
PUENTES A ALGUNA PARTE

[Justin Yifu Lin](#)

Incrementar la austeridad no va a salvar la economía mundial. Construir infraestructuras, es posible que sí.

La creciente inquietud actual por las malas perspectivas de crecimiento no es una mera resaca del tumulto financiero de 2008. En Estados Unidos y en varios Estados europeos, la creación de empleo sigue siendo escasa. En algunos países avanzados, las rentas nacionales están aún por debajo de los niveles anteriores a la crisis. El futuro a medio plazo para EE UU y Europa no es nada prometedor. Y eso no sólo hará que a las economías avanzadas les sea más difícil abordar los problemas fiscales y de paro, sino que reducirá las posibilidades de crecimiento de los países en vías de desarrollo, en muchos de los cuales –sobre todo en Oriente Medio y el África subsahariana– faltan oportunidades de trabajo. ¿Consecuencia? Millones de personas atrapadas en la pobreza, lo cual crea un campo de cultivo para la inestabilidad social. Y, aunque los gobiernos de las dos orillas del Atlántico están pensando en recortes presupuestarios, lo que el mundo necesita ahora por encima de todo es crecer.

Sin crecimiento, a las economías avanzadas les resultará muy difícil y muy doloroso aumentar las cifras de empleo y reducir de forma sustancial su deuda. ¿Pero cómo hacerlo? La solución podría consistir en una iniciativa de inversiones mundiales en infraestructuras, sobre la base de dos elementos fundamentales. El primero, que las economías industrializadas necesitarían gastar miles de millones de dólares en proyectos de infraestructuras, bien modernizando viejas instalaciones o construyendo otras nuevas que desatasquen el crecimiento. Pero eso podría no ser bastante para generar suficiente crecimiento y empleo. Por tanto, los responsables políticos, empresarios e inversores deberían también promover y facilitar este tipo de inversiones en los países en vías de desarrollo en los que abundan las oportunidades de emprender acciones de ese tipo. No sería ninguna obra de caridad: las inversiones en infraestructuras en esos Estados aumentan la demanda de bienes de equipo, como turbinas y excavadoras, que suelen fabricarse en Estados Unidos y Europa.

Esta idea, también defendida por el G-20, impulsaría las exportaciones, el empleo en el sector industrial y el crecimiento en las economías más ricas y, al mismo tiempo, disminuiría la pobreza y contribuiría al crecimiento de los primeros. Todo el mundo saldría ganando.

En la vorágine actual es difícil encontrar buenas oportunidades de inversión privada. Las fábricas siguen funcionando a medio gas, y hay viviendas y edificios de oficinas vacíos. Las inversiones en infraestructuras pueden llenar el hueco, crear unos puestos de trabajo muy necesarios en el sector de la construcción, que ha sufrido especialmente, y generar demanda de productos industriales. La modernización de infraestructuras existentes y la construcción de nuevos nudos de circulación, si la selección se hace con cuidado, pueden estimular la productividad futura, aumentar la competitividad y el crecimiento e impulsar la capacidad de los países de devolver esas inversiones el día de mañana. Los bonos a 10 años del Tesoro estadounidense están vendiéndose a unos niveles más bajos que nunca desde que estalló la crisis financiera. Por eso estoy totalmente de acuerdo con mi colega Joseph Stiglitz, de la Universidad de Columbia, que [escribió](#) hace poco: “La verdadera respuesta, al menos para países como Estados Unidos, que pueden pedir prestado a unos tipos bajos, es sencilla: utilizar el dinero para hacer inversiones muy rentables”.



¿Pero qué hay del miedo a las deudas insostenibles, que empuja a los gobiernos occidentales a buscar recortes presupuestarios? La falta de crecimiento es una de las mayores amenazas para la sostenibilidad de la deuda, y es una equivocación recortar los gastos que pueden estimularlo. Y muchos proyectos de infraestructuras pueden autofinanciarse: por ejemplo, los puentes o las autopistas de peaje. Aún más, muchas veces es más barato mantener en buen estado las carreteras y otras instalaciones, con revisiones periódicas, que arreglarlas una vez dañadas.

