

DICIEMBRE, 2024

Cooperación Iberoamericana para el desarrollo de la infraestructura

**Basado en un diálogo exclusivo
entre autoridades latinoamericanas
y los principales fondos, bancos e
inversionistas europeos**

Redacción: Belén Palkovsky

Diagramación: Marcos Franciozi

Índice Interactivo

- **Bienvenido a GRI Club Infrastructure & Energy!**
- **Introducción**
- **Brasil como destino clave para la inversión**
 - *Sector portuario*
 - *Sector ferroviario*
 - *Adaptación a estándares globales*
 - *Inversiones Internacionales*
- **Presencia española en América Latina**
- **Avances de Latinoamérica en la transición energética**
 - *Capital para impulsar el sector*
- **Aumentando la bancabilidad de los proyectos**
- **Marco regulatorio: “Una traba o una palanca”**

Bienvenido a GRI Club Infrastructure & Energy!

“Con un déficit de inversión que ronda los US\$150.000 millones anuales, la región de América Latina enfrenta diversos desafíos para cerrar la “brecha de infraestructura” y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En este contexto, las asociaciones público-privadas surgen como herramientas clave, tanto para cubrir el déficit de financiamiento como para impulsar proyectos viables con impacto positivo a largo plazo.

Para eso, GRI Club se posiciona como un facilitador del diálogo transectorial, visando fomentar la colaboración y contribuir activamente para el desarrollo socioeconómico a través de la infraestructura. Por medio de una agenda estratégica de encuentros multilaterales, conectamos a líderes empresariales, inversionistas y autoridades gubernamentales, creando un espacio restringido donde los grandes proyectos encuentran las mejores prácticas del mercado”.

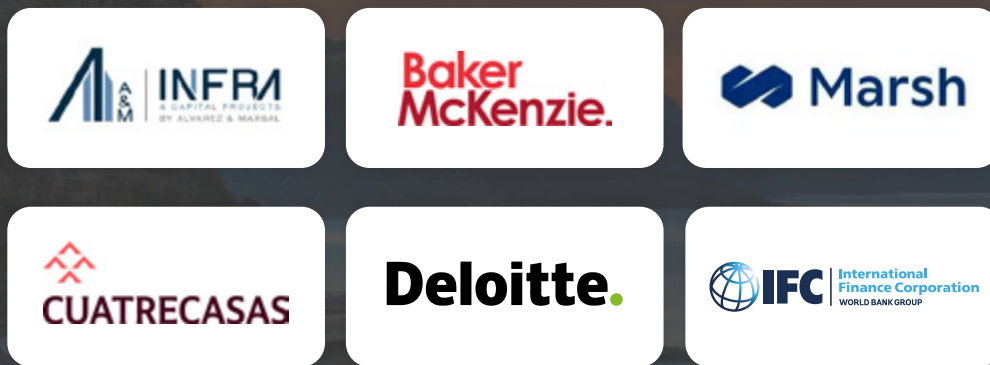


MOISES CONA
Partner, GRI Club Infra

CLUB PARTNERS BRAZIL



SECTORAL CLUB PARTNERS LATAM



SECTORAL CLUB PARTNERS BRAZIL



PROGRAM SPONSOR

CONTRIBUTOR SPONSOR



Introducción

A pesar del vasto potencial presente en los recursos naturales de América Latina, la región enfrenta un significativo déficit estructural, asociado a desafíos sociales, ambientales y económicos. Este déficit se traduce en lo que conocemos como la “brecha de infraestructura”, que significa que la demanda de inversión es significativamente mayor que el capital disponible.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), América Latina y el Caribe necesitarían invertir aproximadamente US\$ 2,22 billones hasta 2030 en los sectores de agua, saneamiento, energía, transporte y telecomunicaciones para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), establecidos en 2015, los cuales dependen en un 92 % de la infraestructura. De esta suma, el 59 % debería destinarse a nueva infraestructura, mientras que el 41 % iría a mantenimiento y reposición de activos existentes.

En términos de inversión por país, las necesidades se distribuyen de la siguiente manera: Centroamérica, Haití, México, Panamá y República Dominicana: US\$ 612.776 millones; Caribe: US\$ 19.555 millones; Grupo Andino: US\$ 457.965 millones; Cono Sur: US\$ 1,13 billones. Si lo abordamos por sectores, el cierre de la brecha de acceso y la mejora de la calidad en los servicios de agua y saneamiento requiere una inversión anual equivalente al 0,5 % del PIB regional. En el sector eléctrico, se necesita invertir el 0,8 % del PIB para garantizar el acceso universal a la electricidad y avanzar en la descarbonización de la generación eléctrica. En el sector del transporte, la inversión necesaria para cerrar brechas en infraestructura vial, aeropuertos y transporte público es del 1,4 % del PIB, mientras que en telecomunicaciones, se necesita un 0,4 % del PIB para ampliar la conectividad con tecnologías 4G.

En resumen, para reducir la brecha de infraestructura, América Latina debe invertir al menos el 3,12 % de su PIB cada año. Actualmente, la región presenta un rezago del 19,4 % respecto a Europa, del 7 % respecto a Asia, y del 5,4 % respecto al promedio mundial, superando únicamente a África.

