

Intervención del Señor Presidente Ejecutivo de la Corporación Andina de Fomento (CAF), Enrique García, en la Sesión de Trabajo de la Reunión de Presidentes de América del Sur

Deseo iniciar mi intervención con un agradecimiento muy especial al Excmo. Presidente de la República Federativa del Brasil, Dr. Fernando Henrique Cardoso, por su invitación a esta histórica Reunión. Para la Corporación Andina de Fomento (CAF) y para mi en particular, es un verdadero privilegio participar en este evento destinado a fijar nuevos caminos para el devenir futuro de nuestro continente, precisamente cuando se celebran los 500 años del descubrimiento del Brasil, conmemoración a la cual nos adherimos. Así mismo deseo extender un cordial saludo a todos los Excmos. Presidentes suramericanos y a sus delegaciones, así como al Presidente del BID.

Esta Reunión Presidencial Suramericana se realiza en un momento muy oportuno para reflexionar sobre estrategias comunes que permitan a nuestros países integrarse para enfrentar más efectivamente el fenómeno de la globalización. No cabe duda que Suramérica es una de las regiones con mayor potencial para hacerlo, por su continuidad geográfica, recursos naturales abundantes, biodiversidad, cultura e identidad.

Una revisión objetiva de los hechos muestra que el continente ha registrado cambios significativos en las últimas décadas en materia democrática y en los ámbitos económico y social. No obstante, el avance de la región no ha ido a la par con el progreso tecnológico, económico y social que se presenta en otras áreas del planeta, lo que ha determinado que la posición relativa de Suramérica disminuya. En efecto, medida por diversos indicadores, Suramérica ha pasado de ser la tercera región en importancia económica mundial: en 1950 a un quinto lugar por el progreso mucho más dinámico, en años recientes, del sudeste asiático y Europa oriental. Mas aún, la brecha que la separa de los países industrializados se ha ampliado y los problemas de desempleo, inequidad y pobreza parecerían empeorar en lugar de mejorar.

Parte importante de la explicación nace del hecho de que la región sigue siendo fundamentalmente productora y exportadora de material primos así como de "commodities" industriales y de que los avances en competitividad en la región han sido muy lentos. En efecto, de acuerdo al último informe sobre competitividad global del Foro Económico Mundial, de un total de 59 países considerados, el promedio de los países suramericanos se ubica en la posición 42. En temas claves para la nueva economía como son el componente tecnológico, la infraestructura, las finanzas y la calidad de las instituciones, es donde precisamente la calificación es más baja.

En el contexto anterior, el desafío principal para la primera década de este milenio es lograr un mucho más elevado ritmo de crecimiento sostenido, que se derive de procesos productivos basados en la tecnología y el conocimiento y cada vez menos en la dependencia de la explotación de recursos naturales. Solo a través de un crecimiento apoyado en el aumento genuino de la productividad y de la competitividad, será posible para la región tener más relevancia a nivel mundial creando, al mismo tiempo, las condiciones para un patrón de desarrollo sostenible que sea estable, eficiente y equitativo. Es dentro del concepto de competitividad y sostenibilidad que el desarrollo de infraestructura regional adquiere especial relevancia. El tema no debe ser visto, sin embargo, de manera aislada e independiente. Esto implica no sólo mejorar la infraestructura en sí (vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial etc.) sino concebir un proceso logístico e

integral que incluya, además, el mejoramiento de los sistemas y regulaciones aduanales, las telecomunicaciones, la tecnología de la información y los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento y procesamiento de permisos, entre otros). La infraestructura debe ser también vista desde la perspectiva de la sostenibilidad, cambiando el concepto que primó en el Siglo XX de la creación de corredores que comunicaban entre sí a polos de desarrollo al enfoque moderno de la creación de cinturones de desarrollo sostenible, en los cuales se contemple no únicamente el uso sinérgico de la infraestructura física y la logística, sino también las variables económicas, sociales, culturales y ambientales.

Es evidente que los países, actuando individualmente, no serán capaces de dar el salto cuantitativo y cualitativo requerido. La integración regional es, en este sentido, un instrumento fundamental para lograr dicho propósito. De ahí que la construcción del Espacio Suramericano sea un eslabón importante en el proceso.

Teniendo en cuenta los factores anteriores es que a partir de 1992 la CAF ha dado prioridad al desarrollo de infraestructura sostenible. Una prueba de su compromiso con el tema es que en los últimos seis años la Institución ha apoyado a los países miembros en el fortalecimiento institucional y de política sectoriales, en la aplicación e introducción del concepto de sostenibilidad en los proyectos que apoya y en el financiamiento de los mismos. Al respecto, la CAF ha aprobado en dicho periodo un monto de US\$5.000 millones para el financiamiento de más de 100 proyectos específicos de infraestructura sostenible, tanto en el ámbito público como en el privado, que representa una inversión total superior a los US\$10.000 millones. Además, viene cumpliendo un efectivo rol catalítico para la captación de recursos adicionales a nivel internacional, mediante mecanismos de cofinanciamiento, garantías parciales y participación en fondos de capital de riesgo, entre otros.

Se destaca también el impulso a programas regionales de competitividad en estrecha colaboración con universidades y centros de investigación de la región así como el reciente lanzamiento del Programa Latinoamericano del Carbono (PLAC). Mediante este programa, será posible que el continente reciba beneficios financieros tangibles, en la medida en que se demuestre el uso de tecnologías que reduzcan gases y mitiguen el efecto invernadero. Como una contribución a esta Reunión y elemento a ser considerado en el futuro plan de acción, me es muy grato presentar el libro "Vies Para La Integración: La acción de la CAF en la Infraestructura Suramericana". El mismo contiene un análisis de la importancia de la infraestructura sostenible y logística como temas estratégicos para la competitividad global. También incluye reflexiones sobre los retos inmediatos de los principales sectores de integración física, así como el inventario de proyectos que han sido priorizados en algunas áreas, como es la de transportes, por las autoridades responsables en los países suramericanos. Finalmente, describe la labor de la CAF en años recientes en materia de infraestructura.

En cuanto a este último aspecto, deseo destacar algunos de los principales proyectos que por su importancia en la integración suramericana han sido financiados por la CAF. Tal es el caso de la integración vial y energética entre Brasil y Venezuela, el Gasoducto Bolivia - Brasil, la ruta Transchaco en el Paraguay, las carreteras Ilo-Desaguadero entre Perú y Bolivia y Patacamaya Tambo Quemado entre Bolivia y Chile así como un conjunto de proyectos viales que conectan los países andinos con el Mercosur.

Respecto del futuro, vemos con complacencia el esfuerzo realizado por el BID para la presentación de una propuesta de plan de acción para la integración de la infraestructura de

América del Sur. Al respecto, consideramos de vital importancia que los próximos esfuerzos se realicen tomando en cuenta los considerables avances que han realizado la región y las instituciones multilaterales en los últimos años, para evitar repeticiones y dar el valor agregado requerido.

Dada la magnitud del financiamiento necesario para hacer realidad un plan coherente de infraestructura sostenible regional a realizarse en la primera década de este Siglo, es importante analizar con realismo algunos de los obstáculos principales que podrían impedir el cumplimiento de los objetivos planteados. Al respecto, existen dos áreas que deben motivar especial preocupación:

La primera se refiere a las limitaciones en materia de financiamiento, tanto a nivel nacional como internacional. En el plano nacional, los obstáculos que se observan son la baja capacidad de ahorro, los ajustes fiscales derivados de las cíclicas crisis macroeconómicas generadas por la vulnerabilidad externa de la región así como sistemas financieros poco desarrollados. En cuanto al financiamiento internacional, están los topes al endeudamiento externo derivados de los programas de estabilización, la menor prioridad relativa otorgada hoy en día por los organismos financieros multilaterales al área de infraestructura en beneficio del área social, lo cual unido a menores fuentes concesionarias bilaterales y multilaterales significa, en esencia, una menor disponibilidad de recursos a largo plazo. Por otra parte, es evidente el difícil acceso que tienen la mayoría de los países a los mercados internacionales de capital, en condiciones adecuadas en costo y plazo, por las percepciones de riesgo existentes que han sufrido un deterioro generalizado en los últimos dos años. Al tema de recursos disponibles para financiamiento, hay que agregarle la creciente influencia de organismos no gubernamentales en la toma de decisiones en materia de infraestructura, lo cual significa en la práctica, un proceso más lento para la obtención de recursos de la Comunidad Internacional.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, me permito hacer algunas sugerencias que podrían tomarse en cuenta en el plan de acción:

Primero, debe visualizarse infraestructura y logística como componentes fundamentales de los temas de competitividad y sostenibilidad y no simplemente como obras físicas de comunicación y acceso.

Segundo, es importante la incorporación del concepto regional por encima del exclusivamente nacional en los criterios de eficiencia económica y sostenibilidad a aplicarse en la identificación y priorización de proyectos de infraestructura y logística.

Tercero hay que acelerar reformas que signifiquen la aplicación de normas y políticas que incentiven una mayor participación privada en la ejecución y financiamiento de proyectos de infraestructura buscando, a la vez, la armonización de las mismas a nivel regional.

Cuarto, es crítico aplicar creativamente mecanismos que estimulen la utilización de recursos provenientes de los mercados financieros nacionales, así como aquellos que faciliten el acceso a los mercados internacionales de capital.

Quinto, debe tomarse acciones sistemáticas para crear las condiciones favorables para incrementar la inversión extranjera no únicamente por el efecto financiero que ello trae sino por su potencial contribución a la modernización tecnológica y;

Sexto, hay que estimular una acción coordinada y solidaria de carácter regional para acelerar la preparación de proyectos y principalmente viabilizar el financiamiento respectivo, hecho que queda evidente por la decisión política manifiesta en esta Reunión Presidencial.

La CAF está dispuesta a ser un activo participante de esta histórica y prometedora empresa. En este sentido, dado el hecho de que los cinco países andinos, Brasil, Paraguay y Chile son accionistas de la CAF, invitamos al resto de los países suramericanos a incorporarse a la Institución. Al respecto, cuanto mayor sea la participación accionaria de los países miembros, mayor será la capacidad de la Institución de financiar directamente proyectos y de jugar el rol catalítico para la atracción de fuentes externas de financiamiento. De igual manera, la Institución está dispuesta a fortalecer aún más las ya estrechas relaciones de coordinación con el BID y otros organismos multilaterales y de desarrollo nacional para hacer realidad un programa coherente de infraestructura regional.

En conclusión, los desafíos enormes que plantea el futuro, especialmente en lo referente a la cuantía de la inversión requerida, demanda una acción urgente, eficiente y coordinada, si se desea dar un salto cualitativo en materia de competitividad y desarrollo en esta primera década del Siglo XXI.