Dado que las arcas públicas están vacías o, en el mejor de los casos, exprimidas al máximo, será necesario atraer el dinero del sector privado hacia los proyectos de infraestructura con mecanismos innovadores, como los partenariados entre sector público y privado (PPP). Unas inversiones bien diseñadas en infraestructuras pueden generar beneficios seguros y atractivos para los inversores privados en el entorno actual, de escaso crecimiento y riesgo elevado. Los gobiernos de ambos lados del Atlántico han elaborado propuestas interesantes para animar a los PPP a invertir en infraestructuras. Por ejemplo, la Administración del presidente Barack Obama ha respaldado la creación del Banco Nacional de Reinversión en Infraestructuras, que podría emitir bonos para infraestructuras, ofrecer subvenciones a los proyectos de infraestructuras cualificados y conceder garantías de préstamo a los gobiernos locales y de los Estados. Europa está pensando en la implantación de una nueva [Iniciativa de Bonos para Proyectos Europa 2020](#), que emplearía avales públicos para apalancar el dinero del sector privado procedente de inversores no tradicionales, como los fondos de pensiones.

Pero las inversiones nacionales, por imaginativas que sean, pueden no ser suficientes para ayudar a los países de rentas altas a salir de la crisis. Sus carencias en infraestructuras son

apabullantes. Aproximadamente 1.400 millones de personas no tienen acceso a la electricidad, unos 880 millones viven todavía sin agua potable y 2.600 millones no disponen de alcantarillado ni servicios de residuos básicos. Se calcula que, en todo el mundo, alrededor de 1.000 millones de habitantes de zonas rurales no tienen carreteras asfaltadas en un radio de dos kilómetros (entre 25 y 30 minutos andando). El consumo per cápita de electricidad en el África subsahariana (excluyendo Suráfrica) es sólo de unos 124 kilovatios-horas al año, apenas suficiente para alimentar una bombilla por persona durante seis horas diarias. La falta de infraestructuras no sólo afecta a la vida cotidiana de millones de personas, sino que hace que las empresas sean menos competitivas. Los cortes de luz y de agua son habituales, y eso obstaculiza la actividad productora. Por ejemplo, las empresas de Tanzania sufren [apagones 63 días al año](#). Los [sondeos](#) realizados por el Banco Mundial entre empresas de países en vías de desarrollo muestran que, en los últimos años, entre el 3 y el 10% de las ventas totales se ha perdido debido a los cortes de luz. Y muchos negocios ni siquiera se ponen en marcha porque no disponen de los servicios de infraestructura necesarios. La falta de ellos es uno de los impedimentos más frecuentes para atraer inversiones extranjeras. Por eso no es extraño que el [G-20](#) quiera “cambiar de forma tangible y sustancial las vidas de la gente, en especial mediante el la construcción y mejora de infraestructuras en países en vías de desarrollo”.

Según las investigaciones del Banco Mundial, el crecimiento anual medio de los países en vías de desarrollo aumentó 1,6 puntos porcentuales en 2001-2005 respecto al de 1991-1995, gracias al desarrollo de infraestructuras. La mayor aportación del desarrollo de infraestructuras al crecimiento se produjo en el sur de Asia, con 2,7 puntos porcentuales al año. Si los países pobres del África subsahariana desarrollaran infraestructuras a la misma velocidad que Indonesia, el crecimiento de los países del oeste de África aumentaría en un 1,7% anual. Si las economías africanas redujeran a la mitad la distancia entre su nivel de infraestructuras y el de Pakistán e India, los Estados del centro de África ganarían un promedio de 2,2 puntos porcentuales de crecimiento y los del este y el oeste de África 1,6 puntos. Igualmente, si cada país latinoamericano pusiera sus infraestructuras a la altura de las de otros países de rentas medias (como Turquía y Bulgaria), el crecimiento en Latinoamérica aumentaría aproximadamente un 2% cada año. Los países andinos serían los más beneficiados: 3,1 puntos porcentuales de crecimiento medio.

[Un documento reciente del Banco Mundial \(BM\)](#) observa también las repercusiones de las grandes inversiones en infraestructuras en China. Entre 1990 y 2005, el *gigante asiático* invirtió alrededor de 600.000 millones de dólares para modernizar su red de carreteras. La joya de esta inversión fue la Red Nacional de Autopistas, destinada a cubrir 41.000 kilómetros y unir todas las ciudades con más de 200.000 habitantes. Las últimas investigaciones del BM muestran que, en 2007, las rentas reales acumuladas de China fueron aproximadamente un 6% más altas de

lo que habrían sido si no se hubiera construido la red de autopistas.

