



BOLETÍN 389 /

FACILITACIÓN,
COMERCIO Y LOGÍSTICA
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Invertir en infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva para la recuperación económica

Introducción

De acuerdo con CEPAL, durante la pandemia por COVID-19, la economía global mostró en 2020 una contracción económica de -4,4%, la peor desde 1946¹. Por su parte, América Latina y el Caribe, con una caída del PIB estimada en 7,7% en 2020,



Introducción	1
I. Tendencias recientes en el crecimiento económico y PIB per cápita: los países de América Latina y el Caribe tienen cada año una menor cuota de participación dentro del producto interno bruto mundial	3
II. Comportamiento del gasto público corriente y de capital 2019–2021: la crisis ha restringido la capacidad financiera de los gobiernos	5
III. Trayectoria de la inversión: América Latina presenta el peor desempeño respecto a otras regiones del mundo	6
IV. Planes para la recuperación postpandemia: la inversión en infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva debe ser un elemento central de los planes de recuperación	10
V. Reflexiones finales en torno a los planes de inversión	12
VI. Bibliografía	16
VII. Publicaciones de interés	18

Este artículo se inscribe dentro del tema de las reflexiones sobre infraestructura que frecuentemente ha sido tratado en distintas ediciones de *Boletín FAL* y otros documentos de la CEPAL.

Este documento presenta la situación y los desafíos de las inversiones en infraestructura en América Latina y el Caribe teniendo como referencia el entorno global, y se exponen algunos elementos a considerar sobre el comportamiento de las inversiones en 2020 y se presentan las perspectivas para el año 2021. Asimismo, se resumen algunos de los paquetes de estímulo presentados por los países para la recuperación ante la crisis económica debido al COVID-19. También se destaca la necesidad de incorporar criterios de infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva para dotar de mayor dinamismo a la reactivación económica, reducir algunas brechas estructurales y potenciar a su vez el crecimiento económico de largo plazo.

La autora del documento es Jeannette Lardé, funcionaria de la División Comercio Internacional e Integración (DCII) de la CEPAL. Para mayores antecedentes contactar a jeannette.larde@cepal.org

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.



sufrió su peor contracción desde 1900 y el peor desempeño de todas las regiones en desarrollo, se espera para 2021 una tasa de crecimiento del 5,9% y, para 2022, del 2,9%, mientras que para el mundo se espera una recuperación de 5,9% en 2021 y 4,5% en 2022².

Desde un punto de vista estratégico, es muy importante que los gobiernos impulsen políticas anticíclicas, dando un énfasis mayor a las inversiones en infraestructura para impregnar de mayor dinamismo a la recuperación económica postpandemia, y que a su vez potencie el crecimiento económico de largo plazo. Pero en América Latina y el Caribe el desafío es aún mayor, porque el aumento del gasto corriente para enfrentar esta crisis ha restringido la capacidad financiera de los gobiernos, y porque, no solo se necesita impulsar el crecimiento económico, también se requiere un tipo de infraestructura y sus servicios, resilientes, sostenibles e inclusivos.

Este *Boletín FAL* se propone realizar una descripción de la situación tendencias de las inversiones en infraestructura en América Latina, situándolas en lo posible dentro del entorno del entorno global; y presentar algunos de los planes de recuperación económica de los países, estableciendo los elementos que, a juicio de la autora, serían imprescindibles para sentar las bases de un desarrollo sostenible.

Para cumplir con tales objetivos, el documento ha sido dividido en cinco partes, la primera resume las tendencias recientes en el crecimiento económico y PIB per cápita de América Latina y el Caribe en un entorno global. La segunda parte, resume lo que fue el comportamiento del gasto público corriente y de capital en 2019 y 2020, y presenta las perspectivas de CEPAL para 2021, en base a estimaciones oficiales. En la tercera se presenta el desempeño de las inversiones en infraestructura de la región, y se comparan con las tendencias de las inversiones en infraestructura de transporte de otras regiones; asimismo, se discute sobre lo que se estima fueron las inversiones en 2020 y se resumen los resultados de dos estudios sobre el impacto de la pandemia en los proyectos en marcha en 2020. La cuarta parte contiene una breve descripción de los planes de estímulo para la recuperación postpandemia de tres países de la región y uno de la Unión Europea. Finalmente se destacan algunas reflexiones finales en torno a los planes de inversión.

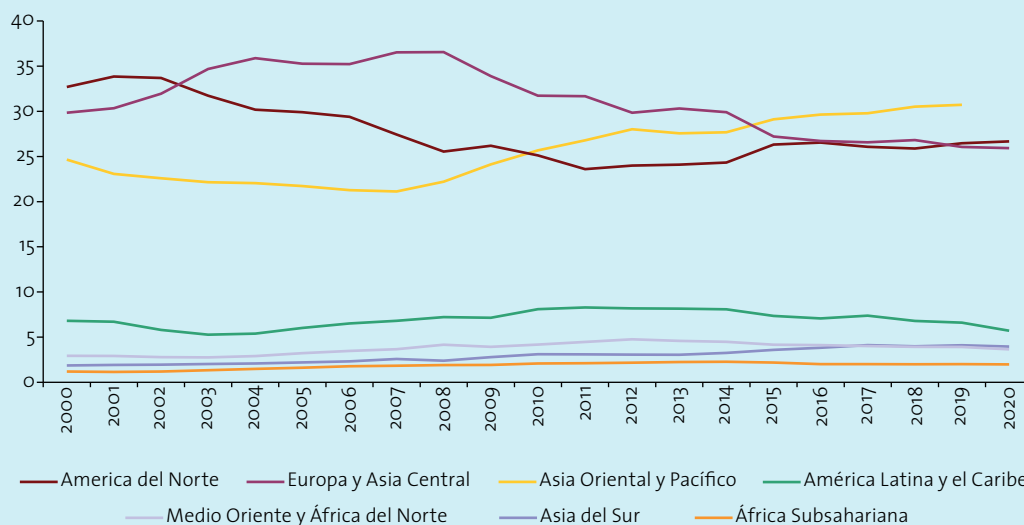
² ibidem.

I. Tendencias recientes en el crecimiento económico y PIB per cápita: los países de América Latina y el Caribe tienen cada año una menor cuota de participación dentro del producto interno bruto mundial

El producto interno bruto de América Latina y el Caribe, ha representado en promedio el 6,9% del total mundial, durante el período 2000-2020, y desde el año 2011 (con la excepción de 2017), se observa una tendencia continua a la baja, de tal manera que, en 2020, el producto de la región representó solamente el 5,7% del producto total mundial. Estos son los resultados de acuerdo con los cálculos que se muestran en el gráfico 1. Comparada con otras regiones, América Latina y el Caribe se encuentra dentro del grupo de las regiones con el porcentaje más bajo, estas son Asia del Sur, Medio Oriente y África del Norte, y África subsahariana.

Gráfico 1

Distribución porcentual del PIB mundial según grupos de países, 2000-2020
(En porcentajes del total mundial)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de World Development Indicators.

Nota: Calculado sobre la base de dólares corrientes. Con las proporciones mundiales más altas se encuentran Asia Oriental y Pacífico, América del Norte y Europa y Asia Central, cuyos valores al último año corresponden a 30,7%, 26,7% y 26,7%, respectivamente. De estos grupos, Asia Oriental y Pacífico ha tenido una tendencia casi continua a aumentar su participación desde 2007, América del Norte desde 2010, en cambio Europa y Asia Central ha estado reduciendo su participación desde 2008.

Estos números no estarán completos si no se les comparan con la población de cada grupo de país, ya que el sólo hecho de tener un mayor PIB no significa necesariamente una mejoría en el bienestar económico de la población, puesto que son las personas las que deben beneficiarse del producto interno bruto de una nación. Por lo cual, en este estudio se utiliza el PIB per cápita como una variable *proxy* de la calidad de vida. No obstante, cualquier conclusión que se haga con el PIB per cápita debe tomarse con mucha cautela porque este indicador tiene limitaciones como medida del bienestar económico, quizás la más importante es que no toma en cuenta la desigualdad en la distribución del ingreso de la población. De todas maneras, se usa como una medida del nivel de desarrollo económico de un país porque generalmente se cumple que los países con altos niveles de ingreso per cápita, también tienen un mayor bienestar que se refleja en altos niveles de consumo, mayor educación y esperanza de vida.

