



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

**LAS CADENAS GLOBALES DE VALOR E INFRAESTRUCTURA EN EL
DESARROLLO ECONÓMICO DE LOS PAÍSES MIEMBRO DE LA ALIANZA
DEL PACIFICO.**

Gloria María Vásquez

Diana Caterine Castillo

Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA-

MBA internacional – Maestría en Administración

Bogotá

2016



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

**LAS CADENAS GLOBALES DE VALOR E INFRAESTRUCTURA EN EL
DESARROLLO ECONÓMICO DE LOS PAÍSES MIEMBRO DE LA ALIANZA
DEL PACIFICO.**

Gloria María Vásquez

Diana Caterine Castillo

Director:

Edgardo Cayón Fallón

Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA-

MBA internacional – Maestría en Administración

Bogotá

2016

Tabla de contenido

1. Resumen	5
2. Planteamiento del problema	6
2.1. Pregunta De Investigación.....	6
2.2. Problema De Investigación y Justificación	6
3. Hipótesis	8
4. Objetivos.....	8
4.1. Objetivo General.....	8
4.2. Objetivos específicos.....	8
5. Estado Del Arte	9
6. Marco metodológico.....	17
7. Marco teórico.....	18
7.1. Cadenas globales de valor	18
7.2. Bloque Económico Europeo.....	21
7.3. Infraestructura en América Latina historia.....	24
7.4. Alianza del Pacifico (AP).....	30
8. Desarrollo del proyecto de grado.....	32
i. Capítulo 1, Infraestructura y cadenas de valor como herramienta de para el desarrollo económico de la alianza pacifico.....	33
ii. Capítulo 2. Cadenas Globales de Valor e Infraestructura en Colombia.....	45
i. Capítulo 3. Cadenas Globales de Valor e Infraestructura en Perú.	51
ii. Capitulo 4. Cadenas Globales de Valor e infraestructura en Chile.	59
iii. Capítulo 5: Cadenas Globales de Valor e infraestructura en México.....	68
iv. Capítulo 6: Conclusiones.....	71
9. Bibliografía.....	76

Lista de Tablas

Tabla 1 - Inversión en Infraestructura como % del PIB	15
Tabla 2 - Proyectos de infraestructura mas recientes por sector	50
Tabla 3 - Proyectos recientes que alcanzaron cierre financiero en Perú	57
Tabla 4 - Últimos proyectos por sector que han alcanzado cierre financiero en Chile	65

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1 - Calidad de la infraestructura	24
Ilustración 2 - Indicador de calidad de la infraestructura	34
Ilustración 3 - Desempeño comparado de (a) Carreteras	35
Ilustración 4 - Desempeño comparado de (b) energía eléctrica.....	36
Ilustración 5 - Proyectos que han alcanzado cierre financiero desde Enero 2012 a Julio de 2015 en Colombia.....	49
Ilustración 6 - Proyectos en infraestructura en transporte a 2016	56
Ilustración 7 - Inversión en proyectos por sector en Perú	58
Ilustración 8 - Proyectos por sector que han alcanzado cierre financiero de Enero de 2011 a Julio de 2015 en Chile	65

1. Resumen

El presente proyecto de investigación tiene como propósito plantear por qué la deficiencia en el desarrollo de la infraestructura de los países miembros de la Alianza del Pacífico, puede ser un impedimento en la consolidación de las cadenas globales de valor, ya que son estas las que le permitirán a la alianza el desarrollo de nuevos productos y servicios para así establecerse como un bloque económico y por lo tanto, ser más competitivo a nivel internacional. Para dicho estudio se hace necesario realizar una investigación de tipo descriptivo-correlacional, que permita analizar y comprender desde un punto de vista histórico el nivel de desarrollo de la infraestructura de cada país, así como también factores de tipo: económico, político, geográfico y social entre otros, ya que son dichos factores los que vienen a posibilitar o delimitar la formación de cadenas globales de valor. De esta manera, se destaca entonces la importancia de la infraestructura vista como herramienta fundamental en el desarrollo de la alianza del pacifico, para lograr una mayor competitividad y eficiencia en la economía a nivel global.

Palabras clave

Alianza del pacifico, cadenas globales de valor, infraestructura, integración.

2. Planteamiento del problema

2.1. Pregunta De Investigación

¿Cómo las deficiencias en infraestructura de los países miembro de la alianza del pacifico afectan la consolidación de las cadenas de valor y por ende el desarrollo económico y productivo de la alianza?

2.2. Problema De Investigación y Justificación

Las cadenas globales de valor han sido parte del proceso de transformación y consolidación de la economía mundial y han permitido generar grandes bloques comerciales como lo son: la Unión Europea, TLCAN y ASEAN. Estos bloques económicos se han consolidado y prosperado gracias a los aportes realizados en términos de producción, investigación, diseño y desarrollo tecnológico.

Las cadenas globales de valor representan un impacto fundamental en el desarrollo económico y productivo de los países latinoamericanos. De acuerdo a lo expuesto por Mercosur en el documento América Latina en las cadenas globales de valor (2011), se definen las cadenas globales de valor como los sistemas internacionales organizados para optimizar la producción, el marketing y la innovación, al localizar productos, procesos y funciones en diferentes países para lograr beneficios por diferencias de costo, tecnología, marketing y logística, entre otras variables.

Según Lima & Zaclicever (2013), los retos que enfrentan los países en vía de desarrollo para consolidar cadenas globales de valor se encuentran relacionados con la fragmentación

geográfica, las deficiencias a nivel de infraestructura y tecnología. Lo contrario puede observarse en los países desarrollados, ya que estos cuentan con mayores niveles de desarrollo, marketing y servicio posventa, mientras que los países en vía de desarrollo se enfocan más en procesos manufactureros en donde se encuentran salarios relativamente más bajos.

Así mismo, es importante resaltar que los países latinoamericanos se caracterizan por su heterogeneidad, pues al interior de los países también existen realidades fragmentadas como resultado de la disparidad estructural y política que caracteriza al grueso de las naciones de la región. De acuerdo con Haldenwang, (2005) la capacidad de los regimenes políticos para formular y ejecutar políticas que respondan al interés común parece ser un factor crucial para el desarrollo. A menudo las instituciones públicas en América Latina no están orientadas al bien común. En consecuencia, la mayoría de los países de la región carece de la preparación adecuada para enfrentar los desafíos de la integración en el mercado mundial, de hecho, algunas economías regionales todavía permanecen bastante aisladas de las nuevas tendencias internacionales, pues en ellas persisten estructuras sociales y económicas tradicionales.

En medio de una economía global muy dinámica, en la que para lograr la competitividad de las naciones y elevar su papel en el escenario mundial, el factor decisivo es el desarrollo de la infraestructura como herramienta para la consolidación de cadenas de valor. Es por esto que el desarrollo en la infraestructura se convierte en un factor de suma importancia que puede favorecer a la región, a fin de que ésta pueda consolidar de una vez su potencial económico. Sin embargo, los países latinoamericanos presentan retos importantes que

impiden aprovechar su potencial. En particular, los bajos niveles de inversión en infraestructura constituyen un obstáculo que se debe superar para que la región pueda disparar su crecimiento económico.

3. Hipótesis

Existe una relación directa entre ambas variables: cadenas globales de valor e desarrollo de la infraestructura en los países de la alianza del pacífico.

4. Objetivos

4.1. Objetivo General

Determinar el tipo de relación que existe entre las cadenas de valor e infraestructura en los países que conforman la Alianza del pacífico.

4.2. Objetivos específicos

- Analizar los elementos que facilitan y obstaculizan el desarrollo de cadenas globales de valor de los países miembro que conforman la alianza del pacífico.
- Analizar cómo están posicionados los países miembro de la alianza del pacífico en el tema de infraestructura, para de ésta manera apoyar el desarrollo de las cadenas de valor.

5. Estado Del Arte

El estado del arte del proyecto de grado pretende revisar algunos ejemplos relevantes de la bibliografía disponible, que permitan identificar a grosso modo la atención investigativa y analítica que está teniendo la alianza del pacifico con relación a los temas de infraestructura. Para dicho proyecto, se presentarán los siguientes documentos bibliográficos que intentan identificar la relación existente del proyecto de investigación con otros estudios realizados sobre el mismo tema. Así mismo, se realizará un análisis que permita sustentar el uso de dichos documentos bibliográficos para el proyecto de grado y por último, se planteará una posición crítica con relación a la información suministrada.

Tremolada (2013), plantea la esencia de la denominada Alianza del Pacifico desde un punto de vista integrativo, de tal manera que los países miembros participen activamente en la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas. Adicionalmente, realiza un paralelo entre los objetivos de la alianza, su desarrollo y su posible existencia como un ente jurídico con proyección internacional.

Desde la perspectiva de la integración regional, Canovas (2002) plantea que los procesos de integración económica de américa latina, tienen como objetivo trascender a un ámbito social, económico y político, para de esta manera, dejar de ser visto exclusivamente como un simple tratado de libre comercio. Así mismo, plantea como los diferentes países de américa latina dejan de regirse bajo un modelo autoritario para operar bajo un sistema democrático que les permite sustituir los regímenes actuales por sistemas parlamentarios, con el fin de consolidar tendencias participativas, sociales y pluralistas.

Para el caso concreto de formación de la alianza del pacífico como opción de modelo de integración de países de América latina, Gutierrez, Gonzales-Perez, Rodriguez-Rios, & Gutierrez (2013) plantean tres razones fundamentales que justifican la existencia dicha integración las cuales hacen referencia a: 1. La desgravación total, sistemática del comercio entre los países miembro y que a su vez definieron los lineamientos para su posterior implementación. 2. La alianza del pacífico como ente que busca mejorar sus relaciones comerciales y diplomáticas en Asia y por último, el interés de países observadores como Costa Rica, Panamá y Guatemala entre otros por vincularse a la Alianza en el corto plazo, así como la curiosidad manifiesta de Canadá y Estados Unidos que contribuirían a que la Alianza se constituya como la integración de países más importante del hemisferio.

Sin embargo, para que la Alianza del pacífico evolucione y logre trascender a nivel internacional con altos estándares de calidad, se debe analizar la importancia de la infraestructura de la calidad en las posibilidades de innovar y competir de los países de la región. Por ello, es necesario profundizar en la comprensión sobre el impacto, tanto económico como social de dichos estándares, y así mismo, contemplar las políticas orientadas al fortalecimiento del desarrollo productivo de los países miembros. Göthner & Rovira (2011), analizan cómo en un mundo que avanza hacia una mayor integración, es indudable que la infraestructura de la calidad es un elemento que juega un papel cada vez más relevante en las posibilidades de desarrollo productivo y empresarial de los países, y en las posibilidades de interacción en las cadenas globales de valor, ya que establece las prácticas y estándares comunes en diversos aspectos de la producción. Las funciones básicas de un sistema de infraestructura de la calidad comprenden un conjunto de técnicas y procedimientos para codificar, analizar, normalizar y medir diferentes aspectos de un

producto o proceso productivo: la metrología, la normalización, la reglamentación técnica y la certificación, a los que se agregan, además, las tecnologías de gestión y control de la calidad. La importancia de estos servicios para el desarrollo productivo es evidente, sobre todo debido a la internacionalización de los procesos de innovación y producción.

Sin embargo, los países de la alianza del pacífico tienen un nivel muy bajo de participación en cadenas globales de valor. Según Kosacoff & López (2008), América Latina participa “poco y mal” en las Cadenas globales de valor: son sólo unos pocos países los que intervienen en esas cadenas y, además, lo hacen en los eslabones de menor valor agregado, lo cual, sumado al hecho del bajo nivel de integración nacional y la falta de internalización de un núcleo innovador dinámico, debilita el surgimiento de potenciales efectos de derrame al interior de las economías nacionales. Las causas que están detrás de estas tendencias son variadas, y van desde factores propios del ámbito internacional, hasta otros, probablemente más relevantes, que pertenecen a la esfera local/regional (escaso número y acotada dinámica tecnológica de las multinacionales latinas o multilatinas¹, estructura productivas y sociales heterogéneas, capital humano escaso y poco orientado hacia disciplinas vinculadas con el mundo de la producción y la tecnología, sistemas nacionales de innovación desarticulados, carencia de políticas públicas de estímulo a la competitividad y el mejoramiento tecnológico). La participación en las cadenas globales de valor podría ser, a priori, un factor positivo para el crecimiento de los países en desarrollo, en la medida en que por un lado, las redes globales de producción son un importante canal para ganar participación en los mercados internacionales de manera “fácil” –en relación con la

¹ De acuerdo con la CEPAL, una Multilatina es una empresa multinacional cuya casa matriz está ubicada en Latinoamérica, gestiona su producción o presta servicios en al menos dos países y desarrolla actividades en al menos dos continentes o regiones

situación de una firma que tuviera que lanzarse sola a competir en exterior y permite incluso la internacionalización indirecta de las empresas locales que se relacionan con las firmas que participan de las cadenas globales de valor de forma directa. Por otro lado, desde una perspectiva microeconómica, la participación de las firmas locales en las cadenas globales de valor contribuye a fortalecer su competitividad, en tanto deben enfrentar una demanda más exigente y, además, puede estimular el desarrollo de nuevos procesos de aprendizaje derivados de las relaciones establecidas con los otros agentes de la cadena.

Según Kosacoff & López (2008), América Latina enfrenta hoy un desafío mayor que en el pasado para alcanzar este objetivo, ya que deben buscar promover la generación de condiciones para convertirse en localizaciones atractivas para el desarrollo de actividades que formen parte de las cadenas globales de valor, al tiempo que han de buscar incrementar los derrames que pueden surgir de dichas actividades y evitar insertarse de forma permanente en etapas de las cadenas en las que la competencia descansa exclusivamente sobre costos (principalmente bajos salarios), dado que las ventajas estáticas, en particular las basadas en mano de obra barata, ya no son un buen anclaje para incorporarse a las corrientes mundiales de comercio e inversión.

Sin embargo, de acuerdo a lo sustentado en el libro perspectivas y oportunidades de la Alianza del Pacífico Vieira & Rodríguez (2015), se puede observar que el concepto de “integración profunda” alrededor de la libre circulación de mercancías, servicios, capitales y personas se ajusta al desarrollo de compromisos con relación a la nueva tendencia mundial de cadenas globales de valor lo que va a permitir a los países de la Alianza acceder a los mercados y generar el doble de los encadenamientos productivos a diferencia de los

acuerdos que se enfocan simplemente en la eliminación del pago arancelario. Esto indica el inicio de la incorporación de los países de la alianza del pacífico en las cadenas globales de valor.

Con el fin de lograr la inserción de cadenas globales de valor en los países de América Latina, se hace necesario, tener en cuenta que los casos exitosos de integración actualmente presentes en la región son la consecuencia de procesos evolutivos de larga duración en los que se combinan diferentes tipos de políticas públicas, según el caso, o iniciativas empresariales privadas. Esto implica que los cambios necesarios no serán inmediatos ni podrán provenir únicamente de la acción del mercado o de políticas diseñadas de manera tecnocrática. Las tareas a encarar incluyen entonces procurar revertir la migración del talento humano de la región mediante la formación de multilaterales con cadenas de valor intrarregionales que puedan incorporarse de manera gradual a otras cadenas con empresas de países observadores de Europa y norteamérica, y el avance en las negociaciones internacionales sobre comercio e inversión –buscando tanto levantar barreras proteccionistas que puedan existir en terceros países como ampliar el margen de maniobra para llevar adelante algunas políticas que hoy se encuentran limitadas en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC) pero que pueden ser importantes para alcanzar los objetivos de desarrollo planteados en este proyecto de investigación.