Frente a este panorama, la inversión es crucial para romper el ciclo de desigualdad y bajo crecimiento. Sin embargo, esta inversión debe estar alineada con una estrategia de desarrollo que impulse la productividad, adopte tecnologías sostenibles y reduzca las emisiones de CO₂, dado que alcanzar la neutralidad en carbono para 2050 y frenar el calentamiento global es el objetivo principal de las naciones en la actualidad.

Para atraer inversores que buscan señales claras sobre el compromiso y la estabilidad financiera de los países, el “grado de inversión” es una señal clave. Sin embargo, de los 195 países reconocidos globalmente, solo 60 cuentan con esta calificación. En América Latina y el Caribe, de 33 países, solo 7 superan la calificación mínima para ser considerados de grado de inversión.

Con el objetivo de fortalecer el diálogo y fomentar la colaboración entre América Latina y los países ibéricos, GRI Club Infra organizó una jornada de debates en Madrid, España. En esta ocasión, inversionistas, constructoras, concesionarios, bancos y entidades públicas de América Latina se reunieron con los principales fondos e inversionistas de Europa para abordar el financiamiento de la transición energética, la logística internacional, el abastecimiento hídrico y los aspectos técnicos y jurídicos que podrían estar limitando las inversiones en la región.

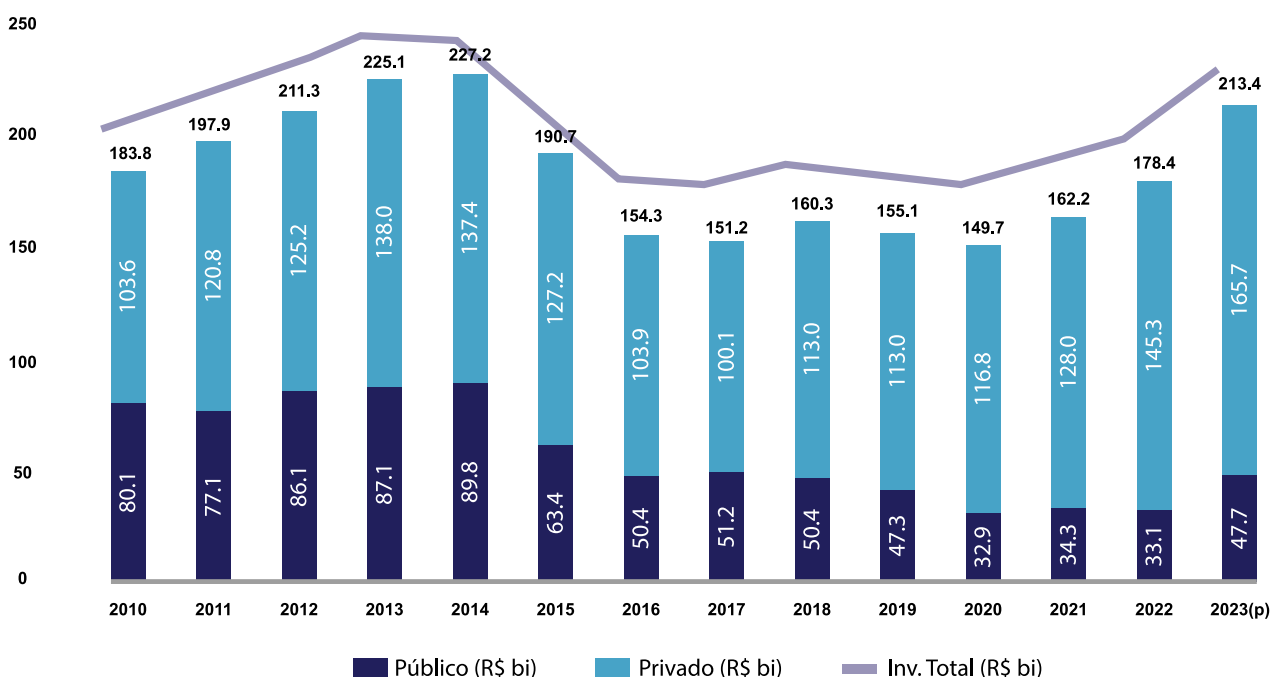
A continuación, se presenta un resumen de los puntos más destacados de esta fructífera discusión.

Brasil como destino clave para la inversión

Dado que los debates contaron con la participación de autoridades públicas brasileñas, como el Ministro de Transportes, Renan Filho, y el Ministro de Puertos y Aeropuertos, Silvio Costa, la discusión de apertura exploró proyectos e iniciativas vigentes en el país, así como la cartera de inversiones actual.

Durante el tercer mandato del presidente Luiz Inácio Lula da Silva, se observa una clara intención de aumentar la participación privada en proyectos de infraestructura a través de licitaciones, asociaciones público-privadas (PPPs), e incentivos jurídicos y financieros. Este enfoque renovado posiciona al país como un líder mundial en términos de cantidad y atractivo de proyectos, con una participación privada del 64,3% en los proyectos ya firmados hasta 2029 y con planes de firmar muchos más.

Inversión pública y privada en infraestructura (R\$ billones)



En el sector carretero, se adjudicaron 12 concesiones y se reactivaron 14 contratos que habían quedado paralizados debido a problemas técnicos, como estimaciones incorrectas de demanda y riesgos geológicos. Estos contratos, que implican proyectos previamente estancados, se están renovando para garantizar su ejecución desde hace ya dos años.