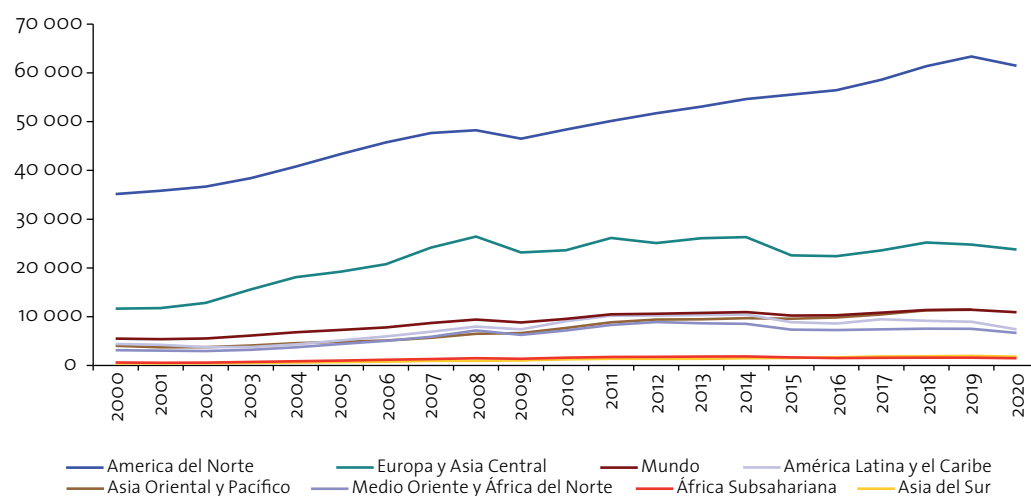
América Latina y el Caribe tuvo su mayor ingreso per cápita en el año 2014, luego del cual comenzó a disminuir. Al comparar esta región con las otras, se observa que, en el

año 2020, América Latina y el Caribe tuvo un ingreso per cápita de 7.417 dólares anuales, inferior al promedio mundial que fue de 10.926, y superado también por Asia Oriental y el Pacífico (11.500 dólares), Europa y Asia Central (23.780 dólares) y América del Norte (61.453 dólares). Cabe notar que en el año 2020, todas las regiones con datos para ese año redujeron su PIB per cápita, pero América Latina y el Caribe presenta la mayor reducción anual (-17,1%), seguida de Medio Oriente y África del Norte (-11,2%), Asia del Sur (-7,9%), África subsahariana (-7,2%), Europa y Asia Central (-4,1%), América del Norte (-3%), mientras que la reducción promedio mundial fue de -4,3%. Véase el gráfico 2.



Gráfico 2

PIB per cápita por grupos de países, 2000-2020
(En dólares corrientes de cada año)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de World Development Indicators.

De acuerdo con Kaldewei (2015), “el concepto del ingreso per cápita no es un indicador suficiente del desarrollo, ya que no capta esta heterogeneidad³, ni las necesidades específicas de desarrollo de los diferentes países. Frente a esta insuficiencia, la CEPAL (2012) propone el análisis de un conjunto de brechas estructurales de desarrollo, para facilitar un enfoque más pertinente y específico en los cuellos de botella que impiden un desarrollo sostenible e inclusivo en los países de renta media y particularmente en los países de la región. Basado en CEPAL (2010), se sugiere un conjunto explícito de once brechas para el análisis de las necesidades de desarrollo: la brecha de ingreso, la brecha de pobreza, la brecha de desigualdad, la brecha de inversión, la brecha de productividad e innovación, la brecha de infraestructura, la brecha de educación, la brecha de salud, la brecha de fiscalidad, la brecha de género, y la brecha del medioambiente”.

En el mismo documento también se plantea que “los países de renta media están caracterizados por una alta heterogeneidad en todos los aspectos del desarrollo, desde los niveles de pobreza y la inclusión social, hasta las capacidades institucionales, productivas y financieras. Estas diferencias son clave en la evaluación del estado de desarrollo y de las perspectivas dinámicas de un país —es decir la capacidad del país de seguir adelante hacia un desarrollo sustentable e inclusivo”.

³ Se refiere a “los países de renta media están caracterizados por una alta **heterogeneidad** en todos los aspectos del desarrollo, desde los niveles de pobreza y la inclusión social, hasta las capacidades institucionales, productivas y financieras. Estas diferencias son clave en la evaluación del estado de desarrollo y de las perspectivas dinámicas de un país —es decir la capacidad del país de seguir adelante hacia un desarrollo sustentable e inclusivo.”

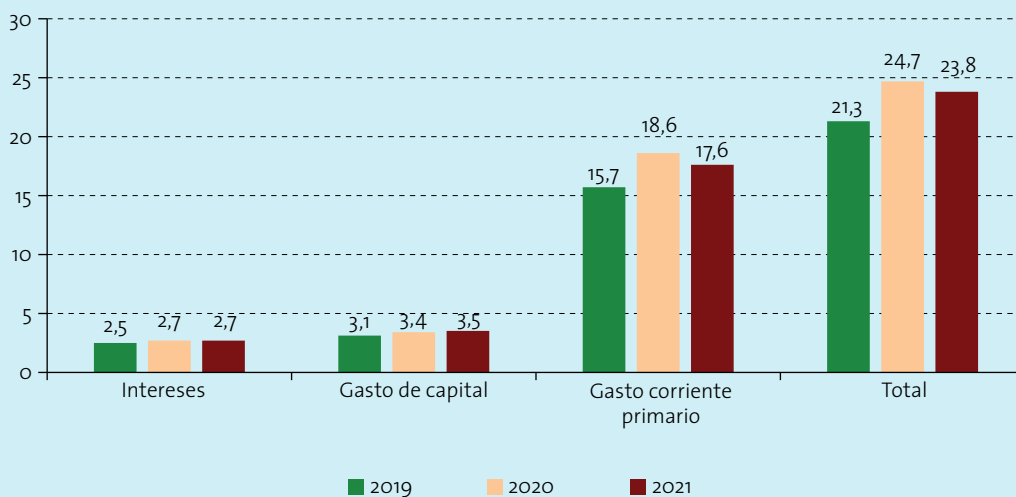


II. Comportamiento del gasto público corriente y de capital 2019–2021: la crisis ha restringido la capacidad financiera de los gobiernos

Si no hubiera sido por el papel fundamental que desempeñaron los gobiernos de la región en su respuesta a la pandemia de COVID-19 durante 2020, seguramente la caída del ingreso per cápita hubiera sido más fuerte. Efectivamente, el gasto corriente primario (compuesto por erogaciones en sueldos y salarios, bienes y servicios y transferencias corrientes, entre otros), fue el principal componente del gasto que se expandió en respuesta a la pandemia en 2020. El fuerte crecimiento del gasto proporcionó un impulso significativo y palió en parte la contracción del producto. (CEPAL, 2021e). Véase el gráfico 3.

Gráfico 3

América Latina y el Caribe (16 países)^a: composición del gasto total del gobierno central, por componentes, 2019–2021^b
(En porcentajes del PIB)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de CEPAL (2021e).

^a Los países incluidos son: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

^b Promedios simples. Las cifras de 2021 corresponden a estimaciones oficiales o presupuestos. Las cifras de los siguientes países corresponden a las coberturas institucionales que se indican: Argentina, administración pública nacional; Barbados, sector público no financiero; México, sector público federal; Perú, gobierno general, y Saint Kitts y Nevis, gobierno federal.