Una vez más, hay que dejar claro que invertir en infraestructuras en los países en vías de desarrollo, aunque les beneficie, no es una obra de caridad. Creará puestos de trabajo y generará crecimiento en las economías avanzadas. Casi todos los bienes de equipamiento necesarios para construir redes eléctricas, plantas de tratamiento de residuos y carreteras se fabrican en Estados Unidos y Europa. Por consiguiente, las inversiones en infraestructuras en los países en vías de desarrollo aumentarían la demanda de bienes de equipo en las economías avanzadas. La norma es que, por cada dólar invertido en los países en vías de desarrollo, las importaciones de bienes de equipo aumentan 50 centavos. Alrededor del 70% de los bienes de equipo comprados por los países en vías de desarrollo proceden de países ricos. Eso quiere decir que un incremento de un dólar en las inversiones en los primeros suele producir un aumento de 35 centavos en las exportaciones procedentes de los segundos.

El [Banco Mundial](#) calcula que habrá que hacer entre 2010 y 2020 inversiones anuales de más de un billón de dólares –alrededor del 7% del PIB de los países en vías de desarrollo– para satisfacer las necesidades básicas de infraestructuras de estos Estados. Las naciones que han tenido un crecimiento rápido –como China, Japón y Corea del Sur– invirtieron más del 9% del PIB cada año durante decenios. Suponiendo que la financiación de las infraestructuras en el mundo en desarrollo prosiga al mismo ritmo de su tendencia histórica, a medio plazo quedará todavía una brecha por cubrir de más de 500.000 millones al año.

Una iniciativa mundial de infraestructuras podría intentar cerrar esa brecha. De conseguirlo, la demanda anual de bienes de equipo en todo el mundo –sólo para inversiones en infraestructuras– aumentaría en 250.000 millones, de los que más de 175.000 millones procederían de los Estados ricos. Las exportaciones totales de bienes de equipo de todos los países desarrollados en 2010 ascendió a unos 2,4 billones de dólares. Es decir, dichas exportaciones aumentarían en más de un 7%, crearían puestos de trabajo muy necesarios en el sector de la fabricación, reducirían el paro y aumentarían el consumo. A su vez, la reducción del sobreequipamiento produciría un aumento de las inversiones. Además, la amenaza del cambio climático incrementa la demanda de infraestructuras que sean resistentes a las catástrofes naturales y menos perjudiciales para el medio ambiente y que contribuyan a un desarrollo sostenible. De ahí nacen nuevas oportunidades para que las economías avanzadas inviertan en soluciones innovadoras. El crecimiento se recuperaría y los ingresos fiscales aumentarían, con la consiguiente disminución de la deuda pública.

A medida que esos países en desarrollo prosperen, su demanda de productos importados de todo el mundo aumentará. Con la evolución de las redes de producción, cada vez más

complejas, adquiere más importancia la existencia de conexiones rápidas y fiables. La mejora de las redes regionales no sólo incrementaría el comercio en el interior de cada zona, sino que abriría mercados aún sin explotar. El impulso a las exportaciones en las economías avanzadas disminuiría su necesidad de pedir préstamos a otros Estados y quizá podría desembocar en un mayor superávit global de ahorro para respaldar las inversiones y el crecimiento en los países en vías de desarrollo. A su vez, esto crearía nuevas oportunidades de inversión y la apertura de nuevos mercados. Al final, el resultado sería un círculo virtuoso en el que los ahorros mundiales apoyarían las inversiones y el crecimiento en los países en vías de desarrollo.

Invertir en infraestructuras es crucial para generar crecimiento y crear empleo, hoy quizá más que nunca

¿Pero cómo sería posible cerrar la brecha de financiación de las infraestructuras sin añadir una nueva carga fiscal a unos gobiernos ya escasos de fondos? No existe una solución única. Será necesario tener más eficacia en el gasto y mejorar la recuperación de los costes en los sectores que tengan posibilidad de hacerlo. Asimismo hará falta una mezcla de dinero de fuentes nuevas y tradicionales: el sector privado a través de los PPP, sobre todo buscando en los mercados locales de capitales para recurrir a los inversores nacionales. Será fundamental sacar el máximo provecho a los nuevos financieros de economías emergentes como China, India y Brasil.

A la hora de la verdad, las infraestructuras las pueden pagar los contribuyentes o los usuarios. Pero también podría hacerse de otras formas: inversiones oficiales, préstamos o subvenciones de instituciones multilaterales y acreedores bilaterales, y préstamos del sector privado. La financiación pública ha sido el método predominante para financiar las infraestructuras en muchas naciones en vías de desarrollo. La ayuda oficial al desarrollo de los países donantes tradicionales destinada a infraestructuras fue de unos 90.000 millones de dólares en 2009, dentro del esfuerzo de las organizaciones humanitarias y de cooperación para ayudar a estos Estados a afrontar las consecuencias de la crisis financiera mundial. Sin embargo, de ahora en adelante, esa ayuda seguramente disminuirá y volverá a los niveles anteriores a la crisis.