La cartera de concesiones viales de Brasil es ahora la más grande del mundo, un hito que refleja tanto la capacidad del país para atraer inversiones como su interés en aumentar la competencia económica. En los próximos cuatro años, se prevé la adjudicación de 35 nuevas concesiones viales, plan que busca garantizar la conexión entre los principales polos productivos y puertos estratégicos, potenciando la logística y reduciendo los costos de transporte.

Inversión en infraestructura de transporte (R\$ billones)



Fuente: Trendsce

Sector portuario

Brasil está emprendiendo una significativa renovación en su sector portuario, con una cartera de concesiones sin precedentes programada para el período 2024-2026, que incluye 50 proyectos y se espera que atraiga inversiones de aproximadamente R\$18,2 mil millones (alrededor de US\$3,4 mil millones).

El puerto de Santos, el más grande de América Latina, maneja el 30% del comercio exterior de Brasil, consolidándose como un punto estratégico para el comercio internacional. Se ha anunciado un plan de inversiones de aproximadamente R\$10,64 mil millones (unos US\$2 mil millones) para el período 2024-2028, financiado por fondos federales, estatales y privados. Entre los proyectos destacados se encuentra la construcción de un túnel subterráneo que conectará los municipios de Santos y Guarujá, con una inversión estimada de R\$5,8 mil millones (aproximadamente US\$1,1 mil millones). Además, la terminal Tecon Santos recibirá alrededor de US\$76 millones en 2024, aumentando su capacidad de 2,4 millones a 2,6 millones de TEU para fin de año.

El puerto de Paranaguá, otro eje crucial del comercio exterior brasileño, ha experimentado un crecimiento del 70% en las exportaciones interestatales entre 2019 y 2024, pasando de 6,6 millones a 11,3 millones de toneladas. Para sostener este crecimiento, se prevén inversiones privadas de R\$2,6 mil millones (aproximadamente US\$490 millones) en los próximos años, destinadas al arrendamiento de nuevas áreas y la modernización de su infraestructura. Una de las principales inversiones es la construcción de una nueva tolva ferroviaria, conocida como “Moegão”, con un costo estimado de R\$592 millones (alrededor de US\$112 millones), destinada a centralizar la descarga de trenes que transportan granos para exportación.

Paralelamente, se están desarrollando iniciativas para mejorar la infraestructura hidroviaria, como la ampliación de la Hidrovía del Madeira, que actualmente transporta cerca de 15 millones de toneladas de soja al año, con el objetivo de llevar la extensión navegable del país a niveles sin precedentes. En la presentación de la cartera de proyectos del Ministerio de Puertos y Aeropuertos, estos modos de transporte han sido incluidos, por primera vez, para concesión a la iniciativa privada.



Sector ferroviario

En el sector de trenes, el país viene trazando un ambicioso plan para expandir su infraestructura. El objetivo es aumentar la extensión de la red de 18.000 a 42.000 kilómetros para 2030, lo que se espera reduzca en un 40% los costos logísticos del país. Este esfuerzo incluye la reactivación de proyectos clave, como la Ferroviía Transnordestina, que conectará los estados de Piauí, Ceará y Pernambuco, facilitando el transporte de granos, fertilizantes, cemento, combustibles y minerales desde la región de Matopiba hacia los puertos de Pecém y Suape. En noviembre de 2024, el gobierno federal autorizó un financiamiento de R\$3,6 mil millones para la conclusión de más de 1.200 kilómetros de esta línea férrea, con una proyección de finalización para diciembre de 2026.

Además, el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) ha priorizado los proyectos ferroviarios, destinando R\$94,2 mil millones hasta 2026 para fomentar la expansión del sector.



Adaptación a estándares globales

Brasil se ha propuesto atraer inversiones privadas de US\$10.000 millones anuales en infraestructura ferroviaria y vial hasta 2030. Este objetivo cuenta con el respaldo del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), que desempeña un papel crucial en la estructuración y financiación de proyectos de infraestructura, facilitando el acceso a fondos internacionales y asegurando la viabilidad a largo plazo de estos proyectos. Recientemente, el BNDES firmó un acuerdo con el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) para invertir R\$16,7 mil millones (aproximadamente

US\$2,89 mil millones) en la economía brasileña, destinados a proyectos que promuevan la integración económica entre Brasil y Asia en sectores como infraestructura de transporte, conectividad energética y saneamiento.

En cuanto al marco regulatorio y la sostenibilidad, Brasil está implementando medidas alineadas con estándares competitivos globales. A partir de la quinta etapa de los contratos de concesión, se destinará el 1% de las tarifas recaudadas a la transformación tecnológica y la sostenibilidad, con un enfoque en la descarbonización. Iniciativas como el sistema de peaje sin barreras (“Free Flow”) están siendo promovidas para reducir las paradas en las plazas de peaje, disminuyendo las emisiones y mejorando la eficiencia del transporte.

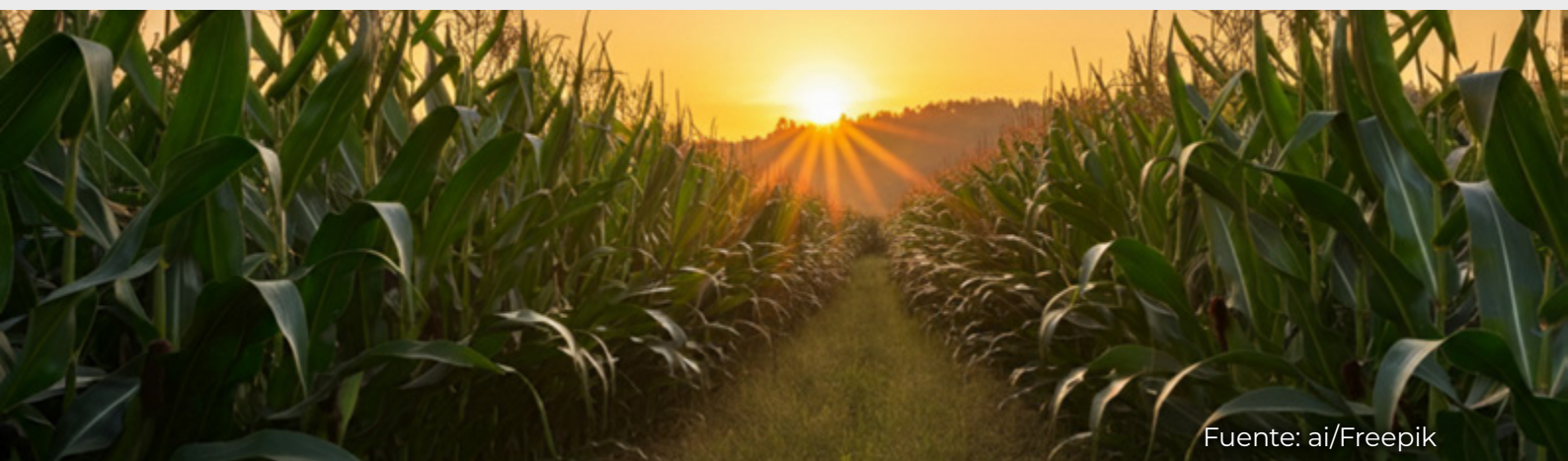
Además, se están estableciendo “corredores azules” en las rutas federales, donde los camiones operarán con gas natural, permitiendo una reducción de emisiones de aproximadamente un 30% en comparación con los vehículos diésel. Por ejemplo, el gobierno del estado de Río de Janeiro lanzó el primer Corredor Sostenible del país, adaptando estaciones de servicio para abastecer camiones con gas natural y biometano, lo que podría representar una economía de hasta el 50% en comparación con el diésel.

Estos corredores incluirán puntos de descanso y abastecimiento para los conductores, con el objetivo de sustituir gradualmente los camiones diésel por modelos más sostenibles, esencial en un país con una extensa red de carreteras.



Inversiones Internacionales

Brasil se destaca como uno de los principales garantes de la seguridad alimentaria mundial, atrayendo inversiones significativas de fondos soberanos de países como Arabia Saudita y Singapur en su sector agrícola. En 2019, el Fondo de Inversión Pública (PIF) de Arabia Saudita anunció una inversión de hasta US\$10.000 millones en Brasil, con la intención de utilizar el país como puerta de entrada a América Latina y enfocarse en proyectos de infraestructura. Más recientemente, en 2024, el PIF planeó invertir aproximadamente US\$15.000 millones en sectores estratégicos como hidrógeno verde, infraestructura y energías renovables, reforzando su compromiso con el desarrollo y la modernización de Brasil.



Fuente: ai/FreePik

Por su parte, los fondos soberanos de Singapur, como GIC y Temasek, también han mostrado un interés notable en la agroindustria brasileña. Aunque las inversiones específicas en este sector no siempre son ampliamente publicitadas, estos fondos buscan asegurar la estabilidad alimentaria de Singapur y diversificar sus inversiones globales. La participación de Singapur en la agroindustria y otros proyectos de infraestructura en Brasil se alinea con su objetivo estratégico de respaldar sectores con alto potencial de retorno y estabilidad. Por ejemplo, en 2023, GIC firmó un acuerdo de R\$2.400 millones (aproximadamente US\$456 millones) con Iberdrola para una empresa conjunta en el desarrollo de redes de transmisión en Brasil.

Con el apoyo de estos fondos, el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) ha ampliado su cartera de proyectos financiados, orientándose hacia una visión a largo plazo que combina competitividad y sostenibilidad.

Además, la mejora en las calificaciones crediticias de Brasil por parte de agencias reconocidas ha incrementado su atractivo para inversores internacionales. En octubre de 2024, Moody's elevó la calificación de crédito soberano de Brasil de Ba2 a Ba1, manteniendo una perspectiva positiva, acercando al país al grado de inversión. Por su parte, Standard & Poor's ha mantenido la calificación de Brasil en BB con perspectiva estable.

Presencia española en América Latina

España se ha consolidado como uno de los principales inversores extranjeros en América Latina, desempeñando un papel fundamental en el desarrollo de la infraestructura regional, especialmente en los sectores vial, portuario y energético.

Esta presencia se evidencia tanto en Brasil, donde se ha convertido en el segundo mayor inversor después de Estados Unidos, como en otros países de la región, como Chile y Perú, donde su participación ha sido crucial para modernizar la infraestructura regional. Por ejemplo, en Chile, el consorcio formado por Sacyr Concesiones (70%) y Cointer (30%) se adjudicó la concesión de los aeropuertos de Antofagasta y Atacama, con una inversión aproximada de 260 millones €. Este proyecto incluye la ampliación, mejora y mantenimiento de ambas infraestructuras aeroportuarias, con el objetivo de mejorar la calidad del servicio y responder al aumento de la demanda de pasajeros.

Otro ejemplo se encuentra en Perú, las empresas españolas Ferrovial, Acciona y Sacyr, a través del consorcio Anillo Vial Periférico, fueron seleccionadas para desarrollar el proyecto Anillo Vial Periférico de Lima. Este proyecto, bajo el formato de concesión, implica una inversión de US\$3.400 millones (aproximadamente 3.131 millones €) y consiste en una autopista urbana de 34,8 km que mejorará la conexión de Lima con el Callao, beneficiando a más de 4,5 millones de personas.

Además, en el sector del tratamiento de aguas en Perú, Acciona ha desarrollado proyectos significativos como la planta desaladora de Talara y la planta de tratamiento de aguas residuales de La Chira, consolidando su presencia en el desarrollo de infraestructuras sostenibles, una prioridad en la agenda de los gobiernos de la región.



Para facilitar la entrada de nuevas inversiones y ampliar las oportunidades de cooperación internacional, la firma jurídica española Garrigues lanzó un portal que proporciona información detallada sobre más de 80 proyectos de infraestructura en países como Brasil, Chile, Colombia, México y Perú. Este recurso ofrece detalles sobre la localización, estructura financiera, valor estimado de la inversión, plazo y estado de cada proyecto.

Las empresas españolas también han promovido el uso de modelos colaborativos en sus inversiones en América Latina, una estrategia clave para minimizar riesgos y maximizar la eficiencia en la ejecución de proyectos. Este enfoque no solo ayuda a distribuir el riesgo financiero, sino que también permite acceder al conocimiento local, fundamental para el éxito de cualquier proyecto de infraestructura en la región.

Organismos como el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y bancos globales como Santander son citados como fundamentales para asegurar el financiamiento de iniciativas complejas. Estas entidades proporcionan el capital necesario y garantizan la viabilidad económica a largo plazo, incluyendo la estructuración de acuerdos que minimicen riesgos y optimicen el éxito de cada proyecto, trabajo crucial para que la región refuerce su competitividad en el escenario global.



Avances de Latinoamérica en la transición energética

La insuficiencia en la infraestructura de transmisión eléctrica es citada como el mayor problema del sector. Esta carencia impide que la energía generada, especialmente la proveniente de fuentes renovables, llegue de manera eficiente a los centros de consumo, limitando así el avance de proyectos energéticos y la transición hacia matrices más sostenibles.

En México, la Comisión Federal de Electricidad (CFE), responsable de la transmisión, ha enfrentado subinversión en este sector. En 2022, de los 7.300 millones de pesos asignados para inversión física en transmisión, se ejecutaron apenas 3.400 millones, es decir, menos del 50% del presupuesto destinado. Esta situación ha llevado a que la red de transmisión no se expanda al ritmo necesario para satisfacer la creciente demanda eléctrica y la integración de nuevas fuentes de generación, especialmente renovables. La Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) ha señalado que la falta de inversión en producción y distribución está generando una crisis energética en el país, afectando la confiabilidad del suministro eléctrico y perjudicando el fenómeno del nearshoring, donde empresas estadounidenses se instalan en el país, impulsando la economía. “México tiene una oportunidad única, pero para aprovecharla necesitamos resolver primero nuestros déficits de infraestructura” - afirmó un ejecutivo.

Sin embargo, este problema no es exclusivo de México; otros países de América Latina enfrentan desafíos similares. En Chile, por ejemplo, el desierto de Atacama, con una de las mayores radiaciones solares del planeta, alberga numerosos proyectos fotovoltaicos. A pesar de este gran potencial, la infraestructura de transmisión no ha evolucionado a la par. De manera similar, en Colombia, aunque el riesgo de apagones ha disminuido gracias a condiciones climáticas favorables, persisten alertas financieras en el sector



eléctrico. La falta de inversión en infraestructura de transmisión y distribución ha llevado al sistema eléctrico colombiano, bastante dependiente del nivel de los embalses, a operar al límite de su capacidad, sin margen para eventualidades, lo que representa una vulnerabilidad considerable.

Si América Latina y el Caribe han avanzado en la transición hacia energías renovables, con países como Brasil y Chile liderando este proceso, según los datos del Foro Económico Mundial, “los 10 países con mejores resultados en la transición energética representan solo el 1% de las emisiones mundiales de CO2 relacionadas con la energía, el 3% del suministro total de energía, el 3% de la demanda energética y el 2%”, resultando en esfuerzos citados por especialistas como “insuficientes”.

Brasil, por ejemplo, ha presentado un plan climático en la ONU, comprometiéndose a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero entre un 59% y un 67% para 2035, en comparación con los niveles de 2005. Este compromiso, anunciado en la COP29, forma parte de una estrategia para influir en otros países a ser más ambiciosos en sus compromisos climáticos, especialmente considerando que Brasil será el anfitrión de la COP30.

Ya en México, la Estrategia Nacional del Sector de Hidrocarburos y Gas Natural 2024-2030 se enfoca en la recuperación financiera de Pemex, priorizando la producción y explotación de petróleo y gas. Sin embargo, esta estrategia ha sido criticada por su debilidad en aspectos ambientales y la falta de detalles sobre la transición energética.