El aumento del gasto corriente para enfrentar esta crisis restringió la capacidad financiera de los gobiernos, muchos de los cuales ya estaban experimentando deudas elevadas antes de la pandemia. Para el año 2021, la CEPAL en su estudio Económico 2021 prevé que las erogaciones totales en América Latina y sus subregiones se contraigan en 2021. Esta caída se debería, principalmente, a la disminución del gasto corriente primario. A su vez, ante la necesidad de una recuperación económica se proyecta un leve incremento de los gastos de capital (véase el gráfico 3), principalmente en América del Sur, lo cual ha traído consigo mayores necesidades de financiamiento y ha llevado a una tendencia al alza de la deuda pública. Varios países han incorporado nuevos programas de inversión pública en su planificación presupuestaria de 2021 con el fin de crear empleo y promover el crecimiento económico. Véase sección IV de este documento.

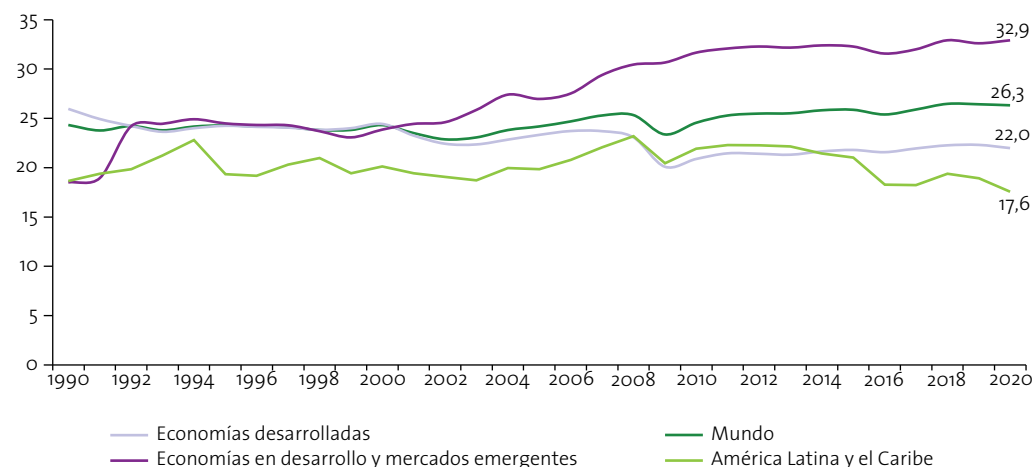
III. Trayectoria de la inversión: América Latina presenta el peor desempeño respecto a otras regiones del mundo

A. Tendencias de la inversión total

Asimismo, el comportamiento desigual en el crecimiento de América y el Caribe respecto a otras regiones también se refleja de manera muy fuerte en el nivel de inversiones. De acuerdo con el gráfico 4, la tasa de inversión en América Latina y el Caribe ya era la más baja en los años noventa, pero asciende un poco a mediados de los 2000, para luego comenzar a descender a partir de 2012. En 2020 la tasa de inversión de las economías en desarrollo fue de 32,9%, la de las economías desarrolladas de 22 y la de ALC alcanzó solamente un 17,6%, mientras que el promedio mundial fue de 26,3%.

Gráfico 4

Inversión sobre PIB por grupos de países
(Ratios sobre la base de dólares corrientes, en porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras de World Economic Outlook April 2021 (IMF).

América Latina y el Caribe presenta un problema estructural de baja inversión⁴, mientras dicha situación no se resuelva será muy difícil lograr la sostenibilidad del crecimiento y una recuperación verdadera más allá del esperado repunte económico del año 2021. Se observa asimismo que en 2020 la tasa promedio bajó en todos los grupos de países excepto en las economías en desarrollo y mercados emergentes. Al igual que el PIB per cápita, América

⁴ Véase CEPAL (2021e).

Latina y el Caribe fue la región en donde más se contrajo la inversión anual en 2020 (-7,2%), mientras que en las economías desarrolladas se redujo en -1,5%, a nivel global se redujo en -0,4%, en las Economías en desarrollo y mercados emergentes creció 0,9%.

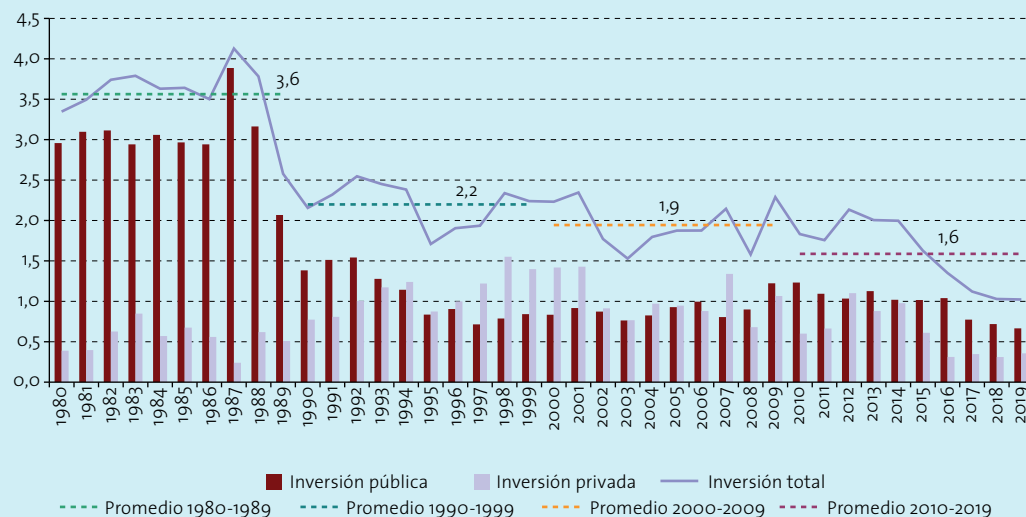
B. Tendencias de la inversión en infraestructura

La crisis expuso las grandes brechas estructurales de la región, entre ellos los bajos niveles de inversión, por lo menos desde los años noventa. La inversión en infraestructuras representa una pequeña parte de las inversiones totales de un país, pero lamentablemente en América Latina desde los años noventa los niveles de inversión han sido insuficientes como para avanzar hacia el desarrollo sostenible. Véanse los trabajos de Perrotti y Sánchez (2011) y Sánchez y otros (2017) sobre la brecha en infraestructura en América Latina. Vargas Sánchez (2005), señala que “los problemas estructurales son verdaderos límites al crecimiento económico que si no son enfrentados y atacados con políticas y estrategias económicas de largo plazo, donde participe el Estado, la empresa privada, y la sociedad en su conjunto, no podrán ser resueltos”⁵.

Los mayores coeficientes de inversión en infraestructura en la región se observan en los años ochenta, cuando la suma de la inversión pública más la privada alcanzó sus valores más altos (3,6% del PIB en promedio y un *peak* de 4,1% del PIB), luego desciende a un 2,2% (1990-1999) y sigue bajando a promedios de 1,9% (2000-2009) y 1,6% (2010-2019). Véase el gráfico 5.

Gráfico 5

América Latina: inversión en infraestructura de los sectores público y privado, según sector de infraestructura, 1980-2019
(En porcentajes del PIB)



Fuente: CEPAL sobre la base de datos de CEPALSTAT, INFRALATAM <http://infralatam.info/> , PPI Database (<https://ppi.worldbank.org/en/ppi>) y Calderón, César y Luis Servén, (2010), “Infrastructure in Latin America”, World Bank Policy Research Working Paper, No. 5317, Washington, D.C., Banco Mundial.

Nota: Calculado como un promedio ponderado para todos los datos disponibles de 6 países: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México y Perú. Incluye los siguientes sectores: Carreteras y ferrocarril, electricidad, telecomunicaciones y agua y saneamiento. Los datos de 2019 son aún preliminares.

C. Inversión en infraestructura de transporte

Comparado con otras regiones, la inversión en transporte en América Latina es la más baja desde 2017 y en los últimos años muestra una tendencia ha sido decreciente. Si bien a inicios de los años 2000, los niveles de inversión en la región estaban por encima de lo que invirtió América del Norte y el Medio Oriente y África del Norte, en la segunda década

⁵ <http://herzog.economia.unam.mx/profesores/gvargas/libro2/introind.pdf>.

la región sólo superó al Medio Oriente y África del Norte, y a partir de 2017 las inversiones de América Latina son las más bajas de todos los grupos de países. Véanse el cuadro 1 y gráfico 6.