Pero los donantes tradicionales no son la única opción. En los últimos tiempos han surgido otros, como Brasil, China, India y varios países árabes, que están convirtiéndose en grandes financieros de proyectos de infraestructuras en África. En conjunto, los recursos invertidos en esta área en dicho continente por los Estados mencionados pasó de 1.000 millones de dólares anuales en los primeros años de este siglo a casi 10.000 millones de dólares en 2010. Se calcula que el dinero chino aportado a este tipo de proyectos en el continente africano alcanzó la cifra sin precedentes de 9.000 millones de dólares en 2010.

La participación privada en las infraestructuras también puede ayudar a cerrar la brecha inversora en muchos países en vías de desarrollo. El método es el siguiente: se establecen partenariados entre sector público y privado, o PPP, mediante un contrato de larga duración entre un gobierno y un inversor privado. El inversor paga al menos parte de la inversión a cambio de unos futuros honorarios por servicios prestados que se recaudan entre los usuarios, y a veces recibe también subvenciones oficiales. La participación privada en inversiones en infraestructuras es cada vez más importante en el mundo en desarrollo, y en 2009 alcanzó casi 160.000 millones de dólares, pero está concentrada en un puñado de grandes economías emergentes, como Brasil, China, India, Rusia y Turquía. Asimismo, se limita a unos cuantos sectores, en especial el de las telecomunicaciones.

Para aumentar de forma significativa la participación del sector privado será necesario abordar varios aspectos. En primer lugar, la empresa que lleva a cabo el proyecto y sus accionistas particulares corren muchas veces unos peligros considerables: déficits en los ingresos previstos, riesgos relacionados con los tipos de cambio y riesgos políticos. Se necesita una gran inversión inicial, cuya amortización puede tardar decenios; los preparativos para la obra y el periodo de construcción propiamente dicho suelen prolongarse varios años, durante los que las empresas no obtienen beneficios. En segundo lugar, para seleccionar los proyectos de infraestructuras *adecuados* y convencer al sector privado hace falta tener unos conocimientos muy específicos y una financiación inicial, que en muchos países en vías de desarrollo no existe.

Para tener éxito es fundamental reducir estos riesgos. Una forma de hacerlo es combinar la financiación privada con la pública o los donantes. Las iniciativas en las economías avanzadas, como el Banco Nacional de Reinversión en Infraestructuras de Estados Unidos y la nueva Iniciativa de Bonos para Proyectos Europa 2020, son buenos ejemplos. Ambos planes prevén el uso de avales públicos para la financiación del sector privado, pero aunque los avales de los gobiernos son una garantía contra los riesgos relacionados con cada proyecto, no suelen aliviar la percepción de los inversores sobre los riesgos asociados con la propia administración. De ahí que el Grupo del Banco Mundial proporcione un seguro de riesgo político contra peligros como

la no convertibilidad de la moneda, las expropiaciones, las guerras, el terrorismo, los disturbios sociales y los incumplimientos de contrato. Cada vez recurre más a los avales para catalizar el dinero privado. Pero queda mucho por hacer.

Invertir en infraestructuras es crucial para generar crecimiento y crear empleo, hoy quizá más que nunca. Para las economías avanzadas, tal vez sea la forma más rápida de salir de la crisis. Para los países en vías de desarrollo, es un poderoso vehículo para transformar sus economías, permitir que sus empresas trabajen sin el obstáculo de los cortes de luz, se comuniquen con libertad, amplíen sus mercados y, en definitiva, asciendan por la escala tecnológica. La necesidad es evidente. El dinero está ahí. Ha llegado el momento de dirigirlo para financiar las carreteras, los puertos, los ferrocarriles y las centrales energéticas que hacen falta para sostener la prosperidad tanto en los países ricos como en los que están en pleno desarrollo, en beneficio de todos.

Artículos relacionados

- [Se buscan responsables de la crisis.](#) **Mario Saavedra**
- [¡Viva la recesión!](#) **Charles Kenny**
- [Evitar la doble recesión.](#) **Nouriel Roubini y Michael Moran**
- [¿Qué forma tiene su recesión?](#) **Joshua Keating**
- [Mil puntos de luz.](#) **Charles Kenny**

Fecha de creación

8 septiembre, 2011