel de Asia. Esto significa entre 100.000 y 150.000 millones de dólares al año.

Pareciera existir un consenso generalizado sobre la prioridad de invertir y desarrollar infraestructuras, como lo demuestran los nuevos fondos y planes creado por gobiernos de la región, como el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de

Autopistas Concesionadas (FARAC) en México, VIADOM en República Dominicana, o Plan Perú, para nombrar sólo algunos. Como así la cantidad de nuevos fondos de inversión y bancos incursionando en el sector, como el nuevo Goldman Sachs GS Infraestructura Partners, y la inversora IDEAL, de Carlos Slim. Sin embargo, están siendo intensamente debatidos los mecanismos e instrumentos para impulsar estas mayores inversiones.

La discusión más relevante se refiere a cómo financiar estos proyectos, si a través de los impuestos, o utilizando mecanismos alternativos de financiación, incluyendo también la posibilidad de conseguir ingresos extra-presupuestarios, cobrando a los usuarios un peaje o algún otro tipo de contribución directa. Estos mecanismos de asociaciones público-privadas han sido exitosamente utilizados en países como España, y crecientemente en América Latina, pero están enfrentando un mayor rechazo en Estados Unidos, ya que crece la oposición a conceder activos públicos a empresas privadas, y mas todavía si éstas son de origen extranjero.

Sin embargo, las asociaciones público-privadas han sido fundamentales en el desarrollo de infraestructuras de muchos países, definiendo un marco legal en el cual el estado continúa regulando y controlando la calidad de las infraestructuras, pero permite al sector privado la gestión. A su vez, este sistema, en un contexto de limitaciones fiscales y mayores demandas sociales, contribuye a insertar financiamiento privado en un sector altamente necesitado para la competitividad de la región, y la generación de empleo.

© Dutko Worldwide, Washington.