Cuadro 1

Inversión en infraestructura de transporte por grupos de países, según décadas, 2000-2009 y 2010-2019
(En porcentajes del PIB, promedio simple anual)

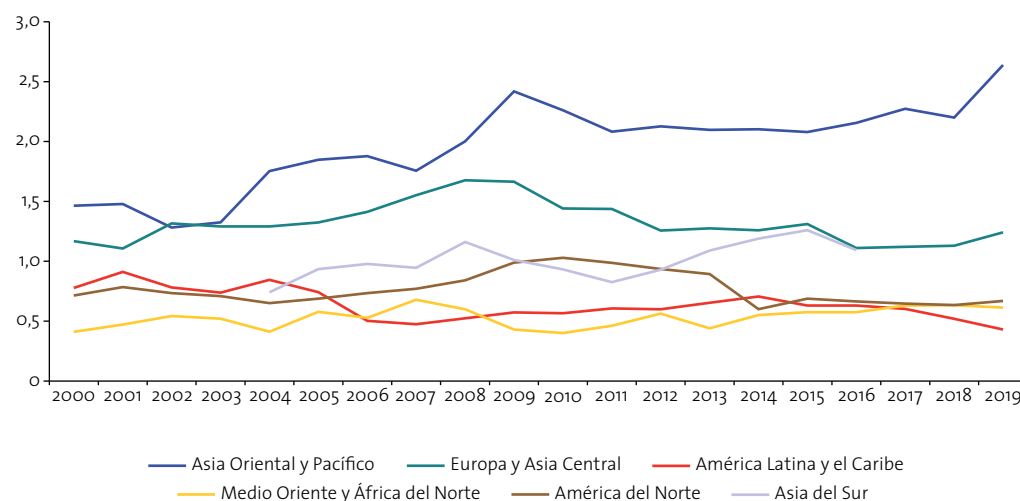
	2000-2009	2010-2019
Asia Oriental y Pacífico	1,7	2,2
Europa y Asia Central	1,4	1,3
Asia del Sur	1,0	1,0
América del Norte	0,8	0,8
América Latina y el Caribe	0,7	0,6
Medio Oriente y África del Norte	0,5	0,5

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de OECD (<https://stats.oecd.org/>).

Nota: Incluye sólo los países que se encuentran en esa base de datos (<https://stats.oecd.org/>), y las agrupaciones se basan en la clasificación de <https://data.worldbank.org/country/>.

Gráfico 6

Inversión en infraestructura de transporte por grupos de países, 2000-2019
(En porcentajes del PIB)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de OECD (<https://stats.oecd.org/>).

Nota: Incluye sólo los países que se encuentran en esa base de datos (<https://stats.oecd.org/>), y las agrupaciones se basan en la clasificación de <https://data.worldbank.org/country/>.

D. Perspectivas de la inversión en 2020

En la mayor parte de países de la región el gasto público corriente (utilizado para las operaciones normales del Estado, como sueldos y salarios, compras de bienes y servicios, pagos de intereses, subsidios y transferencias corrientes, entre otros), compite con el gasto público de inversión o de capital. Además, el gasto en infraestructura y el de protección del medio ambiente compiten con otros gastos como los de salud, educación, o defensa. Por lo cual en algunos casos los proyectos de inversión terminan postergándose por no contar con los recursos necesarios, sobre todo en situaciones tan críticas como la pandemia del COVID-19.

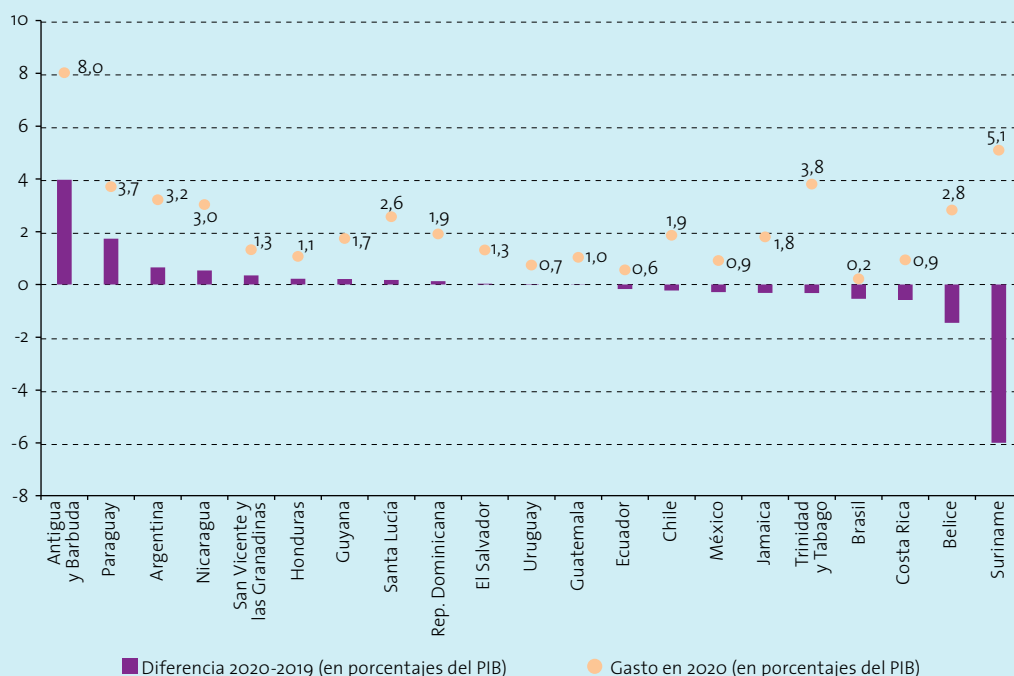
El gasto público del gobierno central en infraestructura en 2020, que incluye no solo el gasto en inversión, sino también el gasto en mantenimiento y gasto corriente, puede ser utilizado como *proxy* de lo que sucedió con las inversiones en infraestructura en el año 2020. Las cifras del gráfico 6 no sugieren ningún aumento radical con respecto al

año anterior. En 2020 el gasto alcanzó en promedio un valor de tan solo el 2%⁶ del PIB. Por lo cual es poco probable que las inversiones en infraestructura hayan aumentado lo suficiente en el año 2020.

En el año 2020 nueve países contrajeron sus gastos en infraestructura (en los sectores de transporte, electricidad, telecomunicaciones y agua y saneamiento) y doce lo aumentaron, pese a la fuerte restricción presupuestaria. Las reducciones más importantes corresponden a Suriname, Belice, Costa Rica y Brasil, con -6%, -1,5%, -0,6% y -0,5%, medido en porcentajes del PIB, respectivamente. Los incrementos más importantes corresponden a Antigua y Barbuda, Paraguay, Argentina y Nicaragua, con 4,0%, 1,7%, 0,6% y 0,5% en porcentajes del PIB, respectivamente. Véase el gráfico 7.

Gráfico 7

Gasto público en infraestructura^a del gobierno central
(En porcentajes del PIB)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de CEPALSTAT.

^a Incluye gasto corriente y gasto de capital, en transporte, electricidad, telecomunicaciones y agua y saneamiento.

E. Interrupciones operativas de proyectos de infraestructura debido a COVID-19

De acuerdo con una investigación del Banco Mundial⁷ en donde se recopiló información en tiempo real sobre interrupciones operativas debido a COVID-19, de proyectos de infraestructura (tanto del sector público como del sector privado) en energía, transporte, desarrollo digital y agua. América Latina y el Caribe fue una de las tres regiones con el mayor número de retrasos y cancelaciones reportadas, además de Asia Oriental (que incluye China) y el Pacífico (incluye Australia), y Asia Meridional (incluye India). El número de proyectos de infraestructura que se informó que se cancelaron o retrasaron en los mercados emergentes y las economías en desarrollo (EMDE) es de 256 al 25 de septiembre de 2020.