Así mismo, la infraestructura debe ser vista como una herramienta fundamental para el avance en la constitución de las cadenas globales de valor, ya que es ésta quien permite romper ese aislamiento entre países y empresas para así lograr la consolidación de mercados competitivos y eficientes a nivel internacional. Se hace necesario describir la evolución de la infraestructura en los países de América latina con el fin de comprender los

procesos actuales de su desarrollo y funcionamiento, así como también su influencia en los procesos productivos y económicos. De acuerdo con lo expuesto por Vieira & Rodriguez, (2015), la puesta en ejecución de la infraestructura será una gran contribución a profundización de la integración entre los integrantes de la alianza del pacifico, pues la inexistencia de infraestructura regional es uno de los factores críticos que contribuyen al escaso avance en proyectos de integración de cadenas de producción en América latina, las cuales son pieza fundamental para asegurar la interacción de las producciones de los países que conforman la alianza.

Por último, es de vital importancia entender los cambios demográficos y económicos a nivel estructural que enfrentará América Latina en los próximos años, de modo que la región pueda materializar efectivamente su potencial de desarrollo. En este contexto, las perspectivas del sector infraestructura para los próximos años sugieren que América Latina requerirá del financiamiento de inversiones estratégicas en tres ejes principales: integración regional, infraestructura urbana, y medioambiente

5.1. La Infraestructura en América Latina y los factores que determinan la inversión en el sector

Según el estudio de infraestructura en America latina publicado por la CAF en 2013, se ha podido evidenciar que la inversión en infraestructura en América Latina ha mantenido una tendencia decreciente en los últimos años. De acuerdo con estimaciones de la comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en los años 80s la inversión en infraestructura como porcentaje del PIB ascendió a 3,7%. Posteriormente, a mediados de

los años 90s esta se había reducido a 2,2% y los siguientes cinco años se ubicó en 1,5%. La razón de este comportamiento radica en el hecho de que existe una disminución considerable de la inversión del sector público, la cual se ubicaba en 3,1% del PIB entre 1980 y 1985 y para el periodo 2002-2006 sólo representaba el 0,6% de PIB. Si bien la inversión privada ha aumentado en términos absolutos, ésta no ha sido suficiente para compensar la fuerte caída de la inversión pública en el sector infraestructura. Sólo recientemente, entre 2007 y 2008, la inversión en el sector como porcentaje del PIB ha aumentado marginalmente a 2% del producto.

Tabla 1 - Inversión en Infraestructura como % del PIB

Países	1980-1985	1996-2001	2002-2006	2007-2008
Seleccionados				
Sector Público	3,1%	0,8%	0,6%	0,7%
Sector Privado	0,6%	1,4%	0,9%	1,3%
TOTAL	3,7%	2,2%	1,5%	2,0%

Fuente: CAF 2013

Los niveles de inversión han sido históricamente bajos en América Latina, en especial cuando se comparan con otros países en desarrollo, en particular con las naciones asiáticas. Por ejemplo, la inversión en infraestructura de Indonesia se ubica en aproximadamente 5% del PIB. Algunos análisis estiman la inversión en infraestructura de China en aproximadamente 7% de su PIB. (CAF, 2011)

El pobre desempeño de la inversión en infraestructura se puede estar directamente relacionado a una participación limitada del sector privado en el financiamiento de estos proyectos y a una reducción de los recursos públicos destinados a este sector específico. Por ejemplo, en 1980, el sector público contribuía con el 83% de las inversiones en el sector. Para 2008, su participación se había reducido a 35%. Aun cuando en este periodo la inversión privada se duplicó, este incremento no fue suficiente para compensar la caída de la inversión pública. (CAF B. d., 2013)

En el ámbito sectorial, la inversión en proyectos de energía es la que ha sufrido un decremento más significativo en términos del PIB. A principios de los años 80, la inversión en el sector se ubicaba en 2% del PIB regional. Esta cifra se había reducido al 0,5% en 2008. Por su parte, la inversión en sectores tales como telecomunicaciones y transportes se ha mantenido relativamente estable como porcentaje del producto. (García R. , 2014)

Los bajos niveles de inversión en la región presentan serias consecuencias sobre el desempeño económico. Por ejemplo, en el sector eléctrico de México, donde hay bajos niveles de inversión, debido a que ésta es limitada a inversiones estatales y proyectos privados de autogeneración, el costo de energía por kW es casi 7% mayor al promedio latinoamericano.

De igual manera, según el informe presentado por la CAF en 2013, se puede observar que la brecha de infraestructura en la región es considerable cuando se compara con otras economías emergentes. Por ejemplo, la capacidad de generación eléctrica por cada 1.000 habitantes es 35% menor que la de los países del Este de Asia. Se cuenta con 45% y 53%

menos líneas fijas y móviles por cada 1.000 habitantes en América Latina que en Asia. La penetración de Internet fija de banda ancha es 13 veces mayor en Asia que en la región. Los pocos indicadores donde la cobertura de infraestructura de América Latina es comparable al este de Asia es el acceso a servicios de agua y servicios sanitarios aunque en términos absolutos aún se presentan brechas. Uno de los pocos sectores donde América Latina presenta mejores indicadores que el este de Asia es el sector ferroviario, donde la extensión de la red representa el 27% de la de América Latina.

A nivel sectorial, la CEPAL estima que la generación de energía eléctrica y transporte terrestre son los que requieren mayores inversiones con 3,2 y 3,1% del PIB respectivamente. Por su parte, el sector de telecomunicaciones requeriría inversiones por 1,4% del PIB. Los servicios de agua potable y alcantarillado demandarían inversiones correspondientes al 0,2% del PIB para cerrar la brecha de infraestructura tomando a los países del Este de Asia como referencia.

6. Marco metodológico

La metodología que se va a utilizar para desarrollar este proyecto de investigación será de tipo descriptiva-correlacional, que de acuerdo con Correa y Murillo (2014) tiene como principal propósito identificar las características más importantes y realizar una descripción detallada, que permita analizar y comprender la relación que existe entre dos variables. De esta forma, en este documento se recolecta información con relación a las cadenas globales de valor y su importancia como herramienta de consolidación económica, para

posteriormente realizar una descripción del estado actual de la situación y niveles de inversión en infraestructura de cada uno de los países de la alianza del pacífico. Finalmente, se identifica la posible relación entre dichos factores con el fin de determinar si las cadenas de valor y la infraestructura son un factor clave para la conformación y desarrollo de la alianza del pacífico como bloque económico.

7. Marco teórico

El presente marco teórico, pretende en primer lugar, describir el surgimiento y desarrollo que han tenido cadenas globales de valor y el impacto que estas generan en términos económicos a nivel mundial, así mismo se describirá la trayectoria del desarrollo de la infraestructura en América Latina. Posteriormente, se centrará en profundizar el proceso de conformación y evolución de la alianza del pacífico, así como también describirá los procesos de integración entre las regiones, y la institucionalización de las relaciones exteriores que ésta establece con otros países. Por último describirá las implicaciones de la infraestructura en la Alianza del pacífico.

7.1. Cadenas globales de valor

Las cadenas globales de valor representan la forma dominante de la organización transfronteriza de la producción y distribución de bienes y servicios, ya que es el mecanismo fragmentado de producción a través de la cual las grandes firmas manufactureras externalizan las etapas de elaboración de un producto con el fin de reducir

costos (Vieira & Rodriguez, 2015). Para el caso concreto de la Alianza del Pacífico, las cadenas globales de valor que se están generando buscan establecer estrategias de desarrollo en el marco de la fragmentación global de la producción con el fin de mejorar la inserción de sus países miembros en la economía global.

De acuerdo con el informe, titulado “Implication of Global Value Chains for Trade, Investment, Development and Jobs” que fue presentado a los dirigentes del G-20 en la Cumbre que tuvo lugar en San Petersburgo los días 5 y 6 de septiembre de 2013, se plantea que el éxito en los mercados internacionales depende tanto de la capacidad de importar insumos de alta calidad como de la capacidad de exportar. Según dicho informe, se necesita adoptar medidas hoy para instrumentar un marco eficaz que permita un crecimiento sólido, sostenible, equilibrado e inclusivo, del que todos los países puedan obtener beneficios.

El concepto de cadenas globales de valor, se ha materializado en los foros más importantes de la arena económica internacional como la Organización Mundial de Comercio, G-20 y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo, entre otros. En esos espacios, los países desarrollados desarrollaron la idea de que todas las naciones y en particular, aquellas en desarrollo, deben insertarse en el encadenamiento productivo mundial en pos de modificar su condición de no desarrollado (Dalle 2013). Una vez insertos, la movilidad ascendente y el derrame al resto de la economía de los beneficios de la inserción empezarán a cobrar protagonismo con el propósito de cumplir con el objetivo primario del desarrollo económico.

En la disputa de las ideas por el desarrollo, un tan nuevo como viejo concepto alcanzó visibilidad: “las Cadenas Globales de Valor” (CGV). Nuevo, porque por primera vez en la

historia de la humanidad, en 2009 el comercio mundial de bienes intermedios superó al de productos terminados (Organización Mundial de Comercio, 2015). Viejo, porque este fenómeno refleja una forma de organización de la producción en donde el bien final contiene piezas y partes que son fabricadas en diversos países vinculados entre sí. En general, podríamos decir que la globalización de la producción es un proceso histórico inherente a la propia expansión de la economía.

Por otro lado, se hace evidente que las cadenas globales de valor, se han consolidado de acuerdo a cuatro grandes aspectos mencionados por Trujillo (2014). El primero es que cada día la producción y las exportaciones de un país son más dependientes de las importaciones. Esto ha debilitado mucho la visión mercantilista del comercio exterior, en la cual las exportaciones son buenas porque crean empleos y las importaciones son malas porque los destruye. Hoy, para producir y exportar, son tan necesarios los trabajadores como las importaciones.

Un segundo fenómeno es que la creciente fragmentación geográfica de la producción abre un abanico de oportunidades para insertarse en el mercado global. Las restricciones de escala o de dotaciones iniciales de recursos son cada vez menos determinantes para exportar. Pequeñas empresas se han especializado en exportar diseño, software y aplicaciones para aparatos electrónicos. Pequeñas granjas exportan frutas y hortalizas, que se comercializan a través de empresas asociativas y son transformadas en otros países; pequeños talleres maquilan confecciones, etc. En tercer lugar, los estándares tradicionales de las reglas de origen en los acuerdos comerciales se van tornando obsoletos. Las

exportaciones cada vez incorporan más importaciones y agregan menos valor domésticamente. De este modo se hace necesario negociar reglas de origen con menores exigencias de valor agregado doméstico. Por último, las cadenas globales de valor han puesto sobre el tapete la relevancia económica de las cifras convencionales de comercio internacional.

Para el caso concreto de los países que comprenden América Latina, uno de los principales desafíos que la región tiene por delante es interno y consiste en vincular la agenda regional de innovación y competitividad a la actual relación con la economía mundial, (Hernandez Moreno, 2014). En este contexto, la principal oportunidad para que América Latina pueda mantener el ciclo de crecimiento económico del último decenio depende, considerablemente, de la formación de cadenas de valor regionales. No se trata solo de ser parte de estas cadenas. El desafío consiste en incrementar la participación del valor agregado generado localmente así como transitar desde actividades simples a otras de mayor complejidad.

7.2. Bloque Económico Europeo

La Unión Europea (UE) es una asociación económica y política única en su género, compuesta por 28 países europeos que abarcan juntos gran parte del continente.

El origen de la UE se encuentra en el periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial. Sus primeros pasos consistieron en impulsar la cooperación económica con la idea de que, a

medida que aumentara la interdependencia económica entre los países, disminuirían las posibilidades de conflicto, sin embargo lo que empezó como una unión meramente económica evolucionó para convertirse en una organización activa en todos los frentes políticos, desde el clima hasta el medio ambiente y desde la salud hasta las relaciones exteriores y la seguridad, pasando por la justicia y la migración.

Al consolidarse como bloque, la Unión Europea ha podido construir y mantener una cadena de valor sólida, competitiva y diversificada a lo largo del tiempo. De esta manera, las empresas están cada vez más integradas en las cadenas de valor mundiales, maximizando las exportaciones y por lo tanto este bloque se ha constituido como un importante motor para la competitividad industrial. Según datos de 2009 de la (Comisión Europea), alrededor del 87 % del valor de las exportaciones de la Unión Europea se genera localmente. Así mismo, la política industrial contempla actuaciones para fomentar la innovación, promover la internacionalización de las empresas y reforzar el mercado único de productos y servicios.

Para garantizar que las empresas de la Unión Europea puedan competir en condiciones justas a escala mundial, cuentan con una comisión que fomenta el acceso a los mercados y promueve y supervisa un sistema de comercio internacional basado en intercambios de carácter multilateral y bilateral. Así, por ejemplo, el procedimiento de notificación en el marco del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) permite a la Comisión hacer un seguimiento de las propuestas de requisitos para productos que efectúan sus socios comerciales, a fin de intervenir cuando se presente algún obstáculo que afecte el comercio de forma injustificada.

Desde 1999, tras la entrada en vigor de la Unión Monetaria, la política de infraestructura se ha convertido en una de las pocas políticas estructurales que están aplicando los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea para alcanzar sus objetivos de desarrollo económico sostenible y de pleno empleo. (Europea, 2016). Aunque es cierto que las restricciones presupuestarias que implica el cumplimiento de los criterios de convergencia han exigido la instauración de nuevos instrumentos y sistemas de gestión y financiación de infraestructura, basados en la participación privada o en el aplazamiento de los pagos del sector público. En este tema, es interesante hacer referencia a la Comunicación de la Comisión de la Unión Europea “La inversión pública en la estrategia económica”, que pone de relieve las importantes repercusiones que la inversión pública en infraestructura tiene para mantener la competitividad de la economía comunitaria, a pesar de que es una de las primeras partidas presupuestarias que sufre recortes considerables en períodos de austeridad económica o cuando la coyuntura de un país así lo exige.

El nuevo modelo económico adoptado por la Unión Europea, basado en la estabilidad económica, ha convertido a la infraestructura en un importante instrumento de política económica de los Estados miembros ya que ésta desencadena importantes efectos económicos, los cuales contribuyen al crecimiento sostenido de la economía y, en momentos de crisis, pueden actuar como elementos de estabilización anti-cíclica. (CAF, 2010)

Comparativamente, podemos observar también que la calidad de la infraestructura de la Unión de Europea presenta unos niveles muy superiores a los de la Alianza del pacifico como se puede ver a continuación:

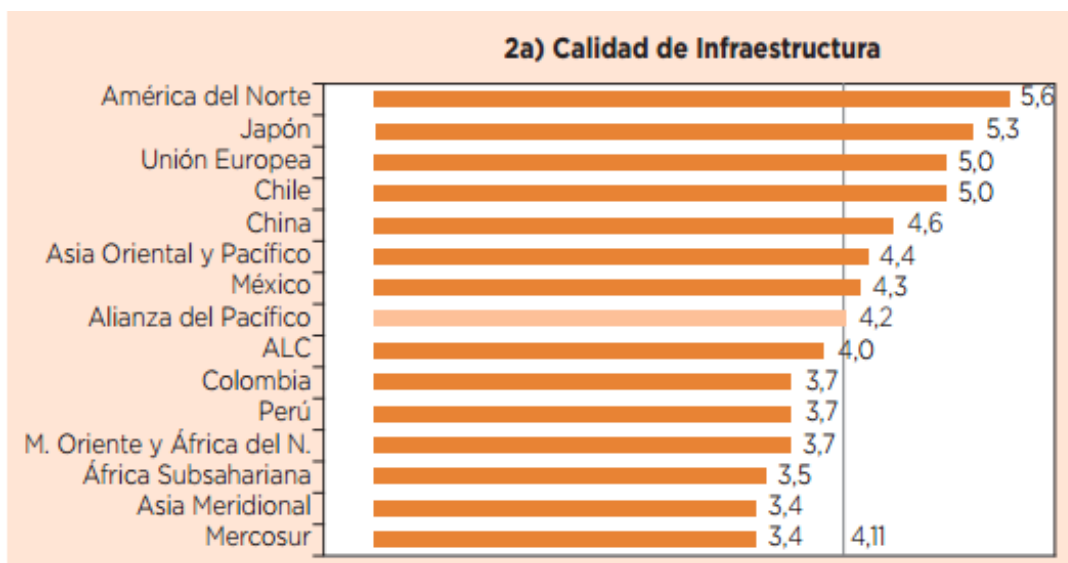


Ilustración 1 - Calidad de la infraestructura

Fuente: (CAF, 2010)

7.3. Infraestructura en América Latina historia

En la década de 1990, la industria latinoamericana de servicios de infraestructura registró una acentuada transformación estructural, que se extendió por las telecomunicaciones, la energía, los servicios sanitarios y el transporte. En la mayoría de los países de la región se puso fin a los monopolios estatales y se estimuló la participación de entidades privadas ausentándose de esta manera las barreras legales para la entrada en algunos segmentos de la industria.

