

# Faltan incentivos para invertir en infraestructura

*Por Jorge Lapeña*

La inversión en obras de nueva infraestructura física en nuestro país enfrentará en el próximo turno constitucional enormes desafíos.

**Las necesidades insatisfechas son cuantiosas y los recursos de capital y de crédito escasos.**

¿Podremos satisfacer esas necesidades con el esquema vigente? Mi respuesta es no.

**Hoy no existen suficientes incentivos para la inversión privada en la ampliación de la infraestructura.**

El Estado, por vía presupuestaria, tiene por su parte una muy limitada capacidad de respuesta frente a esa demanda. Si esta situación no se modifica en forma radical, los déficits no serán resueltos y se agudizarán con el incremento de la población y actividad económica.

**En algún momento el déficit se hará -social o económicamente- insostenible.**

La situación presupuestaria en 2011 muestra que: a) no existe superávit fiscal disponible para encarar muchas más obras que las que hoy se realizan; b) los subsidios dentro del presupuesto ocupan una porción cada vez mayor del gasto público; c) los subsidios económicos (mayoritariamente energía y transporte) superan largamente a los subsidios sociales (vivienda, pobreza; niñez; etc.); d) los subsidios energéticos y los del transporte crecen al 63% por año, mientras que los ingresos presupuestarios lo hacen con una tasa mucho menor.

El sector energético requiere importantes inversiones para incrementar la oferta y superar la decadencia productiva **que nos precipita en la importación crónica.**

El sector transporte requiere importantes transformaciones si se pretende lograr un flujo de mercaderías de volumen creciente transportado en forma segura y con costos competitivos: **se necesitan no menos 4.000 Km. de nuevas autopistas y autovías; y, además, nuevos y modernos ferrocarriles.**

El transporte de personas, sobre todo en las áreas metropolitanas de alta concentración, requiere transformaciones estructurales importantes y costosas que incluyen la electrificación y extensión de ferrocarriles metropolitanos, la interconexión entre terminales ferroviarias, el aumento de la frecuencia de trenes y la ampliación de la red de subterráneos.

**La eliminación del déficit crónico de 3 millones de viviendas requiere grandes inversiones en vivienda social para los sectores de pobreza y pobreza extrema ; y – además- el acceso al crédito hipotecario para la clase media.**

Se requieren inversiones cuantiosas superiores a las realizadas en el pasado, y sobre todo mucho mayores de las que se realizan en el presente. Se trata de resolver un problema complejo cuyo enunciado sintético sería: hacer la mayor cantidad de obras en el menor tiempo posible; no hacer obras inútiles socialmente y hacerlo al menor costo.

La solución de mínimo costo implica **desterrar la práctica demagógica, el tráfico de influencias y la corrupción de la obra pública.** No hacer obras socialmente inútiles requiere de un moderno Estado

planificador, regulador, que fije tarifas justas y razonables, que controle los monopolios, que asigne y controle los subsidios socialmente necesarios, y que, además, **asigne recursos presupuestarios para la inversión pública en forma eficiente** . Requiere también una burocracia capacitada y comprometida. Esto hoy no existe.

Muchas de esas inversiones podrán ser llevadas a cabo por particulares interesados y su repago podrá ser realizado por tarifas y precios pagados por los usuarios que usufructuarán dichos servicios. Muchas, en cambio, no concitarán el interés del inversor privado; no serán repagables por tarifas, pero los beneficios producidos por ellas serán importantes y se distribuirán en toda la comunidad.

**Esto posiciona en el rol de inversor a dos actores – y no sólo uno-: el privado y el Estado.**

Proponemos el siguiente esquema: a) un grupo de inversiones basado en los aportes de capital y financiamiento privados; b) un segundo grupo basado en el financiamiento por fondos específicos por los usuarios; y c) un tercer grupo de inversiones basada en aportes de capital proveniente de fondos presupuestarios y en créditos públicos.

Aunque ningún sector puede ser exclusivo en materia de un determinado tipo de inversión creemos que el sector energético, **cuya necesidad de inversión anual se ubica en unos 2 % del PBI, puede mayoritariamente descansar sobre la inversión privada** con las debidas regulaciones estatales; la ejecución de autopistas y en general la ampliación de la red vial y la ejecución de centrales hidroeléctricas pueden ser ejecutadas con fondos específicos; **la inversión en ferrocarriles metropolitanos, vivienda social y saneamiento ambiental** entre otras debería descansar principalmente sobre el aporte de fondos presupuestarios.

En estos sectores de inversión prioritaria **se necesita invertir una suma anual cercana a los 14000 millones de u\$s. si realmente pretendemos cambiar la tendencia a perpetuar y acentuar nuestros déficit crónicos**. Esto es mucho mayor que la cifra de inversión que puede realizar el Estado por los métodos actuales. El despliegue de las posibilidades de inversión privadas está asociado, entre otras cosas, **a la eliminación de subsidios innecesarios**; las posibilidades de la inversión estatal directa lo están a la existencia de un banco de proyectos de infraestructura bien evaluados y factibles y a un replanteo de la actual estrategia y gestión presupuestaria.

31 de agosto de 2011