Los datos indican que el número de interrupciones para los proyectos en tramitación alcanzó su punto máximo en abril y desde entonces comenzó a disminuir. En cambio, para los proyectos que ya estaban en construcción, los que enfrentaron interrupciones alcanzó su punto máximo en mayo y desde entonces también comenzaron a disminuir.

⁶ Este valor incluye a 20 países de América Latina y el Caribe, y no incluye el gasto de 8% de Antigua y Barbuda.

⁷ <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/Operational-disruptions-due-to-COVID--September--.pdf>

Al analizar las causas de estos retrasos, se encontró que la mayoría de las interrupciones se debieron a limitaciones de viaje y cadenas de suministro interrumpidas. Los proyectos patrocinados por entidades extranjeras se vieron gravemente afectados, ya que a menudo necesitaban en los sitios de construcción la presencia ingenieros y técnicos extranjeros que no pudieron llegar. Con respecto a los retrasos en la cadena de suministro, la industria de la construcción depende en gran medida de los fabricantes en China, donde las operaciones se vieron fuertemente afectadas por COVID-19 desde el principio.

La segunda razón más informada para la interrupción del proyecto fue la falta de disponibilidad de trabajadores debido a las medidas de cierre. Países como Filipinas, India y Colombia aplicaron cuarentenas comunitarias, lo que resultó en escasez de mano de obra en los sitios de construcción.

Asimismo, debido a la incertidumbre sobre el futuro, muchas de las empresas privadas se mostraron reacias a invertir en el sector de infraestructura, donde el rendimiento de la inversión a menudo exige compromisos a largo plazo, como por la necesidad que tuvieron las empresas de dar respuesta a problemas de financiamiento. Además, las consecuencias de la pandemia provocaron preocupaciones sobre la calidad crediticia, la liquidez de los prestatarios y la solidez financiera de las contrapartes, especialmente en los países en desarrollo.

Otras razones incluyeron procesos de licitación retrasados o cancelados, proyecciones de demanda más bajas y reasignación de fondos presupuestarios de los gobiernos para abordar la contención coyuntural del COVID-19.

Se mencionaron retrasos o cancelaciones de un número significativo de proyectos en Colombia y en México. En Colombia, por ejemplo, las demoras en la construcción de una línea de transmisión debido a una medida de cierre comunitario pusieron bajo presión financiera a seis parques eólicos en etapa de desarrollo, lo cual es una muestra de que los proyectos de infraestructura suelen ser secuenciales e interdependientes, por lo que la paralización de uno de ellos puede poner en riesgo a varios. En México, la cancelación de las licitaciones se produjo como consecuencia de la política de no endeudamiento del gobierno en medio de la crisis provocada por la pandemia de COVID-19.

En un estudio posterior del Banco Mundial⁸, se recopilaron datos de seguimiento de proyectos de infraestructura en países en desarrollo durante el primer semestre de 2020. Si bien los resultados no son sorprendentes, son alarmantes: la inversión del sector privado se redujo en un 56% sin precedentes con respecto al mismo período en 2019.

En el mismo estudio hay un llamado de atención acerca de la primordial que ha sido la infraestructura en la lucha contra el COVID-19. “La conectividad digital, los sistemas logísticos y la gestión de residuos sólidos municipales son cruciales para luchar contra la pandemia. Los sectores de infraestructura más tradicionales, como la energía y el transporte, son esenciales para garantizar que los suministros y las vacunas se entreguen a los destinatarios”.

IV. Planes para la recuperación postpandemia: la inversión en infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva debe ser un elemento central de los planes de recuperación

Dentro de los paquetes de estímulo anunciados en América Latina y el Caribe para la recuperación económica, se cuentan con algunos ejemplos, como es el caso del “Plan Paso a Paso Chile se Recupera”⁹, que contempla inversiones tanto del sector público (12% del PIB de 2019) como del privado (8,7% del PIB), para un periodo de dos años (2020-2022)

⁸ <https://blogs.worldbank.org/ppps/private-sectors-retreat-jeopardizes-recovery>.

⁹ Gobierno de Chile (2020), “Plan Paso a Paso Chile se Recupera”, https://www.gob.cl/chileserecupera/?gclid=CjwKCAjwmK6iBhBqEiwAocMc8lr376oM1l4d3j4WSeX3i4tek6W8Fkg4VpobPzY1LjyyG_uuiDk1OBocFCYQAvD_BWE.

con beneficios para todas las regiones del país. En materia de transporte, este Plan incluye proyectos de construcción o mejoramiento de la red vial nacional, aeropuertos, puertos, tren y metro. En materia de obras hidráulicas, el Plan incorpora obras de riego, obras de captación de agua potable rural y obras para prevenir aluviones, entre otros. El Plan incluye otras inversiones relacionadas con vivienda, urbanismo y otros como la agricultura y los deportes. Además, se anunció que “los proyectos contemplados en este plan de reactivación no solo cumplirán con la normativa ambiental vigente, sino que el 30% de los proyectos del plan de inversión pública contribuirán a acelerar nuestra transición hacia un desarrollo sustentable y mitigar y adaptar nuestro país al cambio climático”¹⁰.

El “Plan de Reactivación Económica 2020–2021” de Honduras, por un monto de al menos 1,3% del PIB de 2019, tiene el objetivo de generar empleos con inversiones en infraestructura vial, sector agrícola, vivienda, desarrollo de la cadena alimentaria, fortalecimiento del sistema sanitario y algunos beneficios para las micro y pequeñas empresas¹¹.

México ha presentado dos “anuncios de proyectos para apuntalar la reactivación económica”¹², que asciende a un 2,2% del PIB de 2019, los que incluyen proyectos conjuntos entre el sector público y el privado, con una duración de 12 meses, distribuidos de la siguiente manera: 41% de transporte (carreteras, puertos y ferrocarril) y logística, 41% en proyectos de energía con un fuerte énfasis en hidrocarburos, y el 0,4% en agua potable y medio ambiente. Véase el cuadro 2.

Cuadro 2

Planes de reactivación económica de Chile, Honduras, México y Francia

País	Nombre del plan	Período	Monto (en porcentajes del PIB de 2019)
Chile	Plan Paso a Paso Chile se Recupera	2020-2022	6,4
Honduras	Plan de Reactivación Económica 2020-2021	2020-2021	1,3
México	Dos anuncios de proyectos para apuntalar la reactivación económica	2021	2,2
Francia	n.d.	n.d.	4,1

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información oficial de cada país, para los casos de Chile, Honduras y México; y Cámara Chilena de la Construcción, para los casos de Alemania y Francia (<https://cchc.cl/uploads/archivos/archivos/resumen-semanal-panorama-mundial-24-agosto-al-16-septiembre.pdf>).

Nota: n.d., información no determinada.

Como referencia, se pueden mencionar diversos planes de recuperación postpandemia que han sido anunciados en países fuera de la región, por ejemplo, en Francia, las tres áreas prioritarias del paquete de recuperación son: la competitividad económica y la innovación empresarial, la transición energética, la cohesión social y territorial. “Se invertirán 100.000 millones de euros en dos años, la mitad de los cuales serán financiados por la Unión Europea. Se asignan 30.000 millones de euros a la transición energética, de los cuales 11.000 millones de euros se han destinado al transporte. Se asignarán 4.700 millones de euros al transporte ferroviario. Otras partes se destinarán al desarrollo de la movilidad diaria como la bicicleta y el transporte público. En principio, el plan enfatiza la necesidad de infraestructura verde, especialmente en las áreas de transporte, agua y energía. En total, se ha estimado que, de los 100.000 millones de euros, casi 4.000 millones de euros pueden vincularse directamente a programas que requieran nuevas obras de infraestructura”¹³.