La redefinición del papel del Estado en la provisión de servicios de infraestructura significó que en la mayoría de los países de la región se procediera a privatizar las empresas estatales de cada sector —muchas de ellas monopolios protegidos legalmente— y se pusieran en práctica marcos institucionales y legales de regulación. En numerosos casos, esta situación devino en la creación de agencias reguladoras de las actividades emprendidas por las empresas privadas en cada sector. La apertura de los mercados de servicios de infraestructura y la venta de las empresas estatales permitieron el ingreso de empresas extranjeras portadoras en muchos casos de nuevas técnicas de producción, tecnologías y modalidades de organización empresarial, que resultaron determinantes para la modernización de la infraestructura y de los servicios producidos localmente. Esta modernización resulta crucial para obtener una mayor ventaja competitiva y atraer nuevas corrientes de inversión a los demás sectores productivos (Rozas, 2010).

A pesar de la posibilidad que esto puede representar para América Latina, las reestructuraciones de los servicios dieron origen a una diversidad de modelos que difieren no solo de un sector a otro, sino también de un país a otro para un mismo sector. Esta diversidad obedece a marcadas diferencias derivadas del tamaño y estructura de los mercados, del grado real de competencia que es posible introducir en cada país y en cada servicio, de los procesos de formación de los precios, de la cobertura y calidad de los servicios, e incluso de sus impactos ambientales. CEPAL, (2010)

De esta manera, entre 1985 y 2007, en la mayoría de los países de América Latina se mejoró la cobertura y calidad de los servicios relacionados con la disponibilidad de infraestructura física y de redes. En los últimos 10 años la expansión ha sido espectacular

en el mercado de teléfonos celulares e Internet, alcanzando uno de los mayores índices de desarrollo a nivel mundial. También ha crecido la cobertura del servicio eléctrico y se han modernizado muchos puertos mediante concesiones. Sin embargo, en el segmento de caminos y carreteras, la cobertura no ha sufrido mayores variaciones (Rozas, 2010). A pesar de las mejoras, el crecimiento de las coberturas de los servicios provenientes de la infraestructura, que ha permitido mejores condiciones para el desarrollo económico, ha sido insuficiente, debido esto principalmente a problemas de organización industrial de los mercados o por insuficiencias físicas, las cuales están dificultando la capacidad de América Latina de sostener el crecimiento, aumentar la productividad y la competitividad de las economías y reducir la pobreza. En la región se debe superar la restricción infraestructural para asegurar condiciones que permitan dar una base de sostenibilidad al crecimiento. Ello explica las necesidades de inversión en el sector. La diferencia de comportamiento entre la oferta y la demanda de infraestructura está provocando dos efectos principales, de por sí preocupantes: 1. un creciente retraso relativo de la región con respecto a otras economías emergentes, y 2. Una tendencia a la insuficiencia en la provisión de servicios de infraestructura.

América Latina enfrenta con urgencia el desafío de reducir la brecha que la separa de las economías más dinámicas del sudeste de Asia en cuanto a disponibilidad y calidad de los servicios de infraestructura. Expertos coinciden en señalar que América Latina debe aumentar su inversión anual en infraestructura de tal forma que si los países de la región invierten anualmente el 0,25% del PIB podrían alcanzar la cobertura universal en un plazo razonable tanto en electricidad como en aguas y saneamiento, debido a que ya dispondrían de un alto nivel de cobertura, exceptuando el tratamiento de las aguas servidas que

presenta un atraso considerable. Así mismo, el mantenimiento adecuado de los activos existentes en las áreas de agua potable, saneamiento, electricidad, caminos, ferrocarriles y telecomunicaciones requeriría un equivalente al 1% del PIB regional. Finalmente, la CEPAL, sugiere que se requiere un 1,3% del PIB para solventar nuevas inversiones y atender satisfactoriamente la mayor demanda que es posible que se genere sobre la base de proyecciones conservadoras del crecimiento económico.

De acuerdo con el Banco Mundial (2015), plantearse alcanzar un nivel de inversión en infraestructura equivalente al 7% del PIB no sería irrealista si se considera que ese fue el nivel de gasto que registraron países como China, Indonesia, República de Corea y Malasia entre 1970 y 1990, y que hoy muestran importantes niveles de desarrollo de su infraestructura. Sin embargo, se debe tener en cuenta que dicho objetivo no puede ser planteado de igual manera para todos los países de América Latina dada su heterogeneidad estructural y debido a las diferentes tasas de inversión en infraestructura que estos países han venido sosteniendo en los últimos años. CEPAL (2010).

Sin embargo, los tiempos apremian. A partir de 2003, América Latina ha registrado una importante expansión de su capacidad productiva, lo que se refleja en niveles de incremento del PIB que duplican la tasa promedio de crecimiento lograda entre 1980 y 2002 (2,2%). Esto implica que la demanda por servicios de infraestructura también ha aumentado rápidamente por sobre el crecimiento inercial y continuará acrecentándose conforme se extienda el ciclo de expansión de la actividad económica en su conjunto. Dado el comportamiento de la inversión en el sector, es muy posible que se produzcan importantes

desajustes en la oferta y demanda de estos servicios, en desmedro de las posibilidades de desarrollo de las demás actividades productivas.

América Latina no puede pasar por alto que la expansión de su capacidad productiva ha sido impulsada principalmente por factores externos vinculados a la globalización de la economía mundial y que se expresan en una creciente demanda de bienes transables, una mayor liquidez de los mercados financieros internacionales y la emergencia de importantes cambios en los patrones del comercio (NU. CEPAL, 2015). Estos últimos han permitido a los países de América Latina diversificar las corrientes de comercio, incrementar el número de socios comerciales, incrementar sus exportaciones y obtener mejores precios por sus productos. Como consecuencia, la posibilidad de los países latinoamericanos de mantener este ciclo de expansión y crecimiento, así como de conservar su inserción en los mercados internacionales, está determinada por una mejora sustantiva de su infraestructura básica, tanto en lo que se refiere a la cobertura y acceso a los servicios prestados, como a su calidad y precios. El desafío de resolver el déficit de arrastre en el desarrollo de infraestructura y reducir las brechas que separan a América Latina de los países desarrollados y del grupo de países más dinámicos del sudeste asiático implica no solo aumentar la inversión pública en el sector, sino también realizar un esfuerzo considerable para atraer nueva inversión privada, que debiera orientarse sobre todo a incrementar el acervo de capital del sector y no a la mera transferencia de activos (NU. CEPAL, 2015). Para ello resulta imprescindible ampliar y diversificar los esquemas de participación público-privada, y lograr un apoyo más decidido de los organismos multilaterales de crédito al desarrollo de la infraestructura en la región. En este sentido, dichos organismos

deben revisar autocríticamente las políticas impulsadas en la última década y apoyar seriamente la creación de infraestructura en los países de la región.

En el año 2011 los niveles de inversión en infraestructura para Colombia, Chile, México y Perú fueron de 3%, 1,7%, 1,7% y 4% respectivamente, CAF (2011). De esta forma, los gobiernos de Latinoamérica deben asumir que la tasa de inversión en infraestructura que hoy predomina en la región es claramente insuficiente, y que en el mejor de los casos solo permite la ejecución de tareas de conservación de la infraestructura existente. Asimismo, los gobiernos de la región deben asumir que la inversión privada, en general, no ha logrado sustituir a la inversión pública ni transformarse en la base de sustentación financiera del desarrollo del sector, con excepción de la industria de telecomunicaciones en algunos de los países latinoamericanos, merced a las políticas de competencia y de organización industrial que se implementaron conjuntamente con la privatización de las empresas estatales que dominaban el mercado. (Rozas, 2010).

En relación con otras fases de expansión de la economía de América Latina, los países de la región están en una posición inmejorable para aumentar la inversión pública en infraestructura e impulsar un dinámico crecimiento del sector, dando cuenta del buen pie de las finanzas públicas y de los equilibrios de las cuentas macroeconómicas principales. En general, las economías latinoamericanas disponen hoy de mayores niveles de ahorro y de inversión que en las fases anteriores; además, sus finanzas públicas son más sanas y cuentan con importantes superávits en sus cuentas corrientes, a la vez que su vulnerabilidad externa ha disminuido considerablemente. Ello, nuevamente, coloca a los gobiernos de los

países de la región en el centro de los desafíos que deben afrontarse para mejorar los servicios de infraestructura. (CEPAL, 2014)

7.4. Alianza del Pacífico (AP)

La Alianza del Pacífico (AP), es un área de integración que tiene en sus instituciones una agenda definida de integración, la cosecha temprana de las negociaciones, el seguimiento a las cumbres y una presidencia eficaz. Por otra parte, ofrece a los países miembros un área de integración sin tensiones con otros actores, instrumentos para diversificar sus relaciones con el mundo y una opción de liderazgo regional desde la persuasión.

La Alianza del Pacífico está conformada por Colombia, Perú, Chile y México, para promover la integración con proyección hacia Asia Pacífico (Declaración de Lima, 2011 y Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, 2012). Esta alianza ha tenido la atención de la prensa, los centros de pensamiento y diversos autores, los cuales destacan su importancia, sus implicaciones geopolíticas y sus éxitos en materia de comercio e integración. De acuerdo con Dade & Meecham (2013), unos actores presentan a la Alianza como un bloque comercial tan grande como una potencia económica mundial, otros, como una iniciativa de países con visiones comunes en competencia con otros bloques de integración (Farnsworth, 2013), y otro grupo como un área de integración prometedora para el comercio y la inversión (Ramirez, 2013).

La Alianza del Pacífico ha generado un nuevo dinamismo en los procesos de integración latinoamericana que no se veía en muchos años. La expectativa que viene generando en la comunidad económica internacional es muy positiva y están atentos a su futuro desarrollo. La Alianza del Pacífico ha permitido generar un plan de acción inmediato implementado por un grupo de cuatro países —Chile, Colombia, México y Perú— que sí están dispuestos a profundizar sus relaciones comerciales y económicas a través de procesos de apertura de sus propios mercados. (García J. , 2013)

La expectativa internacional que ha generado este proceso de integración se refleja en el elevado número de países observadores que suman veinte y donde también están países desarrollados y grandes participantes en el comercio internacional. La Alianza del Pacífico ha tenido un inicio muy alentador, sin embargo la tarea por delante tiene retos y desafíos para cada uno de sus miembros. Se han asumido compromisos con gran expectativa y ahora viene el proceso de implementación que debe enfrentar los intereses de grupos internos que pueden sentirse afectados y que no están de acuerdo en profundizar los procesos de liberalización comercial. (García J. , 2013).

De acuerdo con Alejandro San Francisco, en su publicación: La alianza del pacifico un compromiso con el futuro (2013), expresa que la Alianza es un conjunto de ideas y principios comunes de integración sobre bases de democracia y libre mercado:

“La Alianza del Pacífico es una unión de ideas y principios, sin estructuras costosas o excesiva burocracia. Se podría decir que detrás de ella subyace el valor de la

libertad. Es interesante comprobar que esto se da en países que tienen gobiernos de tendencias o corrientes políticas distintas y con historias también diferentes, pero que han abrazado dos fórmulas institucionales para su desarrollo social: la democracia como sistema político, y la economía de mercado en el ámbito económico”.(p.47)

Adicionalmente, la Alianza del Pacífico define su agenda de integración como una serie de acciones para el alcance de los objetivos de la alianza que incluyen, entre otras, liberalizar el intercambio comercial de bienes y servicios, avanzar hacia la libre circulación de capitales y la promoción de inversiones, facilitar el comercio entre los países miembros, facilitar el movimiento de personas al interior de la Alianza, prevenir y contener la delincuencia organizada transnacional, y promover la cooperación entre los países. De esta manera, existe una agenda específica de integración que previene la discusión de temas de coyuntura que desvíen la agenda hacia la concertación.

8. Desarrollo del proyecto de grado

Este apartado del proyecto de grado pretende entregar información más detallada de los aspectos más relevantes. En el capítulo 1, se resaltarán la importancia de las cadenas globales de valor y su impacto para la Alianza del Pacífico. En el capítulo 2, se abarcará información correspondiente a la infraestructura como herramienta para el desarrollo de la Alianza del Pacífico, y en los capítulos subsiguientes se realiza una descripción del estado actual de la infraestructura de cada uno de los países miembro de la Alianza del Pacífico.

Por último, se finalizará el documento con las conclusiones que arroje el análisis de este proyecto de investigación descriptiva.

i. Capítulo 1, Infraestructura y cadenas de valor como herramienta de para el desarrollo económico de la alianza pacífico.

América Latina tendrá en las próximas décadas la oportunidad de consolidar su avance hacia el desarrollo integral. Esta oportunidad será el resultado de la nueva configuración de la economía mundial y de la dotación de recursos de la región. El avance hacia el desarrollo integral se confirmará si los países logran desarrollar sociedades justas y equitativas que promuevan oportunidades e inclusión, así como una inserción más diversificada y de mayor valor agregado. Para enfrentar esos desafíos deben impulsarse mejoras sustanciales en varios factores como la educación, la capacidad de innovar, la calidad de las instituciones, y la calidad de la infraestructura y sus servicios asociados.

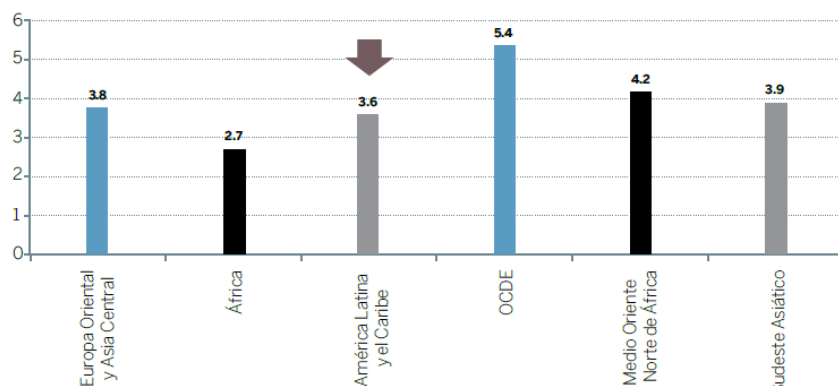
De esta forma, se considera que la infraestructura puede contribuir a la consolidación del proceso de desarrollo integral de la región a través de cuatro dimensiones clave expresadas por la CAF en su informe de infraestructura regional de la región, (2011): i) favoreciendo la mejor calidad de vida, la inclusión social y las oportunidades para las comunidades aisladas, ii) apoyando el crecimiento de la economía y la competitividad de sus empresas, iii) facilitando la integración del espacio nacional y la integración regional, la descentralización y la circulación interna, y iv) contribuyendo a la diversificación del tejido productivo al promover el desarrollo y la internacionalización de empresas nacionales o

regionales especializadas en la provisión de los bienes y servicios vinculados con la infraestructura.

A pesar de su relevancia, la infraestructura en América Latina muestra un rezago general con respecto a otras regiones del mundo que se agudiza en algunos sectores y países. Si bien no hay un indicador que pueda reflejar la situación de todos los sectores de la infraestructura, la encuesta realizada en 2010 por el Foro Económico Mundial - FEM o WEF es una buena aproximación. El estudio elabora un ranking de calidad en 140 países con la asignación de puntajes del 1 al 6 a los diversos componentes del sector. Como muestra el Gráfico 1.3, el desempeño general de la infraestructura de la región es débil, al superar en puntaje únicamente a África.

Ilustración 2 - Indicador de calidad de la infraestructura

Fuente: (Foro Economico Mundial, 2010)



El análisis por subsectores, sobre la base de la encuesta del FEM y algunos indicadores disponibles muestra que la energía eléctrica y las telecomunicaciones tienen un desarrollo aceptable en términos comparados, al presentar buenos puntajes en la encuesta de

percepción del FEM y con altos niveles de penetración de telefonía fija y móvil, respectivamente. La región tiene un desempeño intermedio en los servicios de energía eléctrica, superior al de África y apenas mayor al del Sudeste Asiático. Sin embargo, al compararse con los países de la OCDE, existe una brecha muy marcada de casi 2 puntos de diferencia.

Ilustración 3 - Desempeño comparado de (a) Carreteras

Fuente: (Foro Economico Mundial, 2010)

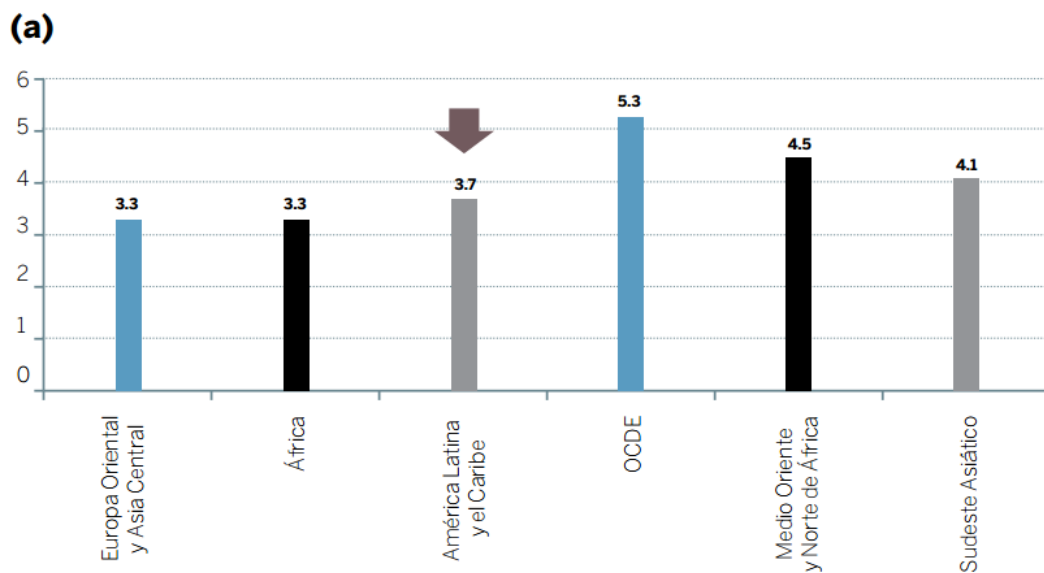
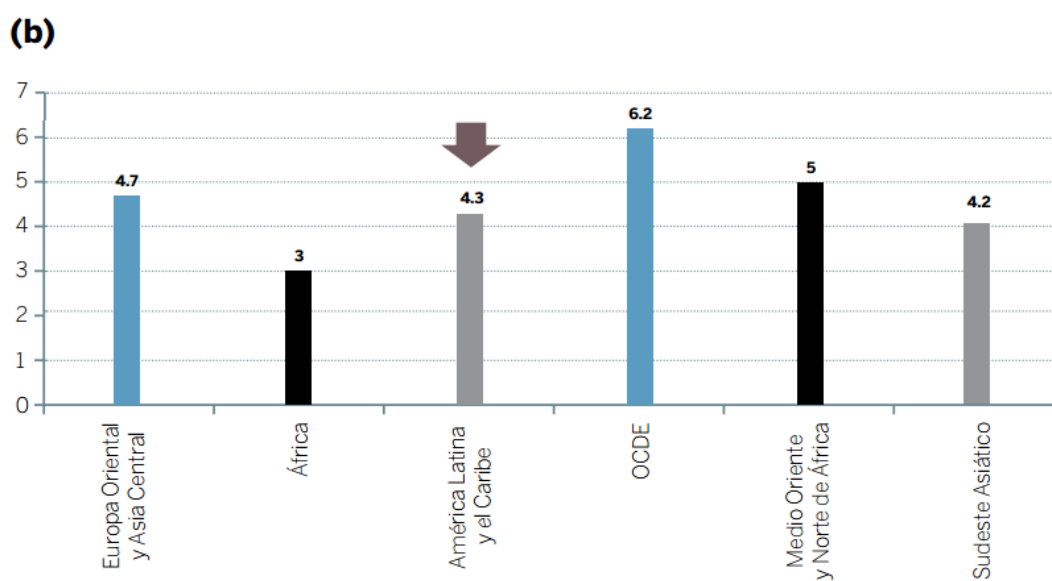


Ilustración 4 - Desempeño comparado de (b) energía eléctrica

Fuente: (Foro Económico Mundial, 2010)



a. Situación actual de los principales sectores de infraestructura

i. Sector Eléctrico

El desarrollo de la infraestructura del sector eléctrico en cada país e incluso a niveles regionales está íntimamente ligado a la disponibilidad de los recursos energéticos, a las

condiciones en que se puede acceder a los mismos (precios, costos, cantidades), y a la evolución esperada de la demanda. (CAF B. d., 2011)

El servicio eléctrico en América Latina ofrece una cobertura del 93% de la población total, con niveles de alcance urbano y rural del 99% y 74%, respectivamente. Si bien la situación general del sector no es desfavorable con respecto al promedio mundial, varios países y zonas se encuentran rezagados. La región ha experimentado un crecimiento sostenido de la demanda de energía y de potencia: entre 2000 y 2010 aumentaron un 36% y 25%, respectivamente. La hidroelectricidad es la fuente dominante de generación, al alcanzar el 56% de la capacidad instalada; en tanto que las fuentes térmicas dan cuenta del 40%. Otras características relevantes del sector son la reducción de los márgenes de reserva ante situaciones hídricas secas y los elevados costos de la infraestructura de transmisión, debido a que la región combina baja densidad de consumo con grandes espacios geográficos. Recientemente ha tomado impulso la tendencia de incorporar fuentes renovables como la energía eólica, para reducir las emisiones de GEI (gases efecto invernadero). Ello ha requerido apoyo estatal, el cual ha creado condiciones para el desarrollo que la dinámica de los mercados energéticos no ha logrado por sí misma. (Agencia internacional de Energía - EIA, 2013)

De acuerdo con la CAF (2013), América Latina ha avanzado recientemente en la incorporación de nuevos factores que han aparecido en la escena del desarrollo energético, tales como mercados internacionales de combustibles más volátiles, incorporación de generación eléctrica en base a recursos renovables, articulación con el concepto de desarrollo sustentable, desarrollo de la generación distribuida, y mejora de las capacidades

técnicas de las redes. El mayor involucramiento del Estado a nivel regional, particularmente en su rol de planificador de la expansión de la infraestructura eléctrica, se ha cristalizado en la implementación de esquemas de planificación en transmisión y generación que, en términos generales, siguen los esquemas tradicionales.

La migración progresiva a un esquema en el que los nuevos factores clave a considerar para el desarrollo de la infraestructura eléctrica sean considerados en forma intrínseca al procedimiento y no como condiciones externas a los mismos, con los correspondientes ajustes regulatorios necesarios para reflejar esta nueva situación, emerge cada vez con más fuerza en un contexto mundial que resulta radicalmente distinto de aquél vigente cuando los mecanismos de planificación y esquemas regulatorios actualmente vigentes en América Latina fueron diseñados. En esta nueva realidad, la planificación estratégica de la infraestructura eléctrica tendrá, cada vez más, una importancia central en el desarrollo de la región. (CAF B. d., 2013)

ii. Transporte de gas natural

En la región, el consumo de gas natural ha aumentado a un ritmo del 3,3% por encima de la media mundial, y representa el 25% del consumo de energía en la matriz primaria de América Latina, aunque con una distribución desigual tanto del consumo como de la localización de las reservas. Las reservas probables y posibles, de hecho, continúan teniendo un fuerte atractivo a la luz de la aplicación de nuevas tecnologías para el desarrollo de yacimientos. Ha crecido también el comercio intrarregional, no tanto a través de gasoductos como mediante los envíos de gas licuado, transportado en buques y

distribuido en camiones o barcazas. La perspectiva es que el consumo siga creciendo, impulsado en especial por la generación eléctrica, que encuentra en este combustible la mejor respuesta al cambio climático en el contexto de los combustibles fósiles, así como por su utilización en la petroquímica y las refinerías. (García R. , 2014)

Es de esperar que la demanda y oferta de gas siga creciendo en la región. La utilización del gas natural en sus varios usos ya no se circunscribe solamente a aquellos países que tienen el recurso y las reservas para desarrollarlo y producirlo, y eventualmente exportarlo a los países vecinos. Los avances tecnológicos han ampliado las fronteras y el mercado, por lo que hoy en día el gas natural puede exportarse por ductos, barcos y camiones en diferentes estados hasta su regasificación para el consumo. Se trata de un sector que requiere de grandes inversiones de lenta maduración y con considerable riesgo, que debe atender factores como la introducción de la cultura de consumo, la necesidad de conectar consumos importantes para justificar la construcción de los gasoductos y la ingeniería financiero/tarifaria que disminuya el riesgo de una inversión importante en transporte y distribución. (CAF B. d., 2011)

El desarrollo de esta infraestructura debe estar revestido por el carácter de política de estado. Los temas sociales y ambientales que hacen sustentable al desarrollo del gas natural son de la mayor importancia, y constituyen una condición clave para lograr la financiación de los futuros proyectos.

iii. Telecomunicaciones

En los últimos 20 años ha habido una significativa difusión de las tecnologías de información y telecomunicaciones en América Latina. La penetración de telefonía fija pasó del 6% al 18% entre 1990 y 2010, en tanto que la de telefonía móvil llegó al 99% en 2010. En la actualidad, la región se encuentra en un nivel medio de desarrollo de telefonía fija y en un nivel similar al de los países desarrollados en la móvil. El crecimiento acelerado del sector ha sido impulsado por la privatización de los operadores de telefonía fija y la liberalización de mercados en la móvil. La disponibilidad de Internet y de PC ha crecido, pero más lentamente que la telefonía, hasta alcanzar en la actualidad un 36 y 17%, respectivamente. (CAF B. d., 2011)

La banda ancha tiene aún un estado incipiente de difusión (cercano al 7% en comparación con 24% a 30% en países desarrollados), lo cual plantea un desafío creciente para la inclusión social y la competitividad en todo el territorio. El análisis comparado del sector de telecomunicaciones en la región, ya sea entre países, entre regiones internas o entre niveles socioeconómicos, presenta fuertes contrastes en la adopción de telefonía móvil e Internet. (Katz, 2013)

El efecto multiplicador que la tecnología ejerce sobre el conjunto de la economía subraya la necesidad de desplegar infraestructura que satisfaga las necesidades de transmisión de

información de los diferentes sectores económicos. La migración a redes móviles de tercera y cuarta generación (3G y 4G), necesarias para satisfacer el tráfico creciente, no solo requerirá de una mayor capacidad de redes troncales sino también de una mayor asignación de espectro radioeléctrico. A mayor despliegue de infraestructura, más eficiencia en procesos productivos y mayor generación de externalidades positivas. Para enfrentar estas brechas actuales, las metas fundamentales de las políticas deberían ser la universalización de la cobertura, la promoción de la demanda de los sectores más desfavorecidos, y la promoción del uso en las empresas pequeñas a través de asistencia al desarrollo de sus prácticas de gestión. Estas acciones impulsarán la incorporación y un mayor uso de las TIC en la vida de los habitantes, los procesos productivos y la administración pública. (Katz, 2013)

iv. Agua potable y saneamiento

De acuerdo con el (Banco Mundial, 2011), América Latina es una región con abundancia de agua, pero esta se encuentra asimétricamente distribuida en el espacio y tiempo con relación a la población y a la actividad económica (demanda urbana), y tiene una acentuada variabilidad hidrológica. En los últimos 50 años, las coberturas de acceso a redes de agua potable y saneamiento en la región han aumentado significativamente, de un 40% de la población urbana en 1950, a más del 80% en el 2008, pero sin atender a la población en asentamientos urbanos informales con servicios de calidad. Los problemas en las ciudades gravitan alrededor de tres ejes: la ocupación informal de la tierra urbana y la consecuente precariedad de la vivienda, la baja calidad de los servicios públicos y la degradación del

medio ambiente urbano (la mayoría de los ríos urbanos tienen niveles intolerables de contaminación).

La demanda industrial crecerá aún más que la urbana y necesitará usos más eficientes, alto porcentaje de reciclaje, e internalización del costo de nuevos desarrollos. La demanda del sector agrícola competirá más con los usos urbanos y deberá racionalizarse sensiblemente con aumentos de productividad, mejores prácticas de manejo del suelo, reducción de la huella hídrica unitaria y reúso. La minería extractiva compite con usos agrícolas y urbanos en zonas de baja disponibilidad hídrica; la disposición del material de rechazo y las aguas residuales son fuentes de contaminación. A su vez, la combinación de la escasez y la contaminación es una fuente potencial de conflictividad social en algunos países de la región.

De mantenerse el escenario actual, América Latina será una región con escasez económica de agua en el año 2025 aproximadamente. No tanto por falta del líquido como por el déficit de infraestructura y las carencias de gobernabilidad sectorial. Con la excepción de algunas empresas cuyos indicadores de desempeño son comparables con las mejores del mundo, el resto es un conjunto heterogéneo de más de 1.000 empresas con bajos niveles de eficiencia operacional y una alta dependencia de los recursos fiscales para financiar sus inversiones e incluso el costo de sus operaciones. (Berg & Danilenko, 2011)

De acuerdo con Mejía & Rais (2011), los desafíos principales para alcanzar las metas sectoriales incluyen la resistencia a procesos efectivos de transformación en cada una de las fases en que se desenvuelve la administración de los servicios; la debilidad (o ausencia) de mecanismos de regulación económica y de la calidad de las prestaciones en muchos países de la región; y la ausencia de políticas públicas que consideren las externalidades negativas de la contaminación y la debilidad de los mecanismos de aplicación y control de dichas políticas.

v. Transporte

El dato más significativo de este sector es el crecimiento que ha experimentado la demanda de movilidad de personas y de bienes. En los últimos 20 años los volúmenes de comercio de los países de América Latina crecieron más que el doble del PIB, lo cual produjo una fuerte presión en los nodos del comercio exterior (puertos, pasos de frontera, aeropuertos) y en las redes viales, al ser el transporte carretero el modo dominante para el transporte interno (aproximadamente el 75%). Los movimientos de personas también han crecido rápidamente, impulsados por la expansión de las ciudades hacia áreas suburbanas de baja densidad y por el aumento en la tasa de motorización (de automóviles y motocicletas). (Kohon, 2011)

La matriz modal de la región muestra una marcada distorsión a favor del transporte carretero, que plantea grandes desafíos en términos de sustentabilidad. A excepción de Brasil y México, donde el transporte ferroviario de cargas tiene una participación del orden del 20%, en el resto de los países de la región que cuentan con ferrocarril esta cifra no supera el 5%. Esta distorsión en la matriz modal se refleja en un elevado consumo de

combustibles fósiles, alta congestión en las ciudades, exceso de emisiones (el sector transporte es el que más crece en la emisión de gases de efecto invernadero) y muertes por siniestros en la circulación en un nivel que duplica el promedio mundial. En el ámbito de la movilidad de personas se ha iniciado un cambio hacia un paradigma de transporte sostenible, particularmente en las grandes ciudades, cuya implementación presenta numerosos desafíos. En los países de la región aún existe una deuda de movilidad con los sectores menos favorecidos, que condiciona su inclusión en la sociedad. Por ello, las exigencias del desarrollo plantean la necesidad de una visión amplia y flexible sobre el transporte sustentable, no restringida exclusivamente a la reducción de emisiones. (CAF B. d., 2013)

- En lo referente a las carreteras, se presenta el desafío de superar el atraso estructural de una red con bajos estándares y tramos faltantes, y simultáneamente ampliar la capacidad de tramos críticos para atender la circulación vehicular, mitigar la congestión y brindar condiciones de seguridad.
- Los ferrocarriles constituyen un modo estratégico para el transporte de cargas y de pasajeros urbanos en corredores de alta densidad; su expansión requerirá de un rol activo del estado.
- Los puertos se han constituido en nodos logísticos críticos. El sector privado ha demostrado que puede realizar importantes inversiones, pero el sector público deberá asegurar condiciones adecuadas en los accesos náuticos y terrestres, al ejercer el liderazgo en el ordenamiento de la relación ciudad-puerto. El incremento de las dimensiones de los buques y la reestructuración de rutas que incorporan

transbordos presentan un fuerte desafío para la competitividad de los países de la región.

- La infraestructura aérea enfrenta tasas de crecimiento sin precedentes; la introducción del sector privado ha tenido en general un efecto positivo, aunque requiere marcos regulatorios adecuados y capacidades de control eficaces.
- El transporte urbano tiene el reto de avanzar hacia un nuevo modelo que otorgue prioridad al transporte público, a los peatones y bicicletas, y que atienda la circulación general y la logística urbana. En los últimos años ha tenido lugar una tendencia a la reforma y modernización del transporte público mediante sistemas integrados que incorporan modos masivos en los tramos de mayor densidad. Estos proyectos plantean importantes requerimientos de capacidad institucional, marcos regulatorios y mecanismos de financiamiento. Las grandes ciudades de América Latina requieren un nuevo modelo de transporte urbano, ya que el actual, caracterizado por la congestión, la contaminación y los accidentes, ha demostrado no ser viable.

ii. Capítulo 2. Cadenas Globales de Valor e Infraestructura en Colombia.

Colombia es el país más antiguo de sur América y se caracteriza por ser una república descentralizada, dividida en 32 departamentos y presenta la segunda población más grande del continente, con 48 millones de habitantes. Pertenece al grupo CIVETS, un acrónimo utilizado por el Economist intelligence Unit (EUI) en el 2009 para agrupar en 6 bloques las

economías de mercados emergentes. Dentro de este grupo se encuentran Vietnam, Egipto, Turquía y Sur África entre otros. Estos se caracterizan por ser países con controlados niveles de inflación, joven y creciente población y economías dinámicas con mucho futuro en los años por venir. Colombia por su parte ha cumplido con expectativas y ha experimentado una gran transformación en los últimos 10 años y ha realizado grandes esfuerzos por reestablecer la seguridad pública y ha implementado políticas que han contribuido a un gran avance económico.

El PIB de Colombia alcanzo 4.3% en 2013 y se espera que la economía continúe creciendo por encima del promedio en Latino América el cual alcanzo un 2.5%. El éxito y crecimiento económico del país ha permitido que este allá obtenido altos grados de inversión de las más grandes calificadores de riesgo como: Moody´s, Standard & Poor´s (S&P) y Fitch. (Banco Mundial, 2015)

En Colombia, los tres principales nodos industriales de Bogotá, Medellín y Cali representan el 41% de la población del país y el 46% de su PIB. Los 1.123 municipios colombianos (entre ellos, Bogotá) están interconectados por una red de carreteras que cubre 202.102 km, divididos en los sistemas primario, secundario y terciario (este último representa el 71% de la red). Como es previsible, el diseño de la red sigue de cerca al de la distribución regional de la actividad económica, y la mayor densidad de carreteras se encuentra en los municipios que concentran la mayor parte de la actividad económica del país. Al contrario de lo que sucede en Chile, el estado de las carreteras colombianas aparece como un problema importante. A pesar de que el país recientemente ha realizado esfuerzos para

mejorar la calidad de su red vial, la evidencia comparativa entre países sugiere que estos esfuerzos no han sido suficientes: en 2014, la calidad de su red de carreteras quedó clasificada en el decil más bajo a nivel mundial en el indicador de competitividad global WEF 2006 – 2015 en donde Colombia ocupó el puesto 126 de 144 países. En términos comparativos, la calidad de la red vial de Colombia es la mitad de la de Chile. (BID, 2016)

El presidente Juan Manuel Santos, se encuentra haciendo esfuerzos por cerrar el espacio que presenta el país en el tema de la infraestructura, especialmente en el sector de carreteras. Se firmó la ley de alianzas público-privada, (Public private partnerships -PPP) la cual facilitó la creación de la agencia nacional de infraestructura y el desarrollo de programas de concesiones. (EIU (Economist Intelligence Unit), 2014)

De acuerdo al reporte de (Infraescopio, 2014), una publicación producida por el fondo multilateral de inversión (FMI) del banco interamericano de desarrollo (BID), la ley alianza público-privada mejoró la concesión de contratos, limitando la habilidad de negociar los términos reglamentados y los procedimientos para desarrollar Alianzas Público-Privadas a un nivel local, regional y a otros niveles.

La ley Alianza Público-Privada divide los proyectos en dos categorías: proyectos propuestos por el sector público y propuestas de parte del sector privado. En la primera categoría, las agencias del gobierno estructuran proyectos con el fin de abordar necesidades

especificasen la segunda categoría, los contratistas privados lanzan proyectos al gobierno ya sea pidiendo fondos públicos o no pidiéndolos. En ambas categorías, el contratista privado debe invertir patrimonio para financiar por lo menos una parte del proyecto. La diferencia radica en que como cada uno se recupera financieramente después de terminado el proyecto.

La ley Alianza Público-Privada inclusive creó una agencia de infraestructura nacional llamada ANI, la cual es responsable de planear, coordinar, ejecutar y, manejar y evaluar concesiones y Alianzas Público-Privadas. El departamento de planeación nacional le brinda soporte técnico a ANI y también estructura, maneja y evalúa los proyectos sociales de infraestructura del país, mientras que el ministerio de finanzas evalúa y aprueba los proyectos Alianzas Público-Privadas que vienen tanto del sector público, como del privado.

Dos años atrás cuando se lanzó la cuarta generación de concesión de carreteras, el gobierno completó su pipeline con 40 proyectos cubriendo acerca de 8,000 km de carreteras. El programa cubre 47 trillones de pesos en inversiones durante 6 años y el sector privado espera cubrir más de 45% de estas inversiones. (DNP, 2014). Los planes en el tema de infraestructura gubernamental, incluyen concesiones para acueductos, aeropuertos regionales y autopistas. Otros proyectos como oficinas gubernamentales, colegios, hospitales y vivienda de seguridad social, podrían ser desarrollados a través de Alianzas Público-Privadas, sin embargo, la mayoría de las propuestas se encuentran bajo estudio.

El gobierno de Juan Manuel Santos ha favorecido la industria, en la medida en que en este se ha generado la base institucional y legal para que los proyectos de infraestructura sean un éxito. El crecimiento económico sostenible que ha presentado el país, hace que este se constituya como un destino atractivo para inversionistas internacionales y si el proceso de paz que se ha desarrollado por más de 50 años de guerra con las FARC, el país se podría posicionar aún más como un destino a invertir en el tema de infraestructura. (Infradeals, 2015)

Ilustración 5 - Proyectos que han alcanzado cierre financiero desde Enero 2012 a Julio de 2015 en Colombia

Fuente: (Infradeals, 2015)

Sectors with Projects Reaching Financial Close from Jan 2012 to Jul 2015

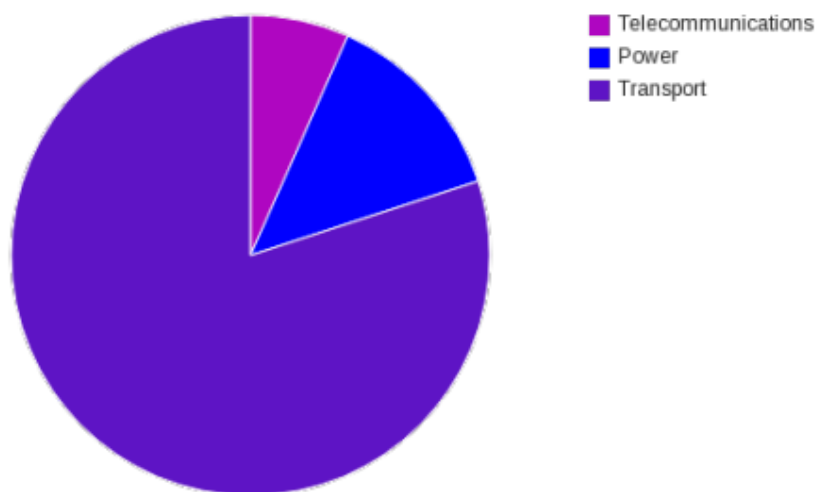


Tabla 2 - Proyectos de infraestructura mas recientes por sector

Fuente: (Infradeals, 2015)

Name	Sector	Value (USD M)	FC date	SPV name	Total Debt (USD M)
Autopistas para la Prosperidad PPP - Pacific Link 3	Transport	447.00	01 Aug 15	Mario Huertas Cotes/Meco team	
Girardot - Puerto Salgar Highway	Transport	530.00	01 Aug 15	Mario Alberto Huertas Cotes-Meco	
Cartagena - Barranquilla Highway	Transport	333.00	01 Aug 15	Mario Huertas Cotes/Meco team	
Odinsa Stake Sale (49.8% stake)	Transport	360.00	05 Jun 15	Grupo Argos	81.00
El Dorado International Airport Expansion	Transport	649.00	08 May 15		500.00
American Towers Colombia Refinancing	Telecommunications	96.47	24 Oct 14		96.47
Ocensa Pipeline Refinancing	Power	500.00	07 May 14		500.00
Ocensa Sale (5% stake)	Power	385.00	01 Apr 14	Oleoducto Central S.A.	
El Dorado International Airport Second Runway (85% stake)	Transport	64.80	03 Feb 14	Compañía de Desarrollo Aeropuerto El Dorado, S.A. (CODAD)	
BuenAventura Container Terminal Expansion - TCBuen	Transport	158.00	14 Jan 14	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBuen)	90.00

En concesiones anteriores el financiamiento lo proveían bancos domésticos y por el patrimonio de concesiones Special purpose vehicle (SPV), las cuales en su mayoría eran Colombianas. Sin embargo, el hecho de que ha habido un gran interés por parte de inversionistas extranjeros, hace que el dinero provenga de afuera ya sea de bancos

internacionales o de inversionistas extranjeros. Todas las Alianzas Público-Privadas y las concesiones en Colombia que han alcanzado un cierre financiero desde 2011 han sido financiados por préstamos de bancos, y los bancos locales se espera continúen ofreciendo un gran porcentaje de financiamiento, sin embargo se espera que los bancos internacionales comiencen a jugar un papel importante en cuanto a financiamiento. (DNP, 2014)

Los bancos locales que han dominado el tema de financiamiento en el sector infraestructura en Colombia son Bancolombia, Banco de Bogotá y Davivienda. Mientras que el banco de Brasil, Banco Itau BBA son los grandes financiadores extranjeros. Bancos del sur de Corea y el Reino Unido han financiado proyectos desde 2010, mientras que organizaciones multilaterales como Banco de desarrollo interamericano, el Banco de desarrollo de China (CDB), La corporación de financiamiento Internacional (IFC) y el Banco de Desarrollo Latino Americano (CAF) han participado también en este tipo de financiamiento. (Infradeals, 2015)

i. Capítulo 3. Cadenas Globales de Valor e Infraestructura en Perú.

De acuerdo con el Banco Mundial (2015), en la última década, el Perú destacó como una de las economías de más rápido crecimiento en América Latina y el Caribe. Entre 2005 y 2014, la tasa de crecimiento promedio del PIB fue de 6,1%, en un entorno de baja inflación (2,9% en promedio). Un contexto externo favorable, políticas macroeconómicas prudentes y reformas estructurales en distintos ámbitos se combinaron para dar lugar a este escenario de alto crecimiento y baja inflación.

Sin embargo, el país ha ingresado a un periodo desafiante, ya que el impulso del crecimiento se desaceleró en el 2014, debido principalmente al efecto de condiciones externas adversas, un declive correspondiente en la confianza interna y una reducción de la inversión. Además, se presentaron condiciones climáticas adversas que afectaron, por un lado, la industria pesquera y, por otro, la ejecución del programa de inversión pública. Como resultado, la inversión bruta interna y las exportaciones se contrajeron un 4,8% y 1%, respectivamente, en términos reales. A pesar de ello, las cifras de crecimiento del PBI para este último año se mantuvieron por encima del promedio de la región (2,4% frente a 0,8%, respectivamente) y la inflación finalizó solo ligeramente por encima del rango meta (3,2%). (Bonifaz, 2011)

Para el 2015, se espera que el crecimiento del Perú sea similar a los niveles de 2014 y que, en adelante, se recupere progresivamente a un ritmo promedio de alrededor de 4% en 2016-17. En este sentido, la expectativa es que el inicio de la fase de producción de grandes proyectos mineros en los próximos dos o tres años, así como una política fiscal anti-cíclica den soporte a la demanda agregada, mientras que la aplicación continua de reformas estructurales sostendrían la confianza de los inversionistas privados. (CAF B. d., 2013)

Respecto a los temas de infraestructura, una considerable cantidad de especialistas en el tema de infraestructura consideran a Perú junto con Brasil y Chile, como uno de los líderes en mercados alianza público-privada en Latino América. (Infradeals, 2015). El flexible sistema de financiamiento de Perú, su abierto mercado de capitales y su crecimiento económico, hacen que sus mercados sean líderes en la región para atraer inversionistas privados en el sector de infraestructura. (Infradeals, 2015)

Los 43.596 km de la red de carreteras peruanas, que corre principalmente de norte a sur, conectan 1.838 municipios con 25 aduanas de exportación. La región más extensa (La Selva) abarca el 50% del territorio nacional, pero tiene la participación más baja en el PIB (5,3%). En contraste, La Costa, una prolongada región desértica que bordea el Océano Pacífico, a pesar de ser la de menor tamaño (13% del territorio), alberga a la mayor parte de la población del país (56%) y explica el 68,7% del PIB. Al igual que en los demás miembros de la Alianza del Pacífico, la distribución geográfica de la red de carreteras de Perú replica la concentración económica regional del país.²³ Mientras que La Costa tiene la mayor densidad de carreteras (0,079 km/superficie), La Selva está al final del ranking, con una densidad vial que alcanza apenas al 56% de la que registra La Costa. A diferencia de lo que ocurre en los demás países de la Alianza del Pacífico, la red logística peruana concentra el procesamiento de cargas en la aduana de Callao: en 2012, el 65% de las exportaciones totales y el 63% de las exportaciones a la AP abandonaron el país a través de este punto. Como en el caso de Colombia, la calidad de la red vial peruana es un problema. Si bien el país ha realizado importantes inversiones para mejorarla, el nivel de calidad de esta red continúa cayendo por debajo del promedio de la Alianza del Pacífico y está en el puesto 102 del ranking 2014 del Foro Económico Mundial; es decir, en un nivel que es la mitad del de Chile

- **Gobierno y políticas:**

Perú es un estado unitario, descentralizado, con tres ramas de gobierno: ejecutiva, legislativa y judicial. Se encuentra dividido en 25 departamentos y tiene la cuarta población más grande en Sur América con 30 millones de habitantes.

La economía en Perú se espera que continúe creciendo a una tasa superior que la de sus países vecinos para el 2015. Después de un periodo de desaceleración en el 2014, Fitch ratings predice que el PIB de Perú va a incrementar un 5% para 2015 y va a continuar creciendo por encima de la tasa de crecimiento anual de Latinoamérica de 2.5% durante los próximos 5 años.

De acuerdo al último reporte de Infraescopio (2014), Perú se encuentra clasificado como el mejor de los países en cuanto al tema legal y regulatorio y ha mostrado un importante incremento en cuanto al tema de inversiones. Infraescopio coloca a Perú de tercero, después de Brasil y Chile como el país de Latinoamérica que más puede acarrear proyectos de infraestructura tanto en Latinoamérica como en el Caribe.

Sin embargo, mientras que el país ha realizado un enorme progreso desde el punto de vista macroeconómico, en las últimas dos décadas, continúan existiendo muchos desafíos, especialmente para el desarrollo de infraestructura. Solo el 16% de las carreteras de Perú se encuentran pavimentadas, y un porcentaje importante de su población carece de acceso a agua potable, esto debido al gran espacio de servicios de gasto de agua entre las aguas rurales y urbanas. De acuerdo a la agencia de promoción en inversión privada ProInversion, la carencia de infraestructura en el país suma un monto de USD70 billones. El foro de economía mundial coloca a Perú en el lugar número 91 en el ranking de infraestructura.

El presidente electo Ollanta Humala, un ex oficial militar, ha realizado reformas amigables en el mercado con el fin de atraer inversión extranjera al país. Su administración ha sido consistentemente defendida por alianza público-privada e incluso ha implementado

políticas para hacer mejor uso de recursos de financiación privada con el fin de cerrar la gran brecha que existe en el tema de infraestructura.

Perú implemento una política para la concesión de bienes públicos en 1991 con el fin de incrementar la inversión en el sector de infraestructura, incluyendo más inversión extranjera y reduciendo el rol del gobierno en dicha economía. El gobierno institucionalizo regulaciones para concesiones de trabajo público en 1996 y estas reglas han servido de marco legal para las Alianzas Público-Privadas hasta el 2008, cuando el gobierno implemento una nueva regulación para la ley de las Alianzas Público-Privadas.

(Proinversión, Agencia de Promoción de la inversión Privada - Perú, 2015)

La ley alianza público-privada ha tenido cambios desde el 2008, como por ejemplo en el 2011 hubo una corrección que les permitió a inversionistas privados emitir propuestas para financiar proyectos con la participación parcial de financiamientos del gobierno. La ley divide las Alianzas Público-Privadas en dos categorías: proyectos propuestos por el sector público, y propuestas no solicitadas del sector privado. En la primera categoría, las agencias del gobierno estructuran proyectos con el fin de cubrir necesidades específicas. En la segunda categoría, inversionistas privados, lanzan proyectos al gobierno, los cuales pueden ser financiados en parte por el gobierno. En ambas categorías, el inversionista privado debe invertir de su patrimonio, y financiar por lo menos una parte del proyecto.

Perú, junto con Colombia, Chile, México y Brasil son los países de Latinoamérica que han realizado más avances en Alianzas Público-Privadas. El avance de Perú radica no solamente en su sólido esquema legal, pero también en sus estables instituciones

gubernamentales como son: ProInversion, la cual ha manejado y capturado inversionistas internacionales en años recientes.

La administración de Humala ha adoptado medidas para acelerar las inversiones en infraestructura, con el objetivo de incrementar la competitividad. Las medidas incluyen regulaciones provenientes de iniciativas privadas co- financiadas y un ajuste a los Alianzas Público-Privadas las cuales establecen el proceso de compra y más de USD 500 millones en inversión por parte del gobierno para las Alianzas Público-Privadas y las concesiones. (Infradeals, 2015)

Ilustración 6 - Proyectos en infraestructura en transporte a 2016

Fuente: (Infradeals, 2015)

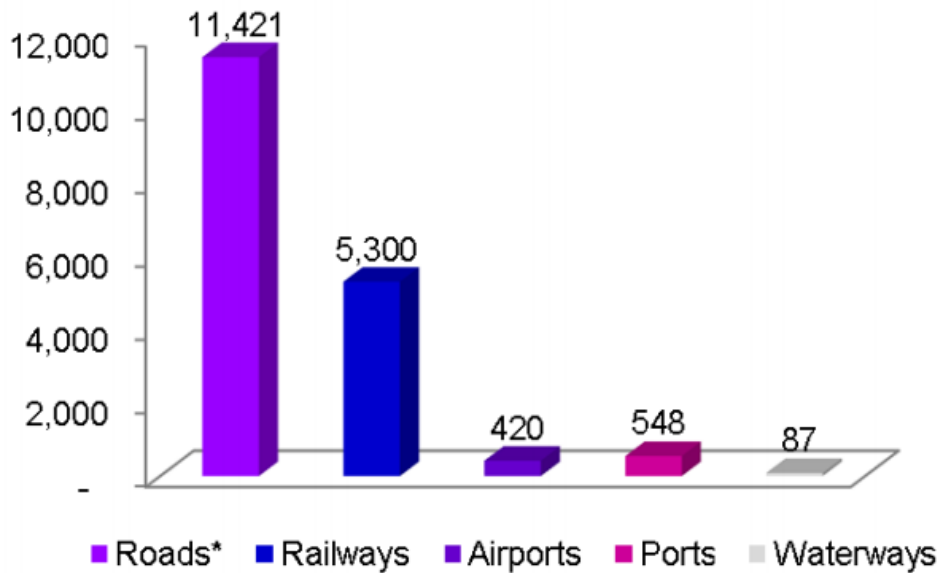


Tabla 3 - Proyectos recientes que alcanzaron cierre financiero en Perú

10 Most Recent Deals to Reach Financial Close

Name	Sector	Value (USD M)	FC date	SPV name	Total Debt (USD M)
El Carmen and 8 de Agosto Hydroelectric Plant Acquisitions (100%)	Renewables	88.00	07 Aug 15	Generación Andina	59.00
Canchaylo Hydro Acquisition (100%)	Renewables	14.30	22 Jul 15	Empresa de Generación Eléctrica Canchaylo S.A.C	
Lima Subway Line 2 PPP	Transport	5660.00	15 Jun 15	Lima Metro Line 2 Ltd	1,155.00
Longitudinal de la Sierra Highway Section 2 (Cajamarca/La Libertad)	Transport	400.00	02 Jun 15	Concesionaria Vial Sierra Norte SA	231.50
Red Dorsal Fiber Optic Network	Telecommunications	273.70	30 Mar 15	Tv Azteca- Tendai Team	273.70
Lima Subway Line 1 PPP	Transport	290.00	11 Feb 15	GyM Ferrovías	351.00
Tres Hermanas 97 MW Wind Farm	Renewables	250.00	06 Feb 15	Central Eólica Tres Hermanas	229.15

- **Deuda y patrimonio**

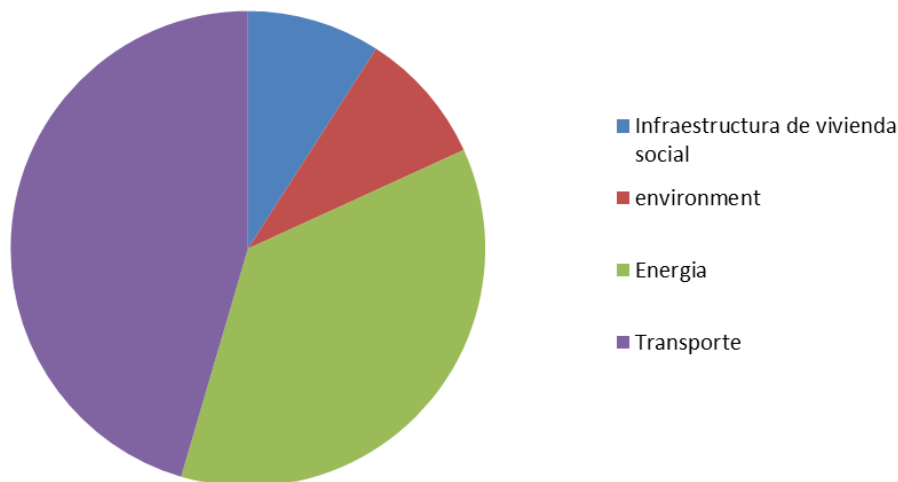
Los bancos comerciales han sido la principal fuente de financiamiento para las Alianzas Público-Privadas y las concesiones en Perú. De los 19 proyectos que han alcanzado un cierre a nivel financiero, el 63% ha sido cubierto por única y exclusivamente deuda de bancos. Solo 6 proyectos han sido financiados con emisiones de bonos en años pasados.

El más grande financiador, Banco de Crédito de Perú, lidera la banca de inversión en Perú, mientras que el BBVA es el más grande financista internacional, seguido por Sumitomo (SMBC). Otros bancos provenientes de Francia y Japón han fundado Alianzas Público-Privadas y concesiones en Perú desde 2010, junto con organizaciones multilaterales y bancos como el IDB, IFC las CAF entre otros.

El gobierno de Perú divide las Alianzas Público-Privadas en certificados llamados CAO's que están atados a los recibos de pagos disponibles. Quienes financian los proyectos pueden asegurar dichos recibos de pago, permitiéndose recibir compensación durante la fase de construcción, esto con el fin de reducir el costo de capital. Dichos recibos pueden ser emitidos en dólares americanos o en moneda local, aspecto que atrae tanto a bancos internacionales como a inversionistas institucionales. (Proinversión, Agencia de Promoción de la inversión Privada - Perú, 2015)

Ilustración 7 - Inversión en proyectos por sector en Perú

Fuente: (Infradeals, 2015)



De acuerdo a la base de datos de Proinversión, el gobierno está llevando a cabo estudios en más de 30 potenciales Alianzas Público-Privadas y concesiones. El 75% de los proyectos se

encuentras en el sector de transporte y los restantes corresponden al sector de infraestructura social.

ProInversion se encuentra preparando estudios para para construir 7 potenciales hospitales a través de Alianzas Público-Privadas los cuales van a ser agrupados para hacer la oferta a inversionistas extranjeros aún más atractiva. La agencia Minedu se encuentra estructurando Alianzas Público-Privadas para 12 escuelas de bachillerato. 173 colegios han sido identificados como de alto riesgo por deterioro. El gobierno espera invertir por lo menos 1.8Bn en escuelas a través de las Alianzas Público-Privadas. Esta entidad espera ganar por lo menos 10 proyectos en el sector de transporte, energía, agua e infraestructura social para el 2015. Grandes proyectos esperan cerrarse financieramente a finales del año 2015, tales como: la concesión de la autopista panamericana Sur, el servicio de distritos Sanitarios del sur de Lima (Provisur) y la concesión de irrigación Chavimochic y el metro de Perú líneas 1 y 2.

ii. Capítulo 4. Cadenas Globales de Valor e infraestructura en Chile.

Chile ha sido una de las economías de más rápido crecimiento en Latinoamérica en la última década. Sin embargo, después del auge observado entre 2010 y 2012, la economía registró una desaceleración en el 2014 con un crecimiento de 1,9%, afectada por un retroceso en el sector minero debido al fin del ciclo de inversión, la caída de los precios del cobre y el declive en el consumo privado. En paralelo el desempleo ha aumentado, desde el 5,7% en julio de 2013 al 6,6% en junio de 2014. (Banco Mundial, 2015)

El déficit fiscal aumentó como resultado de la desaceleración económica, la disminución de los precios del cobre y los esfuerzos expansionistas. El balance fiscal del gobierno central pasó de un superávit de 0,4% del PIB en el primer semestre de 2014 a un déficit de 0,3% en el mismo período de 2015 debido a la menor recaudación resultante de la débil demanda interna y la caída del precio del cobre. La reforma tributaria aprobada en septiembre de 2014 tiene como objetivo aumentar los ingresos fiscales en 3 puntos porcentuales del PIB para financiar el gasto adicional en educación y reducir la brecha fiscal. El elemento principal de la reforma es la eliminación del Fondo de Utilidades Tributarias (FUT), que es utilizado por las empresas para aplazar el pago de impuestos sobre los beneficios que se retienen para las inversiones. (Banco Central de Chile, 2014)

De acuerdo con el Banco Mundial (2015), se espera que el crecimiento se recupere gradualmente a medida que las expectativas privadas mejoran, aumentando el crecimiento gradualmente a 3,1% en 2017. Se espera una recuperación lenta para 2015 con el PIB creciendo 2.2% dado el impulso fiscal en curso, y un crecimiento más acelerado en 2016 y 2017 como resultado de las políticas monetarias y fiscales expansivas en curso, la recuperación de la inversión privada y de la demanda interna.

Chile ha logrado reducciones importantes en los niveles de pobreza y en el aumento de la prosperidad compartida en los últimos años. La proporción de la población considerada extremadamente pobre (US\$ 3.1 por día) se redujo del 7.7% en 2003 al 2.0% en 2013 y la pobreza moderada (US\$ 5.5 por día) se redujo del 25% al 8.8% durante el mismo periodo. Además, entre 2003 y 2011, el ingreso promedio del 40% más pobre se expandió en un

4,9%, considerablemente más alto que el crecimiento promedio de la población total (3,3%). (Amarante & Arim, 2015)

Sin embargo, Chile aún enfrenta importantes desafíos. El responsable manejo macroeconómico y fiscal proporciona una base sólida para sostener y aumentar su tasa de expansión en el mediano y largo plazo, y lograr un crecimiento más inclusivo. Pero, a pesar del fuerte crecimiento durante los últimos 20 años, el ingreso per cápita del país todavía tiene que converger con el de las naciones de altos ingresos (en 2013 el ingreso per cápita de US\$ 21,967 estaba todavía muy por debajo del promedio de US \$40,992 de los países de la OCDE). Por otra parte, los desafíos estructurales para impulsar la productividad y mejorar el acceso y calidad de los servicios sociales deben ser abordados para un crecimiento más inclusivo. La deficiencia energética y la dependencia de las exportaciones del cobre siguen siendo fuente de vulnerabilidad. Gracias a sus reformas estructurales ambiciosas, Chile sigue siendo un referente latinoamericano de progreso desarrollando políticas públicas creativas que regularmente son analizadas y estudiadas y que se convierten en modelos internacionales de buen Gobierno. (Amarante & Arim, 2015)

Con relación a los temas de infraestructura, Chile se destaca en latino América como uno de los más estables países en términos de inversión en infraestructura para sus negocios. Desde que inició su proceso de concesiones de infraestructura hace más de 20 años atrás, el país ha invertido en más de USD 14 Billones en carreteras, aeropuertos e infraestructura social. De acuerdo con el reporte de (Infraescopio, 2012), Chile es uno de los países en Latinoamérica y el caribe más estable en llevar a cabo proyectos de infraestructura en alianzas público-privadas y en incrementar el acceso a los servicios básicos. El éxito de

chile tiene sus raíces en el estable marco regulatorio y en procesos de contratación transparentes que han abierto al país a inversión local y extranjera y ayudaron a mitigar los efectos de los choques externos.

El país se divide en aproximadamente 350 municipios que están conectados con 93 nodos de exportación (aeropuertos, puertos y aduanas) a través de una red de carreteras que cubre 77.603 km, de los cuales el 45% corresponde a la red vial nacional o municipal, mientras que el otro 55% corresponde a la red de carreteras regionales. En este aspecto, la calidad no es un problema: los elementos de análisis comparativo entre países muestran que la calidad de la red vial chilena es la mejor de la Alianza del Pacífico, y está catalogada entre las 25 mejores del mundo de acuerdo con el indicador de competitividad global, WEF, 2006-2015. Como sucede con la distribución regional de la producción, la mayor parte de la red de carreteras se concentra en el centro del país. En 2012, US\$ 75.600 millones de exportaciones fueron enviadas utilizando la infraestructura de transporte del país. Si bien el 71% (249) de los municipios exporta, los cinco primeros explican el 70% del total de exportaciones. No resulta sorprendente que todos estos municipios estén ubicados dentro de los nodos industriales más importantes: Las Condes, Santiago y Providencia se encuentran en el área metropolitana de Santiago, mientras que Valparaíso y Antofagasta están ubicados en los nodos agrícola y minero tradicionales del país. (BID, 2016)

Durante los últimos años, el fuerte marco regulatorio ayudó a su economía en momentos difíciles como la crisis financiera y el terremoto de 2010. Desde principios de 1990s, el gobierno federal, a través del ministerio de trabajo público, era el único responsable por realizar proyectos de infraestructura en el país. Bajo este esquema, el ministerio de trabajo

público financió todos los proyectos con excepción de las carreteras interurbanas con peajes. Sin embargo, como la infraestructura de Chile se deterioraba constantemente, el gobierno decidió perseguir otras fuentes de financiación y crear una alianza público-privada y programas de concesiones. Chile pasó una legislación para las concesiones públicas en 1991. Se comprendía de dos leyes, DFL 164 y DS 240, la ley fue escrita con objetivos flexibles y adaptada a los requerimientos del mercado. La ley permitía al gobierno Chileno entregar concesiones para la mayoría de trabajos públicos incluidos carreteras y aeropuertos sin embargo, en 1996 fueron adicionadas importantes acuerdos para clarificar procedimientos importantes, expandir el alcance de los trabajos públicos de las concesiones y creo una división específica dentro del ministerio de trabajo público que se encarga de dirigir las concesiones de adquisiciones y asociaciones público-privadas.

La ley paso a otra reforma en 2010, cuando el gobierno implemento limites en la renegociación de contratos y fortaleció salvaguardas institucionales. Otros cambios relevantes incluían la creación de la concesión de comisión para asesorar al ministerio de trabajo público en posibles proyectos de infraestructura, en la creación de un panel de intermediación entre las posibles disputas entre el ministerio de trabajo público y los futuros proyectos de concesión. También en 2010. Un terremoto masivo golpeo a Chile, y el alcance del proyecto fue expandido para incluir más proyectos de infraestructura social como hospitales que sufrieron grandes daños en el terremoto.

Ese año, con Sebastián Piñera como presidente, el gobierno anunció un programa de alianza público-privada con una inversión de USD 8 billones que incluía una inversión en hospitales de concesión por valor de USD 1.9 billones. Para el final del periodo

presidencial de Piñera en marzo de 2014, el gobierno ha licitado más de USD 2 billones en alianzas público-privadas y concesiones lo que representaba el 25% de su plan inicial. A pesar de no poder cumplir con el objetivo inicial de las alianzas público-privadas, la inversión privada en infraestructura para el periodo 2010-2014, las inversiones en infraestructura pasaron del 0,28% del PIB al 0,31% del PIB durante el primer periodo de Michelle Bachelet en 2006-2010. Desde que Bachelet tomo su segundo periodo en marzo de 2014, el programa de concesiones ha estado cambiando. Bachelet lideró el partido político de centro izquierda con la mayoría de puestos en el congreso después de prometer reformas educativas, fiscales y constitucionales. Durante los primeros meses de administración, Bachelet abandonó oficialmente el programa de concesiones hospitales y desechó el proceso de adquisición de ocho hospitales que se inició durante el gobierno de Piñera. Sólo los contratos de concesión para el Hospital de Antofagasta USD 253m, el USD 231m Hospital Metropolitano de Santiago Occidental y el USD 203m del Hospital Salvador Geriátrico se otorgaron a través del programa. (InfraDeals, 2015)

El gobierno de Bachelet ahora planea construir los hospitales con recursos públicos. Los expertos del sector coinciden en que el final del programa de concesiones de hospitales ha generado cierta incertidumbre entre los desarrolladores, pero también dicen que Chile históricamente ha sido considerado como un país estable y que la decisión no afectará el apetito de los inversores. El gobierno ha dicho que seguirá utilizando CPP y las concesiones para la mayoría de proyectos de transporte y que recientemente dio a conocer una tubería con 25 proyectos por valor de USD 4.62bn. El gobierno también planea crear una Agencia Nacional de Concesiones para asesorar a los ministerios gubernamentales y los gobiernos municipales en el uso de las Alianzas público-privadas. (InfraDeals, 2015)

Ilustración 8 - Proyectos por sector que han alcanzado cierre financiero de Enero de 2011 a Julio de 2015 en Chile

Fuente: (InfraDeals, 2015)

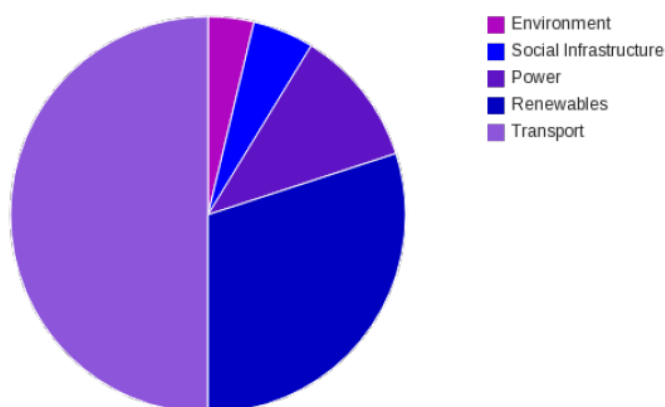


Tabla 4 - Últimos proyectos por sector que han alcanzado cierre financiero en Chile

Fuente: (InfraDeals, 2015)

Name	Sector	Value (USD M)	FC date	SPV name	Total Debt (USD M)
122 MW Solar Project	Renewables	122.00	15 Jun 15	Solar Star	
Infraestructura 2000 - I2000 (49.99% stake)	Transport	146.30	20 Jul 15	Infraestructura 2000	
San Cristóbal Tunnel (50% stake)	Transport		30 Jun 15	Brookfield Infrastructure Group	
Quilapiñán Solar PV Plant (110MW)	Renewables	214.00	25 Jun 15	Chungungo S.A.	198.00
Latin American Power LAP Sale (2015)	Renewables	658.00	21 May 15	SunEdison	
Denersol and Canto del Agua 72MW projects	Renewables		13 May 15		
San Pedro II 65MW Wind Farm	Renewables	125.00	08 May 15	Energías de Abtao S.A.	108.50
La Serena -Ovalle toll road (49% Stake)	Transport		04 May 15	Fondo de Inversión Prime Infraestructura II	
San Juan (184.8MW) Wind Farm	Renewables	500.00	30 Apr 15	San Juan S.A.	305.74
Abertis Airports Sale (2015) Sangster and Santiago	Transport	191.00	17 Apr	Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias (DCA)	191.00

- **Deuda y Patrimonio**

Chile tiene uno los mercados de capitales de deuda más desarrollados de América Latina. Sin embargo, todas las alianzas público-privadas y las concesiones que han alcanzado el cierre financiero en los últimos nueve años se han financiado con préstamos bancarios. Todas las 16 ofertas de proyectos greenfield² que han alcanzado el cierre financiero desde 2011 se han financiado exclusivamente con deuda bancaria.

De acuerdo con el Centro de Recursos de la asociación de alianzas Público Privadas, PPPIRC (por sus siglas en inglés: Public-Private Partnership In Infraestructura Resource Center), Sólo unos pocos proyectos han sido financiados con la emisión de bonos en los últimos 15 años. Entre 2001 y 2005 de tres proyectos fueron financiados con bonos. Pero a partir de 2005 hasta la actualidad, todas las ofertas se han financiado exclusivamente con deuda bancaria. Los bonos han sido utilizados para refinanciar proyectos después de la construcción, como la mayoría de los inversores institucionales evitan riesgos sobre proyectos denominados greenfield o proyectos que inician desde cero. Una estructura de financiación típica en Chile ve bancos ofrecen préstamos con plazos de cinco a siete años, seguidos por una cuestión nominal de bonos para refinanciar la deuda bancaria después de un proyecto comienza a generar ingresos.

Los principales bancos nacionales dominan el mercado de la financiación de proyectos en Chile. Corpbanca, Banco de Chile y Banco del Estado son los principales jugadores, seguido por el banco español BBVA y el banco brasileño Itaú BBA. Los bancos de Francia,

² Se conoce como Proyecto Greenfield aquel que se refiere a la realización de un proyecto desde cero, o aquel existente que se cambia en su totalidad – Investopedia.com

Japón y los Países Bajos han financiado proyectos desde 2010, y las organizaciones multilaterales como el BID, el Banco de Desarrollo de China (CDB) y la Corporación Financiera Internacional (CFI) también han participado.

Durante los próximos ocho años, el gobierno chileno quiere aumentar las inversiones en infraestructura hasta el 3,5% del PIB, incluyendo 1.7% del PIB en tanto las inversiones públicas y privadas para nuevos proyectos. El gasto en infraestructura en Chile se sitúa actualmente en más o menos 2.5% del PIB. (CEPAL, Perfiles de infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Chile, 2012)

Como parte del programa de gasto, el gobierno planea utilizar las alianzas publico-privadas sobre todo para las nuevas carreteras y de volver a licitar concesiones de transporte existentes. El oleoducto propuesto incluye una vía urbana en Puerto Montt, junto con algunos proyectos previamente latentes, como la Ruta G-21, el Camino de la Fruta y una sección de la Ruta 5 entre Antofagasta y Caldera. Otros proyectos incluyen la Carretera Central Costanera, el embalse Punilla y la nueva licitación de la concesión del aeropuerto internacional de Santiago.

Se espera que se concedan un número de concesiones antes de finales de 2014, como Punilla Embalse, la Ruta G-60 Melipilla - Camino de la Fruta y el Aeropuerto Internacional de Santiago de expansión. Ofertas significativas para ser financiados en los próximos trimestres son el USD 935m Américo Vespucio Oriente (AVO) concesión de autopistas en Santiago, ganado por desarrolladores españoles Sacyr y OHL a principios de 2014. Sacyr y SNC-Lavalin, están tratando de cerrar la concesión del Hospital de Antofagasta y se entiende que se han alineado banco de inversión brasileño Itaú BBA y dos bancos locales

para ofrecer un préstamo a largo plazo en pesos para financiar la concesión a 15-años por valor de USD 253 millones. (PPPIRC, 2015)

iii. Capítulo 5: Cadenas Globales de Valor e infraestructura en México.

De acuerdo con el Banco de Mexico (2015), la economía mexicana continua expandiéndose a una tasa anual moderada de crecimiento de 2.4% debido a que la recuperación económica perdió fuerza durante la primera mitad de 2015. El crecimiento moderado durante el primer semestre de 2015 en México se ha atribuido a la debilidad de la producción industrial en Estados Unidos, a una caída adicional del volumen de la producción petrolera que reduce el crecimiento del PIB anual aproximadamente en 0.4 puntos porcentuales, y a la volatilidad del mercado financiero. Adicionalmente, se espera que la recuperación gradual de la actividad económica continúe con un crecimiento económico más fuerte de 2.3% en 2015 y de 3.0% para 2017. La expansión de la actividad económica se basará en el crecimiento de la inversión y del consumo privado, con un aumento de las exportaciones manufactureras que seguirá al significativo ajuste del tipo de cambio real y a un crecimiento robusto en Estados Unidos, que eventualmente proporcionará apoyo adicional.

En términos de infraestructura, México ocupa la posición número 47 de 155 en el Índice de desempeño logístico 2012. Este informe es presentado por el banco mundial y como su nombre lo indica, toma en cuenta “las percepciones de la logística de un país basadas en: la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de

acordar embarques a precios competitivos y la capacidad de seguir y rastrear los envíos”, entre otros indicadores.

Por su parte, el Foro Económico Mundial llega a conclusiones similares al establecer que México se ubica en el lugar 68 de 144 en el Índice de competitividad e infraestructura. Esto no es sorprendente, ya que México ocupa el lugar 50 en infraestructura carretera, el 60 en infraestructura ferroviaria y el 64 en lo que se refiere a su capacidad portuaria y aeroportuaria, pero si una realidad modificable. (Foro económico Mundial, 2014)

Como en los casos de Chile y Colombia, el desarrollo de la infraestructura de transporte de México ha desempeñado un papel fundamental en la consolidación y profundización de las disparidades económicas regionales del país. Desarrollado en las décadas del cincuenta y del sesenta para conectar la ciudad de México (la principal aglomeración industrial del país) con el resto del territorio nacional, su sistema radial de carreteras se ha convertido en la columna vertebral de la red de transporte mexicana. Un total de 377.659 km de carreteras que se extienden a lo largo y a lo ancho del país conectan 2.457 municipios con 49 aduanas de exportación, 102 puertos y 85 aeropuertos. Aunque se considera que el 82% de la red está en buenas condiciones, su forma radial y los años de inversiones insuficientes han obstaculizado los planes del gobierno para abordar las disparidades económicas regionales del país. (BID, 2016)

México se encuentra a la zaga de países como Brasil, India, China y Sudáfrica; y en términos de infraestructura por detrás de países como Uruguay y Panamá. No obstante a pesar de estos datos, la reciente aprobación del presupuesto —que contempla un aumento en la asignación de recursos a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con respecto

a 2012— y el Programa de inversiones de infraestructura de transportes y comunicaciones, elaborado por la misma dependencia, nos permiten pensar que existe la intención de revertir la situación en la que actualmente nos encontramos.

El programa nacional de infraestructura del gobierno Mexicano para el periodo de 2014 a 2018, refleja la finalidad de ampliar la infraestructura. Inicialmente el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación contempló un presupuesto 114,749 Millones de pesos Mexicanos para el ministerio de comunicaciones y transporte, dependencia que, a diferencia de la mayoría, no sufrió un recorte sino un aumento de recursos, lo que finalmente colocó su presupuesto para el 2014 en 118,832 Millones de pesos Mexicanos, un aumento de 4,083 Millones de pesos Mexicanos, es decir 33% respecto a 2013.

Por otro lado, el Programa de inversiones de infraestructura de transportes y comunicaciones contempla que en un periodo de 5 años, se inviertan 1.28 billones de los cuales 582,000 Millones de pesos Mexicanos corresponderían a infraestructura de transporte. El actual gobierno se ha trazado la meta de llevar a cabo 149 proyectos carreteros, que suman un total de 5,410 Km, que requieren de una inversión 386,255 Millones de pesos Mexicanos. De dichos proyectos 34 corresponden a autopistas, 49 a carreteras, 33 a libramientos y 22 a entronques y puentes, todo ello sin considerar la inversión en infraestructura ferroviaria, portuaria y aeroportuaria. (Gobierno de México, 2016)

Si hay nuevos recursos fiscales es importante que haya nuevos caminos para ser competitivos. La inversión en proyectos carreteros es particularmente importante para el desarrollo económico, ya que 55% de volumen de carga y 81% de su valor total se mueven

en autotransporte, a lo que se suma el hecho de que 96% de los pasajeros se desplaza por los mismos medios.

De otro lado, la infraestructura de carreteras incide de forma determinante en el empleo y la colectividad y es siempre una buena inversión. La construcción de carreteras promueve la reactivación de la industria de la construcción —que actualmente no se encuentra en su mejor momento— y con ello un mayor dinamismo en la economía. No sólo porque el gasto ejercido ayude a generar empleos y réditos para las empresas, sino porque los beneficios de largo plazo que produce la infraestructura, como lo son la reducción en los tiempos de traslado de las mercancías, la disminución de precios y el mejoramiento en la calidad de los servicios logísticos, hacen de México un país atractivo para los inversionistas. (Infradeals, 2016)

iv. Capítulo 6: Conclusiones

De acuerdo al presente proyecto de investigación, que pretende determinar cómo las deficiencias en infraestructura de los países miembro de la alianza del pacífico afectan la consolidación de las cadenas de valor, se puede concluir que la infraestructura es un elemento determinante en el desarrollo de las cadenas globales de valor, ya que los países latinoamericanos podrían impulsar considerablemente sus exportaciones, atraer mas inversión extranjera y aumentar su competitividad internacional si toman las medidas necesarias para convertirse en socios fiables en las cadenas globales de valor.

Desafortunadamente la capacidad para participar en las cadenas globales de valor de los

países miembro se ve obstaculizada porque se encuentran muy rezagados con respecto a Europa y Asia en lo que atañe a capacidad logística, incluyendo la infraestructura física de puertos y aeropuertos, así como en tecnologías de información y comunicaciones, que son elementos vitales para el buen funcionamiento de los métodos de manufactura ajustada que prefieren los principales fabricantes internacionales.

Sin embargo, y de acuerdo a lo expuesto por Blyde S. (2014) las cadenas globales de valor brindan a los países en desarrollo la oportunidad de ingresar a nuevos ámbitos de negocios sin verse obligados a dominar cada aspecto de la producción del bien final. Es allí en donde finalmente la alianza del pacífico se constituye como uno de los bloques económicos más atractivos de los países emergentes que buscan acelerar la integración en el tema de infraestructura, mercados de capitales y comercio entre otros sin que necesariamente dichos países tengan que ser expertos en el manejo de un producto o servicio, sino que generen sinergias para lograr competitividad que les permitan proyectarse para alcanzar diversos mercados, especialmente el de Asia-Pacífico.

Como ejemplo de la importancia de la infraestructura para el desarrollo de las cadenas globales de valor, se presenta el ejemplo de la Unión Europea, quien a través de las diferentes comisiones y de objetivos comunes tiene uno de los mayores niveles de infraestructura. Esto le ha permitido consolidarse y competir a nivel global a pesar de haber sido una región totalmente fragmentada y heterogénea en cuanto sus sistemas económico, político y social.

Con el fin de lograr el objetivo de integración de la alianza pacifico, se hace imprescindible que el sector privado y los gobiernos trabajen conjuntamente en el mejoramiento de la infraestructura, ya que como fue observado a lo largo del documento, los países de la Alianza del pacifico cuentan con un indicador de calidad de la infraestructura de 4,2 mientras que la Unión Europea cuenta con un indicador de 5,0. En este contexto, la decisión de los gobiernos de la Alianza del Pacifico de incluir la infraestructura de transporte entre sus máximas prioridades es sumamente bienvenida, más aun teniendo en cuenta que viene acompañada por un plan para crear un fondo de financiamiento de infraestructura.

Una de las iniciativas que tiene un impacto directo en la inversión de la empresa privada para mejorar los temas de infraestructura fue la presentada en la cumbre de Paracas. Esta iniciativa proviene del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que el próximo año ofrecerá al sector privado US\$2.000 millones en créditos para financiar empresas pequeñas y proyectos de infraestructura en América Latina. (Portafolio, 2015). El objetivo radica en colocar más financiamiento a disposición del sector privado y así mejorar los niveles de crédito, para que de esta manera se promueva la inversión en infraestructura.

Sin embargo y a pesar de iniciativas como la del BID, debido a la desaceleración económica por la que están pasando los países miembro de la alianza del pacifico y en

general américa latina, los países de la Alianza del Pacífico encuentran diversos retos para poder concluir y llevar a cabo los proyectos de infraestructura que tienen planteados. De esta forma, los países de la alianza, deben explorar nuevas maneras de mejorar la inversión en infraestructura que les permita lograr la armonización de procesos operacionales de negocios en todo el bloque.

Lamentablemente, estos esfuerzos de inversión parecen ser insuficientes ya que de acuerdo al informe de la (CEPAL, La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe, 2011), se determinó que sería necesario invertir anualmente en torno al 5,2% del PIB regional (unos 170.000 millones de dólares de 2000) para dar respuesta a las necesidades que surgirán de las empresas y los consumidores finales de la región entre los años 2006 y 2020, mientras que si lo que se quiere es alcanzar los niveles de infraestructura per cápita de un conjunto de países del sudeste asiático las cifras anuales requeridas para igual período ascenderían al 7,9% del PBI (unos 260.000 millones de dólares de 2000).

Teniendo en cuenta que la inversión en infraestructura observada en el último período conocido para los países miembros de la Alianza del Pacífico ascendió al 2.6% del PIB, el esfuerzo por realizar se torna significativo para lograr el desarrollo de las cadenas de valor que hacen parte del objetivo primario de la alianza. Sin embargo, una adecuada respuesta a estos requerimientos será un determinante clave del modo de inserción de la región en la economía mundial en el siglo XXI y en la calidad de vida de sus habitantes.

En síntesis, se podría concluir que si los países que conforman la alianza del pacifico no logran superar sus deficiencias en el tema de infraestructura, será muy difícil lograr la construcción de cadenas de valor que le permitan a estos países trabajar mancomunadamente, usando lo mejor de los recursos de cada uno, para incrementar sus volúmenes de exportaciones a otras regiones y de esta forma lograr un crecimiento económico.

9. Bibliografía

- Banco Mundial, (30 de Septiembre de 2014). Obtenido de <http://datos.bancomundial.org/indicador/GB.XPD.RSDV.GD.ZS>
- Agencia internacional de Energia - EIA. (2013). *Annual Energy Outlook*.
- Albornoz, M. (2007). Los problemas de la ciencia y el poder. *Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad*,, 47-65.
- Amarante, V., & Arim, R. (2015). *Desigualdad e informalidad: un análisis de cinco experiencias latinoamericanas*. CEPAL.
- Avellaneda, M., & Linsingen, I. V. (2011). *Popularizaciones de la ciencia y la tecnología en America Latina*.
- Banco Central de Chile. (2014). *Memoria Anual 2014*. Santiago de Chile: Banco Central de Chile.
- Banco de Mexico. (2015). *Informe Trimestral 2015*. Ciudad de Mexico.
- Banco Mundial. (2011). *The IBNET Water and Sanitation performance blue Book*. Washington DC.
- Banco Mundial. (2015). *Informe Colombia*. Banco mundial.
- Banco Mundial. (22 de Noviembre de 2015). *Web site Banco Mundial*. Obtenido de <http://www.bancomundial.org/es/country/peru/overview>
- Banco Mundial. (22 de Noviembre de 2015). *Web Site Banco Mundial*. Obtenido de <http://www.bancomundial.org/es/country/chile/overview>
- Banco Mundial. (13 de 02 de 2016). *Banco Mundial*. Obtenido de <http://www.bancomundial.org/es/country/mexico/overview>

- Berg, C. v., & Danilenko, A. (2011). *The international Benchmarking network for water and sanitation utilities*. Washington DC: World Bank.
- BID. (2016). *Infraestructura y desempeño de las exportaciones en la Alianza del Pacifico*. BID.
- Blyde, J. (2014). *Fábricas sincronizadas: América Latina y el Caribe en la Era de las Cadenas Globales de Valor*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Bonifaz, J. L. (2011). *Infraestructura en Perú*. Lima: CAF.
- CAF. (2010). *Infraestructura Pública y Participación Privada*. CAF.
- CAF. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de America Latina. Financiamiento, retos y oportunidades*. CAF.
- CAF, B. d. (2011). *La infraestructura en el desarrollo integral de America Latina. Paraguay*.
- CAF, B. d. (2013). *Ideal 2013 - La infraestructura en el desarrollo de america latina. Panamá*.
- Canovas, P. (2002). *Planteamientos de la integración. Evolución de la integración en latinoamerica*. Madrid: Biblioteca Digital, Universidad Complutense.
- CEPAL. (2011). *La brecha de infraestructura en America Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL.
- CEPAL. (2012). *Perfiles de infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Chile*. CEPAL.
- CEPAL. (2014). *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe*. CEPAL.
- Charum, J., & Parrado, L. (1995). *Entre el producto y el usuario*. Bogotá: Universidad nacional de Colombia.
- Comisión Europea. (s.f.). *Comisión Europea*. Recuperado el 12 de Junio de 2016, de http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/es/enterprise_es.pdf
- Dade, C., & Meecham, C. (2013). *The Pacific Alliance: an example of lessons learn*.

- Dagnino, R. (2003). *Adequação Sóciotécnica como uma condição da Economia Solidária*. Campinas.
- Dagnino, R., & Hernán, T. (2001). *Elementos para una renovación explicativa normativa de las políticas de innovación latinoamericanas*.
- Dagnino, R., & Thomas, H. y. (1996). El pensamiento en ciencia, tecnología y sociedad en Latinoamérica: una interpretación política de su trayectoria. *Revista Redes Buenos Aires*, pp. 13-51.
- Dalle, D. (2013). Cadenas de Valor. *Revista Argentina de economía internacional*, 3.
- DNP, D. N. (2014). *Bases del Plan de Desarrollo 2014 - 2018*. Bogotá: DNP.
- EIU (Economist Intelligence Unit). (2014). *Evaluating the environment for public-private*. New York: EIU.
- Escobar, A. (1998). *La invención del tercer mundo: Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Bogotá: Norma.
- Europea, U. (2016). *Unión Europea o la Red Transeuropea de Transporte*. UE.
- Farnsworth, E. (2013). The Pacific Alliance a New Center of Gravity in Hemispheric Trade. *World Politics Review*.
- Foro Economico Mundial. (2010). *Delivering Growth, Strengthening Societies*. Lima.
- Foro económico Mundial. (2014). *Foro económico Mundial*. Obtenido de The global Competitiveness Report: Quality of Overall infrastructure: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2011-12/14.GCR2011-2012DTIIIInfrastructure.pdf>
- Forum, W. E. (03 de 03 de 2016). *World Economic Forum*. Obtenido de <http://www.weforum.org/events/world-economic-forum-latin-america-2015>
- Galeano, E. (1971). *Las venas abiertas de América Latina*. Uruguay: Siglo XXI.
- García, J. (2013). *Alianza del pacífico, Hacia donde vamos?* Peru: Pontificia Universidad Católica del Perú.

- García, R. (2014). *Infraestructura para el Desarrollo de América Latina 2013 - Minero*. CAF.
- Gobierno de México. (2016). *Gobierno de México*. Recuperado el 16 de 03 de 2016, de <http://www.gob.mx/presidencia/acciones-y-programas/programa-nacional-de-infraestructura-2014-2018>
- Göthner, K., & Rovira, S. (2011). *Impacto de la infraestructura de la calidad en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Gutiérrez, S., Gonzales-Perez, M., Rodríguez-Ríos, J., & Gutiérrez, L. (29 de 9 de 2013). *Proexport Colombia*. Obtenido de Evaluación de la justificación económica y política de la alianza del pacífico: <http://www.proexport.com.co>
- Haldenwang, C. v. (2005). *Gobernanza sistémica y desarrollo en América Latina*. Revista de la CEPAL.
- Hernández Moreno, J. (2014). *El valor global de América Latina*. Madrid.
- Herrera, A. (1995). Los determinantes sociales de la política científica en América Latina. *Revista Redes Buenos Aires*, 117-131.
- Infradeals. (2015). *Infraestructure Data & research Perú*. Inframation Group 2015.
- InfraDeals. (2015). *Infraestructure Data & research Chile*. Inframation group .
- Infradeals. (2015). *Infraestructure Data & research Colombia*. Inframation Group.
- Infradeals. (13 de Febrero de 2016). *Infradeals Mexico*.
- Infraescopio. (2012). *Infraescopio*. New York: Fondo Multilateral de Inversiones.
- Infraescopio. (2014). *Infraescopio*. New York: Fondo Multilateral de Inversiones.
- Katz, R. (2013). *Avances en el desarrollo del sector de Telecomunicaciones*. CAF.
- Kohon, J. (2011). *La infraestructura en América Latina: Sector Transporte*. Caracas: CAF.
- Kosacoff, B., & López, A. (2008). América Latina y las Cadenas Globales de Valor: debilidades y potencialidades. *Globalización, Competitividad y Gobernabilidad*, 27.

- Kreimer, P., & Thomas, H. (2003). *La construction de l'utilité sociale des connaissances scientifiques et technologiques dans les pays périphériques*. Paris.
- Lima, J. D., & Zaclivever, D. (2013). *América Latina y el Caribe en las cadenas internacionales de valor*. Santiago de Chile: Publicación de las naciones unidas.
- Lozano, M. (2005). *Programas y experiencias en popularización de la ciencia y la tecnología Panorámica desde los países del convenio Andrés Bello*. Convenio Andrés Bello.
- Maldonado, J. (2011). *Infraestructura en America latina: El caso Colombia*. Caracas: CAF.
- Mejía, A., & Rais, J. (2011). *El sector de agua y saneamiento en America Latina*. Caracas: CAF.
- MERCOSUR. (2011). *América latina en las cadenas globales de valor*. Uruguay: Mercosur.
- Moreira, I., & Massarani, L. (2002). Aspectos históricos da divulgação científica no Brasil. *Ciência e público: caminhos da divulgação científica no Brasil*, 56-63.
- Mundial, B. (30 de Septiembre de 2014). *Banco Mundial - Datos*. Obtenido de <http://datos.bancomundial.org/indicador/GB.XPD.RSDV.GD.ZS>
- NU. CEPAL. (2015). *Panorama Económico y Social de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños*. Quito: CEPAL.
- Organización Mundial de Comercio. (31 de 01 de 2015). *OMC*. Obtenido de www.wto.org
- Pérez-Bustos, T. (2009). Tan lejos... tan cerca. Articulaciones entre la popularización de la ciencia y la tecnología y los sistemas educativos en Colombia. *Revista Interciencia*, 814-823.
- Portafolio. (2015). *Portafolio*. Recuperado el 16 de 03 de 2016, de <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/alianza-pacifico-socio-infraestructura-26242>
- PPPIRC. (2015). *Public-Private Partnership in Infrastructure Resource Center*.
- Proinversión. (2015). *Agencia de Promoción de la inversión Privada - Perú*. Recuperado el 16 de 03 de 2016, de <http://www.proyectosapp.pe/>

Proinversión. (s.f.). *Proinversión*. Recuperado el 16 de 03 de 2016, de Las asociaciones Público Privadas en el Perú:
http://www.minsa.gob.pe/ogpp/app/doc_complementarios/Asociaciones%20Publico%20Privadas%20en%20Peru.pdf

Ramirez, S. (2013). Regionalism: the pacific alliance. *Americas Quaterly*.

Rozas, P. (2010). *América LATina: problemas y desafíos del financiamiento*. Revista CEPAL.

San Francisco, A. (2013). *La Alianza del Pacífico: un compromiso de futuro*. Madrid: Fundación Ciudadanía y Valores.

Serbín, A. (2009). América Latina en un mundo multipolar. *Nueva Sociedad*, 219.

Shatan, C., & Enriquez, L. (2014). *El sector de tecnologías de la información y la comunicación y las políticas industriales: Un tema actual para México*. México: Universidad Iberoamericana.

Thomas, H. (2010). *Los estudios sociales de la tecnología en América Latina*. Marzo.

Tremolada, E. (2013). *Repensando la integración y las integraciones*. Bogotá: Universidad Externado.

Trujillo, E. (2014). *Inserción De Colombia En Las Cadenas Globales De Valor*. Bogota.

Vieira, E., & Rodriguez, I. (2015). *Perspectivas y oportunidades de la alianza del pacífico*. Bogota: CESA.