

A la “pesca” de nuevas fuentes de financiación para infraestructura

Elnuevosiglo.com.co - Redacción Nacional Bogotá - Diciembre 03, 2019 - 08:45 AM

<https://elnuevosiglo.com.co/articulos/12-2019-la-pesca-de-nuevas-fuentes-de-financiacion-para-infraestructura>



Foto cortesía Invías

Más inversión extranjera, recursos de los fondos de pensiones, venta de activos estatales o mayor endeudamiento son las alternativas que se barajan para impulsar la construcción en el país

Cuando actualmente en el país se encuentran en fase de planificación y estructuración 15 proyectos de desarrollo de infraestructura, la nación está tras la búsqueda de más inversión extranjera hacia el sector. Por parte del Gobierno, todavía se tiene en mente vender algunos activos para lograr mayores recursos, como sucedió con parte de la venta de Isagen, pero esta es una decisión política que puede demorarse.

De otro lado está el interés de los fondos privados de pensiones de ampliar la colocación de recursos, pero alternativamente se estudia un mayor endeudamiento externo con organismos multilaterales pero la capacidad de pago del país está apretada tras los compromisos fiscales que tiene.

De acuerdo con Carlos Sandoval, vicepresidente de Estructuración de la Financiera de Desarrollo Nacional, “Colombia se está transformando con la modernización de su infraestructura. En la FDN, como banco de desarrollo especializado en financiamiento y estructuración de infraestructura, nos hemos encargado de catalizar los recursos para el financiamiento del programa vial más grande de las APP en Latinoamérica y de estructurar otros proyectos, como el Metro de Bogotá, que ha atraído el interés de los financiadores internacionales y de importantes empresas de construcción globales”.

Mayor crecimiento

El director de Fedesarrollo, Luis Fernando Mejía, dijo que las inversiones en el sector de infraestructura pueden ayudar a dinamizar el crecimiento del PIB.

“El impacto de los aumentos de la inversión en infraestructura, hablamos de incrementos del 8% en obras civiles y del 7% en la inversión pública, pueden generar un incremento del PIB del 0,4%. Si se consideran los efectos en la productividad, podríamos estar hablando de crecimientos por encima del 1,5%”, dijo Mejía.

Señaló que es necesario que el país encuentre fuentes de financiamiento para conseguir recursos para el sector.

“Hay dos pilares fundamentales, uno continuar con las alianzas público privadas con el fin de que los privados den más dineros para las obras de infraestructura, y la otra es hacer énfasis en un mejor manejo de los recursos de regalías”, dijo.

Señaló que el país no tiene espacio para incrementar el endeudamiento y atraer más dineros para el sector, pero dijo que la posibilidad de realizar enajenaciones debe seguir estando sobre la mesa.

“Sí creo que hay algo de espacio para mejorar el portafolio de activos de la Nación. Hacer las enajenaciones para invertir en infraestructura debe estar en la agenda de mediano plazo”, dijo.

Actualmente, según Mejía, el Gobierno tiene recursos por más de \$20 billones que se podrían utilizar para atender las vías terciarias.

Endeudamiento

De otro lado, el presidente de BTG Pactual, Armando Montenegro, sostiene que el Gobierno debería considerar el mayor endeudamiento siempre y cuando no se pongan en riesgo las metas fiscales del país.

“Puede haber algunas dificultades para vender activos ahora, más que todo por temas políticos. Si esa vía está dificultada, entonces el país va a tener que usar el crédito, pero sin exceder los límites fiscales”, agregó.

No obstante, es evidente que las condiciones fiscales del país durante los últimos años, no han sido las mejores. Hay, en efecto, dificultades presupuestales que, de cara al futuro, bien podrían poner en vilo la ejecución de nuevos proyectos estratégicos.

De ahí entonces, la necesidad de barajar alternativas para la consecución de recursos frescos, provenientes de nuevas fuentes. Voces autorizadas, a las cuales nos sumamos, han sugerido, por ejemplo, la enajenación del 8,5% de Ecopetrol para tal fin. Connotados expertos y analistas también proponen hacer lo mismo con la participación del Estado en la generadora eléctrica ISA.

Los recursos derivados de la venta de Isagén -que valga decirlo no fueron utilizados para financiar gasto corriente de la nación- viabilizaron activos estratégicos para acometer obras prioritarias.

Fondos de capital

El jefe de Infraestructura para América Latina de Goldman Sachs, Fernando Bravo, instó al país para que se aproveche de forma rápida que en el mundo hay más de US\$55.000 millones en fondos de capital global y se atraiga una parte para los nuevos proyectos que requiere emprender el país, antes de que se generen aversiones al riesgo.

“Los problemas a nivel global, la guerra comercial y los problemas regionales pueden generar que las ventanas sean más cortas y se cierren para atraer capitales extranjeros a financiar los nuevos proyectos de infraestructura”, indicó el experto.

En momentos en que el sector de la infraestructura y otros renglones insisten en la venta de participaciones en empresas estatales, como Ecopetrol o ISA, para destinar el dinero a financiar nuevos proyectos de infraestructura, ante las restricciones fiscales por el uso de vigencias futuras para respaldar el programa vial de cuarta generación (vías 4G), el Gobierno, en cabeza del ministerio de Hacienda, Alberto Carrasquilla, recalca la necesidad de “ser más creativos” en este frente. El jefe de las finanzas públicas le dio un campanazo de alerta al nuevo presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), Francisco Lozano, para usar los millonarios recursos que tiene la entidad.

“Si uno mira el balance de la Financiera, uno lo que dice es: hay que estrenarlo”, indicó el ministro.

Carrasquilla se refiere a los \$2,5 billones que la FDN emitió en bonos ordinarios y que tomó el Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (Fondes) como administrador de los \$6,5 billones que recibió la Nación por la venta del 57,6% de Isagén.

Principales proyectos de infraestructura

-Primera línea del Metro de Bogotá: tendrá 23.96 kilómetros de recorrido y 15 estaciones. Tendrá un costo estimado de US\$4.347 millones.

-Tren ligero elevado en Rionegro: este proyecto transportará alrededor de 500.000 pasajeros por día.

-Regiotram de Occidente: es un proyecto que busca implementar un tren ligero que conecte los municipios aledaños a Bogotá. Tendrá una longitud de 41 km, 18 estaciones y transportará a más de 200.000 pasajeros por día. La inversión será de US\$1.700 millones.

-Plan maestro de transporte intermodal – PMTI: con una inversión de US\$69.300 millones, se trata del proyecto de infraestructura más grande de Latinoamérica. Comprende la ampliación de la infraestructura vial 4G con más de 7.000 kilómetros de nuevas avenidas, más de 1.370

kilómetros de avenidas de doble vía y dos túneles; la modernización, adaptación y ampliación de 31 aeropuertos; la transformación de la red vial terciaria, que hoy cuenta con 142.284 kilómetros; y el Plan Nacional Fluvial, que contempla ocho proyectos de inversión y la intervención de ocho ríos para la construcción de una red fluvial.