Los planes de reactivación económica señalados más arriba implican la reactivación de la construcción y la reanudación de proyectos que habían sido suspendidos, parecen apuntar a resolver problemas de dinamismo coyuntural y de mediano plazo, y probablemente a

¹⁰ Gobierno de Chile (2020), Anuncia presidencial del “Plan Paso a Paso Chile se Recupera”, 16 de agosto. <https://prensa.presidencia.cl/discursos.aspx?id=164307>.

¹¹ <https://presidencia.gob.hn/index.php/sala-de-prensa/9229-gobierno-anuncia-plan-de-reactivacion-economica-para-generar-inversiones-y-empleos> y <https://presidencia.gob.hn/index.php/gob/el-presidente/8120-plan-para-la-reactivacion-economica-2020-2021-estara-centrado-en-la-persona-humana-mipyme-y-generacion-de-empleos>.

¹² https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2021/02/CPMProyectos_infraestructura_20_anuncio_30nov20.pdf.

¹³ Véase <https://cchc.cl/uploads/archivos/archivos/resumen-semanal-panorama-mundial-24-agosto-al-16-septiembre.pdf>.

reducir parte de la brecha de infraestructura. No obstante, nada permite anticipar que la dinámica de bajo crecimiento previa a la crisis vaya a cambiar en el largo plazo, puesto que los problemas estructurales que limitaban y explican el bajo crecimiento de la región antes de la pandemia no solo se mantienen sino que se agravaron, lo que seguramente afectará negativamente la actividad económica y los mercados laborales más allá del repunte del crecimiento de 2021 y 2022¹⁴.

V. Reflexiones finales en torno a los planes de inversión

A. Los efectos dinámicos de la inversión en infraestructura pueden favorecer el crecimiento sostenible y generar beneficios tributarios futuros

La dinámica y la persistencia del crecimiento de 2021 hacia adelante están sujetas a las incertidumbres derivadas de la pandemia y a la capacidad de los países para revertir los problemas estructurales detrás de la baja trayectoria de crecimiento que exhibían antes de la pandemia¹⁵.

Impulsar una política de inversiones que se pueda mantener en el tiempo y sea fiscalmente sostenible puede implicar importantes desafíos de financiamiento. La reducción de la inversión pública que se observa en algunos países ha sido justificada muchas veces, por las dificultades para financiar dicho gasto. Esta concepción estática del gasto no toma en cuenta los efectos dinámicos que se producen en el proceso de inversión, ya que parece perfectamente posible resguardar el espacio fiscal si el propio gasto de inversión de capital tiende a favorecer el crecimiento y con ello genera beneficios tributarios futuros.

Como ha sido señalado en CEPAL (2021a), “la expansión del empleo y del PIB basada en un esfuerzo inversor permitiría compensar sus efectos sobre el déficit fiscal en el corto plazo por medio de una mayor recaudación y la creación de empleos formales”. Adicionalmente, en la medida en que se invierta más en infraestructura, los aumentos de productividad laboral y eficiencia energética derivadas, deberían fortalecer la competitividad para el comercio exterior¹⁶.

En un estudio para las economías de América Latina, se encontró que la relación deuda pública/PIB aumentaría solo en alrededor del 60% de la inversión original¹⁷. Por lo tanto, un aumento de la inversión pública podría, en cierta medida, autofinanciarse, lo que también expande la producción potencial y genera ganancias fiscales. Con estos resultados, se puede decir que un gasto en inversión bien gestionado puede ayudar a generar un círculo virtuoso de crecimiento sostenible.

La inversión en infraestructura debe ser parte central de los planes de estímulo económico, y pese a que se ejecutan con fondos adicionales al del presupuesto regular de los Ministerios, los planes de inversión deben estar orientados no solamente a la reactivación y generación de empleo, sino también a resolver al menos tres de los problemas más críticos de estos tiempos, a los cuales las infraestructuras de la región están directamente vinculadas. Estos desafíos se describen más abajo y están relacionados con la **resiliencia**, el **cambio climático y el medio ambiente**, la **inclusión** (y reducción de desigualdades) social y el debilitamiento de la **integración regional**¹⁸.

¹⁴ Véase CEPAL (2021b) y CEPAL (2021e).

¹⁵ Véase CEPAL (2021e).

¹⁶ CEPAL (2021a).

¹⁷ Coremberg (2010), Simulador de impacto de la construcción en la economía argentina, 1a edición, FODECO, Buenos Aires [en línea] <http://www.camarco.org.ar/File/GetPublicFile?id=551>.

¹⁸ Véase CEPAL, (2021c).

B. Infraestructura resiliente y sostenible para mitigar las emisiones de carbono y los impactos ambientales y las pérdidas económicas, sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras

El transporte junto con la generación de electricidad son los mayores contribuyentes de las emisiones de CO₂ en el mundo, alcanzando el 65% del total de emisiones; en América Latina estos porcentajes alcanzan el 61% en Brasil y el 62% en Centroamérica y América del Sur¹⁹. En América Latina²⁰, gran parte de la mayor generación de CO₂ proveniente del transporte se debe a la gran superficie de los países, por lo cual los vehículos deben realizar viajes más largos. Pero también existen ineficiencias en las infraestructuras que hacen que las trayectorias sean artificialmente más intensivas en tiempo, por ejemplo, las carreteras y caminos que no cuentan con estándares suficientes de calidad, escasez de modos alternativos de transporte, poca densidad de modos de transporte y pocas intersecciones y conexiones, todo lo cual aumenta el uso de combustibles en los vehículos²¹.

Dentro de los paquetes de estímulo anunciado por las 50 economías más grandes del mundo, que alcanza aproximadamente un 17% del PIB mundial de 2019, solamente un 2,5% del total se destinará a la recuperación verde²². En América Latina, no se tiene tanta claridad sobre los montos que se destinarán a medio ambiente en los programas de reactivación, pero si no se incluyen medidas complementarias, las emisiones de CO₂ y otros contaminantes seguirán aumentando año tras año con la construcción o ampliación de las redes viales, aeropuertos, puertos y otras infraestructuras a las que se refieren los programas presentados más arriba.

Al mismo tiempo que la construcción y el uso de las infraestructuras ocasionan daños al medio ambiente, las infraestructuras también pueden dañarse debido a la ocurrencia de diversos tipos de eventos, algunos pueden ser de origen natural, otros tecnológicos o socioeconómicos, y con ello se pueden ver interrumpidas las diversas actividades de los países. La pandemia del COVID-19, por ejemplo, ha evidenciado la necesidad de garantizar que aun en escenarios de crisis y cambios drásticos, la infraestructura debe ser capaz de continuar con la provisión de servicios de transporte, energía, telecomunicaciones y otros como el agua y saneamiento, servicios de salud, entre otros.

Por tanto, es necesario que los nuevos planes de inversión consideren una base de infraestructura resiliente y sostenible. El Programa del Medio Ambiente de las Naciones Unidas (UNEP), define los sistemas de infraestructura sostenible como aquellos que se planifican, diseñan, construyen, operan y desmantelan de una manera que garantiza la sostenibilidad económica y financiera, social, ambiental (incluida la resiliencia climática) e institucional durante todo el ciclo de vida de la infraestructura. La infraestructura sostenible puede incluir infraestructura construida, infraestructura natural o infraestructura híbrida que contenga elementos de ambos²³.

Respecto a la infraestructura sostenible, Serebrisky y otros (2020) señalan que ésta “tiene tres atributos: minimiza las emisiones de gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global, es resiliente a los efectos del cambio climático y de los desastres naturales, y minimiza la contaminación local del aire, agua y desechos sólidos y peligrosos. Es imperativo asegurarse que la infraestructura sea sostenible ya que ésta puede tener efectos ambientales adversos que persisten por generaciones y se extienden más allá de las fronteras geográficas y sectoriales de la inversión”.

Se han realizado muchos intentos de explicar el significado de la “resiliencia” en el contexto del desarrollo. Una de las definiciones más difundidas de resiliencia es la de la Oficina de las Naciones Unidas para Reducción de Riesgos de Desastre (UNDRR), la cual se adopta

¹⁹ Cálculos propios sobre la base de IEA (2020).