El desarrollo de energías renovables se enfrenta también al desafío de crear un entorno regulatorio adecuado. “La regulación puede ser una barrera o una palanca, todo depende de cómo se estructure”, afirmó un ejecutivo. Principalmente en sectores emergentes, como el del hidrógeno verde, donde siquiera están 100% definidos los aspectos técnicos y las implicaciones de la producción.



En ese sentido, Chile es nombrado como un ejemplo a seguir, destacándose por liderar la implementación de tecnologías emergentes en el sector energético. El marco regulatorio favorable que promueve la integración de energías renovables no convencionales (ERNC) y el almacenamiento de energía, viene facilitando la inversión en proyectos de gran envergadura.

En el primer trimestre de 2024, se destacaron cinco hitos regulatorios clave para las ERNC y el almacenamiento de energía en Chile. Entre ellos, la modificación del Reglamento de Coordinación y Operación del Sistema Eléctrico Nacional (DS125) y la actualización de la Norma Técnica de Seguridad y Calidad de Servicio, ambos orientados a adaptarse a la creciente penetración de energías renovables y nuevas tecnologías de almacenamiento.

Estas iniciativas regulatorias han incentivado inversiones significativas en el sector. Por ejemplo, la empresa Greenergy anunció, en septiembre de este año, una inversión de US\$128 millones para duplicar su capacidad de generación fotovoltaica en el proyecto Oasis de Atacama, elevando su capacidad solar a 2 GW y su capacidad de almacenamiento a 11 GWh.

Asimismo, Enel incrementó su plan de inversiones en Chile, destinando US\$2.300 millones entre 2024 y 2026, de los cuales el 25% se asignará a tecnologías de almacenamiento. Este aumento representa un crecimiento significativo en comparación con planes anteriores, reflejando el compromiso de la compañía con la transición energética del país.

Por otro lado, el país busca posicionarse como uno de los principales actores de la industria del hidrógeno verde. La Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde, con la meta de producir el hidrógeno más barato del mundo para 2030 y convertirse en un exportador clave a nivel global es un claro ejemplo del impacto de una política pública bien establecida. Este plan se ve apoyado por incentivos regulatorios, inversiones estratégicas y el compromiso del Estado de facilitar el crecimiento de esta industria.



Capital para impulsar el sector

La inversión extranjera directa (IED) es esencial para el desarrollo de la infraestructura necesaria en la transición energética de América Latina. En 2023, la región recibió US\$184.304 millones en IED, lo que representa una disminución del 9,9% respecto al año anterior. Sin embargo, esta cifra se mantiene por encima del promedio de la última década, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Para atraer y retener estas inversiones, es fundamental que los países de la región implementen marcos regulatorios estables y políticas de desarrollo que promuevan la sostenibilidad y la inclusión social. La CEPAL enfatiza que tales políticas son cruciales para que la IED contribuya efectivamente al desarrollo, principalmente porque ésta a menudo proviene de países con altos estándares.

En 2024, América Latina y el Caribe generaron aproximadamente el 60% de su electricidad a partir de fuentes renovables, manteniéndose como una de las regiones con las matrices eléctricas más limpias a nivel mundial. Sin embargo, para cumplir con los compromisos de reducción de emisiones de carbono y avanzar hacia una transición energética sostenible, la región necesita duplicar su inversión anual en proyectos de energías limpias, alcanzando alrededor de US\$150.000 millones.

“Los inversionistas pueden tolerar muchas cosas, pero la incertidumbre regulatoria es inaceptable. Necesitamos reglas claras y estabilidad para que el financiamiento fluya” - enfatizó un ejecutivo durante la discusión.

Los modelos de financiación mencionados durante la sesión incluyen asociaciones público-privadas (APPs) y subastas, las cuales han demostrado ser eficientes para movilizar capital y facilitar la viabilidad de proyectos renovables. Sin embargo, se subrayó que la permisología continúa siendo un obstáculo importante, ya que los procesos de aprobación pueden llevar entre cinco a ocho años en algunos países de la región, como Colombia y México.

La colaboración público-privada emerge como una solución necesaria para superar estos desafíos. “Necesitamos sentarnos, el sector público y el privado, para definir juntos un camino viable hacia la transición energética”, señaló una autoridad pública, enfatizando el papel de la colaboración trans sectorial.

Aumentando la bancabilidad de los proyectos

Un aspecto fundamental para garantizar la bancabilidad de un proyecto es la correcta asignación de riesgos. Los expertos coincidieron en que los riesgos deben ser asumidos por la parte mejor equipada para gestionarlos, evitando sobrecargar al sector privado, lo cual puede resultar en ofertas más caras o incluso en la ausencia de ofertas. “No siempre es conveniente transferir todos los riesgos al privado; a veces esto incrementa tanto el costo del proyecto que lo vuelve inviable”, comentó un ejecutivo durante la sesión, citando el fenómeno de licitaciones desiertas o sobrecostos imprevistos. En este sentido, la asignación eficaz de los riesgos debe basarse en una cooperación interinstitucional que empiece mucho antes de la ejecución del proyecto.

Otro tema clave que se destacó fue el rol de las garantías públicas. En este aspecto, se mencionaron experiencias positivas en países como Argentina, donde los proyectos estructurados con garantías multinacionales han logrado mitigar los riesgos de pago y atraer inversiones cruciales. “La confianza lleva años en construirse, pero se pierde rápidamente, y los problemas de pago pueden hacer fracasar proyectos que de otro modo serían viables”, explicó un especialista, subrayando la importancia de mantener la estabilidad y fiabilidad en el cumplimiento de compromisos financieros. En este contexto, la participación de organismos de desarrollo como la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha sido esencial para incrementar la confianza en los proyectos y asegurar que los pagos comprometidos se cumplan. Estos organismos asumen los riesgos que el mercado financiero no está dispuesto a cubrir, facilitando la financiación de proyectos grandes y estratégicos.



En cuanto a la estructuración de los proyectos, la elección del modelo de contratación es otro desafío importante. Dependiendo de las características del proyecto, se puede optar por modelos como asociaciones público-privadas (APP), concesiones tradicionales u obras públicas directas. Un ejemplo claro de esta decisión fue el caso del metro de Bogotá, línea 1, que se desarrolló mediante una concesión tradicional debido a los altos costos iniciales de los materiales rodantes. “No era viable aplicar un modelo APP, ya que las inversiones eran demasiado altas y el retorno solo llegaría a largo plazo”, comentó un ejecutivo, demostrando que es esencial elegir el modelo de financiamiento más adecuado para cada tipo de proyecto.



Además, garantizar el presupuesto público para la financiación de los proyectos es otro reto significativo. En Colombia, se utilizan mecanismos como las “vigencias futuras” para asegurar que los fondos públicos destinados a proyectos específicos no sean reasignados. Sin embargo, a veces estos mecanismos enfrentan intentos de reestructuración. “Recientemente tuvimos un susto en Colombia cuando el gobierno intentó reasignar fondos de vigencias futuras a otros proyectos, pero el marco jurídico fue suficientemente robusto para impedirlo”, señaló un experto, destacando la importancia de un marco legal firme para asegurar la financiación de proyectos clave.

La falta de diálogo con el mercado fue identificada como otro factor que afecta negativamente la estructuración efectiva de los proyectos. En países como Chile, la apertura para incorporar sugerencias del sector privado ha sido limitada, lo que dificulta la identificación precisa de los riesgos y los flujos de pago, afectando la viabilidad financiera de los proyectos. “Cuando no hay comunicación fluida entre los estructuradores públicos y el mercado, los proyectos no identifican correctamente los

riesgos ni los flujos de pago, lo que impacta la bancabilidad del proyecto”, explicó un especialista.

Ante estos desafíos, han surgido innovaciones financieras para enfrentar las complejidades del sector. Un ejemplo destacado de innovación fue el financiamiento de los buses eléctricos en Bogotá, donde se implementó un modelo que incluyó swaps forward y líneas de crédito dedicadas para el reemplazo de baterías, superando la dificultad de financiar un activo que requiere renovación a mitad del periodo de concesión. “La innovación financiera es esencial para sortear los desafíos que surgen en cada proyecto, como el financiamiento del reemplazo de baterías en los buses eléctricos, que no es un gasto menor y requiere una planificación detallada”, comentó un financista.

Los modelos progresivos de APP también han demostrado ser una solución eficaz para avanzar en las fases preliminares de los proyectos, mientras se asegura el financiamiento futuro. Este enfoque permite avanzar en el diseño de la ingeniería y la obtención de permisos antes de cerrar un contrato completo. Aunque este modelo es más común en Norteamérica, se sugirió que podría ser muy útil en América Latina, ayudando a reducir la incertidumbre y acelerar la ejecución de proyectos estratégicos.

Se mencionó que la bancabilidad de los proyectos de infraestructura está dependiendo en gran medida de la integración de criterios ambientales, sociales y de gobernanza (ESG). Los contratos recientes están integrando estos criterios como parte fundamental de los acuerdos, ofreciendo tasas de interés más bajas para proyectos que cumplen con metas de sostenibilidad, mientras penalizan a aquellos que no cumplen con dichos criterios. El uso de fondos verdes y financiamiento internacional también está cobrando relevancia, ya que estos recursos se destinan a iniciativas con un enfoque en la descarbonización y la eficiencia energética. Estos fondos permiten que los proyectos enfocados en sostenibilidad sean más atractivos y accesibles para los inversionistas.

Respecto a la solución de controversias, se destacó la necesidad de contar con mecanismos rápidos y neutrales para evitar la judicialización de los conflictos.





Fuente: leungchopan/Envato

Se recomendó la implementación de arbitrajes internacionales o juntas de resolución de disputas, también conocidas como “amigables componedores” en Colombia. Estos mecanismos permiten resolver los conflictos antes de que se conviertan en litigios prolongados y costosos, asegurando que los proyectos no sufran retrasos innecesarios.

Por último, se discutieron algunas lecciones valiosas para Iberoamérica. Se estimó que alrededor del 60% de los retrasos en los proyectos de infraestructura se deben a estudios incompletos de demanda, ingeniería o aspectos legales, lo que provoca sobrecostos significativos. “Si se quiere mejorar la bancabilidad de los proyectos, es crucial que el Estado dedique el tiempo y los recursos necesarios para definir adecuadamente todos los aspectos del proyecto antes de sacarlo a licitación”, observó un participante del debate.