²⁰ El sector transporte es el mayor contribuyente a las emisiones de CO₂ en América Latina, seguido de la electricidad (aunque a nivel global es a la inversa, el transporte es el segundo, después del sector de electricidad), cálculos propios sobre la base de IEA (2020).

²¹ Véase Lardé, (2020).

²² CEPAL (2021a).

²³ UNEP (2021).

para fines de este documento: “la capacidad que tiene un sistema, una comunidad o una sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, en particular mediante la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas por conducto de la gestión de riesgos” (Weikert Bicalho, 2021).

Idealmente, la consideración de la resiliencia de la infraestructura debería fundamentarse en la combinación de los tres niveles de análisis, resiliencia de los activos de infraestructura, resiliencia de los servicios de infraestructura, y resiliencia de los usuarios de la infraestructura. El Nakat y otros (2015) destacan que el enfoque adoptado en el diseño y planeación de la infraestructura no debe recaer solamente sobre los activos, sino que también sobre las personas, procesos, estructuras de gobernanza, recursos y conocimientos que definen y conforman su resiliencia. (Weikert Bicalho, 2021). Adicionalmente, la resiliencia debe ser incorporada a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto, de otra manera podría incurrirse en costos innecesarios. Una de las formas de incorporar criterios de resiliencia en los proyectos de infraestructura es integrando la infraestructura verde.

Una infraestructura resiliente no tiene por qué ser más costosa, las inversiones bien planificadas en activos de infraestructura resiliente también entregarán beneficios en el futuro. Al contrario, las consecuencias de no incorporar proyectos resilientes pueden tener costos muy grandes, porque las interrupciones en los servicios y el riesgo que es aceptable para los usuarios pueden ser muy altos si se les compara contra los costos netos de la infraestructura resiliente²⁴.

C. El acceso a los servicios básicos, por su impacto en las capacidades humanas, aumenta la productividad y con ello el crecimiento económico

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible aprobada por las Naciones Unidas en el año 2015 propone los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para el desarrollo universal hasta el año 2030. La Agenda apunta a objetivos y metas de mediano y largo plazo con un enfoque de integralidad del desarrollo, lo que señala la importancia de contar con planes de inversión u hojas de ruta con una dimensión de largo plazo, que permitan abordar las actuales brechas de infraestructura, aprovechando todas las ventajas de los países de la región y preparándolos para afrontar los desafíos y oportunidades del futuro.

De acuerdo con Cecchini (2019)²⁵, la inclusión social se puede definir como: “garantizar un nivel básico de servicios (agua, energía, saneamiento) y educación (primaria y secundaria)”. Mientras que la inclusión laboral, se define como, “ampliar la participación en el trabajo remunerado en condiciones decentes (empleo productivo y de calidad, con derechos y protección social), donde los ingresos laborales y de las pensiones contributivas superan la línea de pobreza”.

Una de las formas de potenciar y promover la inclusión en la sociedad y en la economía es asegurando el acceso universal de todas las personas a los servicios básicos adecuados y seguros (fiables). La relevancia de los servicios de infraestructura (transporte, agua, energía y telecomunicaciones) en los diecisiete ODS puede ser directa o indirecta, lo que ilustra el papel transversal que la infraestructura tiene en el desarrollo sostenible.

Los paquetes de reactivación deberían incluir inversiones en infraestructura para un transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos (objetivo 11); lograr el acceso universal a los servicios de telecomunicaciones, los servicios de energía y al agua y saneamiento, asegurando que los más vulnerables no tengan que seguir soportando más los costos innecesarios de la pandemia. Estas infraestructuras son claves para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, y la pandemia ha retrocedido el progreso hacia dichos Objetivos.

²⁴ Véase <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/la-infraestructura-resiliente-es-crucial-al-planificar-para-un-futuro-incierto/>.

²⁵ https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/mesa_1_s_cecchini.pdf.

El **transporte** y las **telecomunicaciones** permiten el acceso a las instalaciones educativas, prestaciones sociales y servicios públicos diversos como la salud y a los mercados de bienes y trabajo, entre otros. Con la pandemia, 3,1 millones de jóvenes, niñas y niños habrían sido excluidos de la educación, por la dificultad de continuar la instrucción a distancia²⁶. Por lo que es necesarios que los paquetes de estímulo incorporen respuestas inmediatas para llegar en ayuda de estas personas, por ejemplo, incluir planes nacionales de banda ancha y el acceso a computadores, para asegurarse de que todas las personas puedan estar conectadas. De esta manera también se avanzaría hacia el logro del Objetivo 4 de garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos.

Los paquetes de reactivación también podrían aprovecharse para alcanzar el acceso universal a los servicios de energía (objetivo 7) y al agua y saneamiento (objetivos 3 y 6), asegurando que los más vulnerables no tengan que seguir soportando más costos innecesarios. Las instalaciones de generación y distribución de **energía** y los servicios de **agua y saneamiento** son condiciones básicas para superar la pobreza y garantizar condiciones de habitabilidad de los hogares, y durante esta pandemia han sido insumos esenciales para mantener las condiciones sanitarias, evitar el crecimiento de los contagios y atender a los enfermos.

La desigualdad es un impedimento fundamental para reducir la exclusión social²⁷. En el documento de CEPAL sobre *La ineficiencia de la desigualdad, 2018*²⁸ se señala que la desigualdad (en el acceso a estos servicios) es menos productiva, menos eficiente en términos energéticos e intensifica el deterioro del medio ambiente. También se ilustra cómo las políticas redistributivas y el aumento de la tasa de crecimiento pueden ir de la mano en la medida en que muchas políticas sociales, por su impacto en las capacidades humanas, contribuyen al incremento de la productividad de los individuos, por lo que constituyen un estímulo al crecimiento económico.

D. Integración física regional para la resiliencia, la competitividad y el crecimiento

Las infraestructuras resilientes e integradas como grandes redes constituyen la base física de la integración económica, y su importancia es vital para sustentar una buena calidad de vida, hacer realidad la conectividad de las personas, aumentar la inclusión laboral de muchos y facilitar la circulación de bienes y servicios de manera competitiva. Las políticas de integración regional pueden incrementar las posibilidades de todos los países con mayores oportunidades de desarrollo para todas las personas.

En América Latina y el Caribe, la conectividad de los territorios en cada país o a través de la región es insuficiente. Las redes de transporte se han actualizado en términos de capacidad y calidad, sin embargo, históricamente la infraestructura de la región nació para llevar la producción minera y agrícola a los puertos para su exportación. De tal manera que, en la actualidad, los nodos de infraestructura están articulados con la explotación y exportación de los recursos naturales extractivos. En algunos casos, esto ocurre porque la malla fue diseñada para no permitir la interconexión regional por razones de seguridad nacional, concentración económica o influencia política. Como resultado, los altos costos logísticos frenan la integración y los encadenamientos productivos²⁹.

La planeación de las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones que considere un espectro geográfico regional posibilitaría profundizar en la integración regional. Dicha integración permitiría a los países implementar políticas conjuntas y coordinadas de manera más exitosa, representaría una oportunidad para que los productores aumenten su resiliencia a los shocks, de manera que puedan mejorar las respuestas de la región ante situaciones adversas como la pandemia actual.

²⁶ CEPAL (2021a).

²⁷ https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2812/S2007590_es.pdf.

²⁸ CEPAL (2018).

²⁹ Véase CEPAL (2018), p. 166.

A continuación, se pueden mencionar algunos posibles beneficios de una mayor integración física³⁰:

- Asegurar las cadenas de suministro de bienes y servicios estratégicos, por ejemplo, el plan para la autosuficiencia sanitaria enfocado en el fortalecimiento de capacidades de producción y distribución de vacunas y medicamentos en la región;
- Ampliar la capacidad de producción y aprovechar las economías de escala internas y externas;
- Optimizar las cadenas de valor para reducir los costos logísticos y de transacción, y el fortalecimiento de las relaciones entre los países y las empresas;
- La localización más adecuada, principalmente de las nuevas inversiones;
- Establecer nuevas rutas de movilidad y logística, para mejorar la eficiencia y la calidad de los productos, además de la diversificación productiva;
- Estimular nuevas oportunidades comerciales, como el impulso al ansiado desarrollo industrial;
- Mejorar la utilización de los recursos productivos disponibles.