En cuanto al uso de modelos como el “gobierno a gobierno”, se destacó que han sido efectivos en algunos países para superar las limitaciones de las leyes de contratación pública. Sin embargo, se advirtió que, aunque este modelo ha tenido éxito en la ejecución de grandes proyectos, la falta de institucionalidad en el sector público sigue siendo un reto que puede comprometer la sostenibilidad y gobernabilidad a largo plazo de estos proyectos. Esto resalta la importancia de contar con una estructura sólida y eficiente en el sector público para garantizar la continuidad y el éxito en la finalización de los proyectos.

Marco regulatório: “Una traba o una palanca”

La seguridad jurídica no solo resulta fundamental para atraer inversiones, sino también para garantizar la viabilidad y sostenibilidad de los proyectos a largo plazo. Durante la discusión, los ejecutivos hicieron hincapié en la necesidad de contar con garantías claras y estables. “Las reglas del juego deben ser predecibles y coherentes, sin importar el cambio de administraciones”, señalaron, subrayando la importancia de un marco regulatorio sólido que resista cambios políticos y asegure la continuidad de los proyectos.

La transparencia y el acceso a datos abiertos fueron también puntos recurrentes. Los panelistas enfatizaron que disponer de información clara y completa, incluyendo datos regulatorios y de impacto ambiental, es clave para evaluar y financiar proyectos de manera eficiente. En Brasil, por ejemplo, la creación de plataformas digitales ha permitido estandarizar y agilizar la documentación relacionada con las concesiones, lo cual ha mejorado la transparencia y reducido significativamente los costos operativos. “La falta de datos confiables sigue siendo uno de los principales obstáculos para planificar y ejecutar proyectos a gran escala”, afirmó uno de los participantes.

Para estimular la inversión en infraestructura, una regulación adaptativa y consistente es esencial. Una mejor coordinación entre las agencias regulatorias y los gobiernos locales tiene el potencial de reducir la burocracia y acelerar tanto los procesos de licenciamiento como la ejecución de los proyectos. Países como Brasil han implementado plataformas digitales de gestión de concesiones que han permitido una mayor transparencia y una disminución notable de la burocracia. Estas mejoras están transformando la gestión de proyectos y haciendo el entorno más accesible para los inversores.



El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) también ha puesto el foco en la necesidad de innovaciones regulatorias en América Latina, promoviendo el uso de “sandboxes” regulatorios, que son entornos controlados para probar nuevas normativas a pequeña escala. Un ejemplo de esto es el sistema “free flow” implementado en Brasil, que ha demostrado ser un método efectivo para optimizar la recaudación en las autopistas sin necesidad de detener el tráfico. Además, los hubs de innovación están fomentando un entorno más favorable para las inversiones. Estas innovaciones regulatorias se ven complementadas con la adopción de estándares internacionales, especialmente en temas de sostenibilidad y descarbonización. “Necesitamos estándares que no solo aseguren la viabilidad de los proyectos a nivel local, sino que también los hagan atractivos para la comunidad global”, afirmó un ejecutivo, añadiendo que la adopción de normativas europeas podría mejorar la competitividad de los proyectos latinoamericanos en el mercado internacional.

Entre los desafíos discutidos también se mencionaron las disparidades regulatorias que existen entre países como Colombia y México, las cuales generan incertidumbre y afectan la llegada de inversionistas, quienes necesitan operar en un entorno predecible y seguro. Además, la falta de bases de datos consolidadas fue identificada como otro gran reto para la planificación y el análisis de proyectos de infraestructura. La ausencia de información robusta y accesible limita la capacidad de desarrollo eficiente. Sin embargo, la digitalización de la infraestructura para la gestión de concesiones y transporte está transformando la manera en la que se manejan estos datos, mejorando la eficiencia operativa y facilitando el acceso a la información. En Brasil, se han desarrollado sistemas que permiten la integración de datos entre diferentes niveles de gobierno y el sector privado, contribuyendo así a una mayor transparencia y confianza en los proyectos.

Los panelistas coincidieron en la importancia de fortalecer la seguridad jurídica para garantizar el éxito de los proyectos de infraestructura en América Latina. La adopción de regulaciones innovadoras y una mejora en la coordinación interinstitucional son fundamentales para atraer y fomentar la inversión en el sector. La seguridad jurídica, apoyada por marcos normativos sólidos y transparencia, se convierte en la base que permite avanzar con confianza en la ejecución de estos proyectos. Asimismo, el equilibrio entre sostenibilidad, digitalización y financiamiento flexible fue identificado como un factor clave para el éxito de los futuros proyectos, asegurando que la infraestructura latinoamericana sea capaz de cumplir con las expectativas globales tanto en términos de eficiencia como de impacto ambiental.

GRI Club

Fundado en 1998 en Londres, GRI Club reúne actualmente a más de 18.000 ejecutivos senior en 100 países, que operan en los mercados de Real Estate, Infraestructura y agronegocio.

El innovador modelo de discusiones de GRI Club permite la libre participación de todos los ejecutivos, fomentando el intercambio de experiencias y conocimientos, el networking y generación de negocios.

Los miembros del club también tienen a su disposición una plataforma exclusiva para ver más información sobre los ejecutivos y sus respectivas empresas, organizar reuniones y tener acceso sin restricciones a todo nuestro contenido.

MÁS INFORMACIÓN



MOISES CONA

Partner | Head of Infrastructure
moises.cona@griclub.org



GRI Club

— INFRASTRUCTURE



GRI Club Infra



GRI Club



@griclub.infra

griclub.org