VI. Bibliografía

- Aguilar Monteverde, Alonso (1967), *Teoría y política del desarrollo latinoamericano*, UNAM, México [en línea] <http://ru.iiec.unam.mx/1996/1/33TeoriaYPolitica.pdf>.
- Benedict, Mark A. y Edward T. McMahon (2006), *Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities*, London.
- Hoffman, Bridget (2020), *La infraestructura resiliente es crucial al planificar para un futuro incierto*, octubre.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2021a), “La paradoja de la recuperación en América Latina y el Caribe. Crecimiento con persistentes problemas estructurales: desigualdad, pobreza, poca inversión y baja productividad”, *Informe especial COVID-19* No. 11, Santiago, julio.
- ____ (2021b), *Panorama Fiscal de América Latina y el Caribe, 2021* (LC/PUB.2021/5-P), Santiago, abril.
- ____ (2021c), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2020* (LC/PUB.2020/21-P), Santiago, enero.
- ____ (2021d), *Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe, 2020* (LC/PUB.2020/17-P/Rev.1), Santiago [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46501-balance-preliminar-economias-america-latina-caribe-2020>.
- ____ (2021e), *Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2021* (LC/PUB.2021/10-P), Santiago.
- ____ (2018), *La ineficiencia de la desigualdad, 2018* (LC/SES.37/3-P), Santiago.
- ____ (2012), *Los países de renta media: un nuevo enfoque basado en brechas estructurales*, (LC/G.2532/Rev.1), noviembre [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/13787-paises-renta-media-un-nuevo-enfoque-basado-brechas-estructurales>.
- ____ (2010), *La Hora de La Igualdad: Brechas por Cerrar, Caminos por Abrir*, Santiago de Chile, mayo [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/13309-la-hora-la-igualdad-brechas-cerrar-caminos-abrir-trigesimo-tercer-periodo>.
- ____ (2007), *Social cohesion: inclusion and a sense of belonging in Latin America and the Caribbean* (LC/G.2335/Rev.1), Santiago, ECLAC/Ibero-American Secretariat (SEGIB) [en línea] https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2812/2/S2007000_es.pdf.
- El Nakat, Z. S. and others (2015), *Disaster Risk Management in the Transport Sector: A Review of Concepts and International Case Studies*, Washington, D.C., World Bank [en línea] <http://documents.worldbank.org/curated/en/524081468188378328/Disaster-risk-management-in-the-transport-sector-a-review-of-concepts-and-international-case-studies>.
- European Commission (2013), “Green Infrastructure (GI) – Enhancing Europe’s Natural Capital”.
- FMI (2021), *Informes del monitor fiscal*, abril.
- International Energy Agency (IEA) (2020), *World Energy Outlook 2020*, France, October.
- ITF (2021), *ITF Transport Outlook 2021*, OECD Publishing, Paris [en línea] <https://doi.org/10.1787/16826a30-en>.

³⁰ Véase <http://ru.iiec.unam.mx/1996/1/33TeoriaYPolitica.pdf>.

- Kaldewei, Cornelia (2015), Las brechas estructurales en los países de renta media: Consideraciones para un diagnóstico a nivel de país, *Serie Financiamiento para el Desarrollo*, N° 258 (LC/L.4118), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), diciembre [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/39705-brechas-estructurales-paises-renta-media-consideraciones-un-diagnostico-nivel>.
- Lardé, Jeannette (2020), “Multiplicadores de los servicios de transporte y almacenamiento en América Latina: un análisis comparativo”, *Serie Comercio Internacional*, N° 161 (LC/TS.2020/189), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Núñez, Anamaría (2018), El futuro del agua: infraestructura verde, BID, agosto.
- Perrotti, Daniel y Ricardo Sánchez (2011), “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”, *Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, No, 153 (LC/L.3342), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), julio [en línea] <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6357>.
- Pearce, David and Charles Palmer (2001), “Public and Private Spending for Environmental Protection: A Cross Country Policy Analysis”, *Fiscal Studies* (2001) vol. 22, no. 4, pp. 403–456.
- Ranjha, Shikha (2016), Green infrastructure: planning for sustainable and resilient urban environment, Dresden, Germany.
- Rozas, Patricio y Ricardo Sánchez (2004), “Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual, *Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, No, 75 (LC/L.2182-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), octubre [en línea] <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6441>.
- Sánchez, Ricardo J., Jeannette Lardé, Pablo Chauvet y Azhar Jaimurzina (2017), “Inversiones en infraestructura en América Latina: tendencias, brechas y oportunidades”, serie Recursos Naturales e Infraestructura, N° 187 (LC/TS.2017/132), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), diciembre [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/43134-inversiones-infraestructura-america-latina-tendencias-brechas-oportunidades>.
- Serebrisky Tomás y otros (2020), Infraestructura sostenible y digital para impulsar la recuperación económica post COVID-19 de América Latina y el Caribe: un camino hacia más empleo, integración y crecimiento, Monografía del BID.
- United Nations Environment Programme (UNEP) (2021), *International good practice principles for sustainable infrastructure*, Nairobi.
- United Nations (UN) (2020), COVID-19, Inequalities and Building Back Better.
- Vargas Sánchez, Gustavo (2005), “Los problemas estructurales del desarrollo económico en México”, UNAM, México, septiembre [en línea] <http://herzog.economia.unam.mx/profesores/gvargas/libro2/introind.pdf>.
- Weikert Bicalho, Fabio (2021), Infraestructura resiliente, Un imperativo para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe, *Serie Comercio Internacional* N° 160, LC/TS.2020/177, CEPAL, Santiago.

VII. Publicaciones de interés



Boletín FAL N° 383

Las Asociaciones Público Privadas bajo la mirada de “Primero las personas”

Jeannette Lardé
Ricardo Sánchez

Dentro de los problemas estructurales que obstaculizan un desarrollo más pleno en América Latina se encuentra la escasez de inversiones en infraestructura. Desde los años 80, cuando la inversión pública en infraestructura económica dejó su casi total supremacía, la inversión privada ha asumido un rol importante, que en algunos momentos alcanzó a alrededor de la mitad del total. Tales inversiones, principalmente toman la forma de contratos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada (APP).

El éxito de las iniciativas APP tradicionales para la provisión de servicios de infraestructura y su financiamiento, ha sido variado, encontrándose diversos claroscuros con respecto a su desempeño y a los servicios que han provisto. A la luz de la importancia que las APP han ido asumiendo, es relevante que los diversos problemas encuentren un curso de solución que haga más eficaz su aporte al desarrollo. En este artículo se analiza el enfoque de “Primero las Personas” para la consideración del futuro de las APP en América Latina y en el Caribe, lo cual es posible hacerlo al ponerlas al amparo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Disponible en:



Serie Comercio Internacional N° 166

Políticas anticíclicas y propuesta para el cálculo de la recuperación fiscal de la inversión en infraestructura

Ariel Coremberg
Jeannette Lardé
Ricardo J. Sánchez
Juan Sanguinetti

Existe evidencia de que la inversión fomenta el crecimiento económico, con lo cual, se generan mayores recursos al Estado. La cuantía de esta mayor recaudación fiscal depende de diversas condiciones, entre ellas, el momento en que se encuentre el ciclo económico. De acuerdo con la evidencia empírica, el multiplicador de la inversión tiende a ser mayor en condiciones recesivas. Por lo que el actual contexto de pandemia por COVID-19 sería un escenario propicio para potenciar el efecto que la inversión en infraestructura tiene sobre el crecimiento. Este documento presenta una revisión teórica y una sección metodológica cuyo objetivo es el de proponer un procedimiento que permita evaluar en qué medida un aumento de la inversión en infraestructura entrega mayores recursos al Estado.

Disponible en: