



53

ASAMBLEA GENERAL DE ALIDE

**POTENCIAL Y OPORTUNIDADES
PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
EN EL ESCENARIO ACTUAL Y EL APOYO
DE LA BANCA DE DESARROLLO**



TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
CAPITULO I. DESEMPEÑO DE LA ECONOMÍA MUNDIAL Y REGIONAL: RIESGOS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD.....	4
1.1. Perspectivas mundiales	4
Desafíos y riesgos	7
1.2. Panorama de América Latina y el Caribe	9
Oportunidades.....	10
CAPITULO II. INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA PARA LA COMPETITIVIDAD	13
2.1. Infraestructura productiva para facilitar el comercio.....	13
2.2. La Infraestructura sostenible.....	16
CAPÍTULO III. COMERCIO E INVERSIÓN EN ÁREAS DE OPORTUNIDAD	18
3.1. Comercio mundial y desaceleración	18
3.2. El reto de la integración comercial de América Latina y el Caribe.....	19
3.3. Comercio intrarregional en América Latina y el Caribe.....	21
3.4 Oportunidades para América Latina y el Caribe.....	23
3.5 Se debilitan las perspectivas de la inversión	28
CAPITULO IV. BANCA DE DESARROLLO Y COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL	35
4.1. La Banca de Desarrollo en el impulso del comercio e inversión	35
4.2. Contribución de los bancos de desarrollo al financiamiento de la infraestructura productiva como soporte de la competitividad	39
CAPITULO IV CONSIDERACIONES FINALES	50
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	53

INTRODUCCIÓN

El nuevo contexto global postpandemia se caracteriza por fuertes presiones inflacionarias y recesivas originadas por efecto de las grandes cantidades de liquidez que se ingresaron a los mercados, como parte de las medidas anti Covid-19. La situación se ha agravado debido a factores logísticos y geopolíticos que restringieron fuertemente la oferta de bienes y servicios, sobre todo durante el 2022.

A nivel global, los países inmersos en la disyuntiva de apuntalar el crecimiento económico o mitigar la inflación se han decantado por la alternativa de sacrificar el desempeño económico para tratar de frenar la inflación. Estas medidas se dan en una etapa en la que los países de América Latina y el Caribe todavía vienen enfrentando las secuelas del Covid-19. Este difícil escenario es el primer gran desafío que deben enfrentar las instituciones financieras de desarrollo. Para ello, deberán atender las demandas del corto plazo y mitigar el ciclo económico de desaceleración.

Por otra parte, la economía internacional enfrenta problemas más estructurales, como la creciente inseguridad alimentaria y energética en diversos países, producto del aumento de los precios de los combustibles y alimentos en el corto plazo; el aumento previsible de la demanda y de la edad de la población en los próximos años; y tensiones geopolíticas de largo alcance, que advierten mayores conflictos sociales.

Como resultado de todo ello, algunos sectores estratégicos —agricultura, industria farmacéutica y de la salud, semiconductores, combustible y energías limpias— emergen con mayor fuerza. Al mismo tiempo, se ha profundizado la estrecha vinculación de las políticas públicas nacionales con las agendas y acuerdos internacionales, como el Acuerdo de París, los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS), la seguridad energética y alimentaria mundial, y el medio ambiente. Ello, como lo señalan diversos análisis a nivel global, está configurando el comienzo de una nueva era en la que el apoyo gubernamental para fortalecer la competitividad de las industrias, por razones de negocios, seguridad nacional, salud pública y medio ambiente, será más necesario y frecuente que en el pasado.

En este nuevo escenario, América Latina y el Caribe tiene ante sí diversas oportunidades para posicionarse en el escenario del comercio exterior, debido a su posición privilegiada como fuente de materias primas y productos alimenticios esenciales. Además, está ubicada en una zona de influencia geográfica, con una relación comercial concentrada en la región asiática. Pero hoy, los países de la región tienen la oportunidad de refrescar y fortalecer dichas relaciones con mayores acercamientos a Europa y América del Norte, para atraer inversiones, tecnología y empresas proveedoras regionales.

Dividido en cuatro capítulos, este documento analiza este nuevo escenario postpandemia. El primer capítulo describe el panorama económico mundial, las brechas y tendencias que están reconfigurando el entorno, y las oportunidades que surgen de este proceso. El segundo capítulo analiza la situación en América Latina y el Caribe en comparación con otras regiones, en términos de infraestructura física, especialmente en los ámbitos del transporte y de conectividad digital. Por su parte, el tercer capítulo describe las relaciones en materia de comercio internacional y las oportunidades de la región para atraer inversiones y potenciar los flujos de comercio. Y el cuarto capítulo aborda la respuesta de la Banca de Desarrollo de la región en la financiación de las exportaciones, así como el apoyo al desarrollo de la infraestructura productiva.

CAPITULO I

DESEMPEÑO DE LA ECONOMÍA MUNDIAL Y REGIONAL: RIESGOS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD

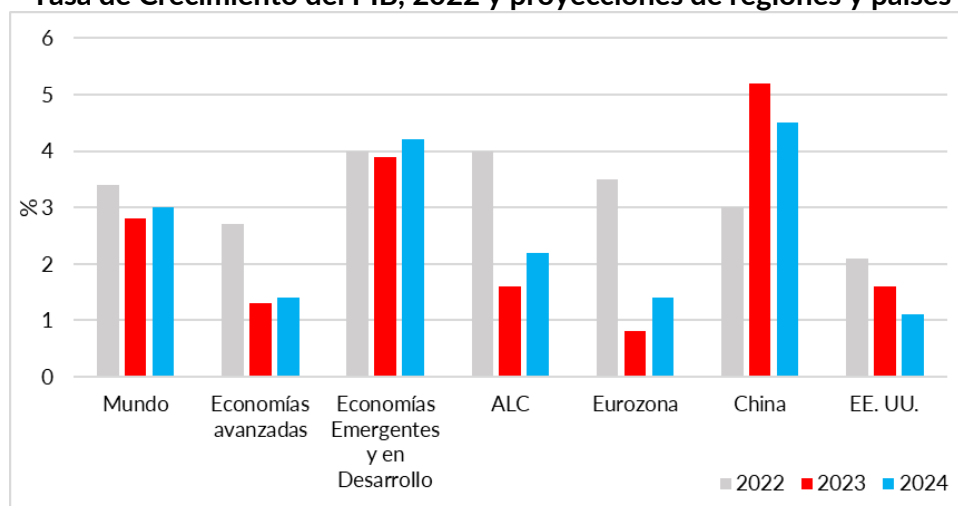
Las preocupaciones sobre el deterioro económico a nivel global persisten, al mismo tiempo que continúan las políticas de aumento de las tasas de interés para contener la alta inflación, la cual parece haberse frenado, aunque manteniéndose en niveles relativamente altos. A su vez, se generaron alertas sobre potenciales problemas en el sector bancario, que hicieron temer un deterioro mayor sobre todo en EE. UU. y Europa. En este contexto, para América Latina y el Caribe (ALC) se espera un débil crecimiento de apenas 1.2% en 2023. Sin embargo, a pesar de los desafíos existentes, se presentan oportunidades de inversión en la región debido a su capital natural y su relación con los principales mercados.

1.1. Perspectivas mundiales

Tras la convergencia de la crisis ambiental, económica y sanitaria, sobrevinieron conflictos de naturaleza geopolítica y el inicio de la desaceleración de la economía global, además de un fuerte aumento de las tasas de inflación, producto de los estímulos monetarios y fiscales empleados para hacer frente a la pandemia del COVID-19 en 2020 y 2021, así como los shocks de oferta por la restructuración de las cadenas de suministro y el aumento del precio de la energía y de los alimentos. Todo ello se ha traducido, por un lado, en cambios sustantivos en diferentes ámbitos a nivel global y, por otro, en el debilitamiento de la recuperación económica.

Ante este panorama, se optó por políticas monetarias mucho más contractivas, con el consiguiente efecto negativo sobre el crédito, el crecimiento y el empleo. El Fondo Monetario Internacional (FMI) pronostica un crecimiento del PIB real de 2.8% en 2023, luego del 3.4% del 2022. En tanto, para ALC estima un crecimiento débil, apenas de 1.8%, menos de la mitad del 3,9% logrado en 2022. Sin embargo, persisten serias dudas y temores de que el deterioro de la economía mundial pueda ser mayor.

Gráfico N°1: Pronósticos de la actividad económica mundial
Tasa de Crecimiento del PIB, 2022 y proyecciones de regiones y países



Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI)

En una proyección a más largo plazo, el FMI prevé que el crecimiento económico mundial será de alrededor de 3% anual hacia 2028, lo cual representa una de las proyecciones más bajas desde 1990. El Banco Mundial también pronostica una tendencia similar, con un crecimiento

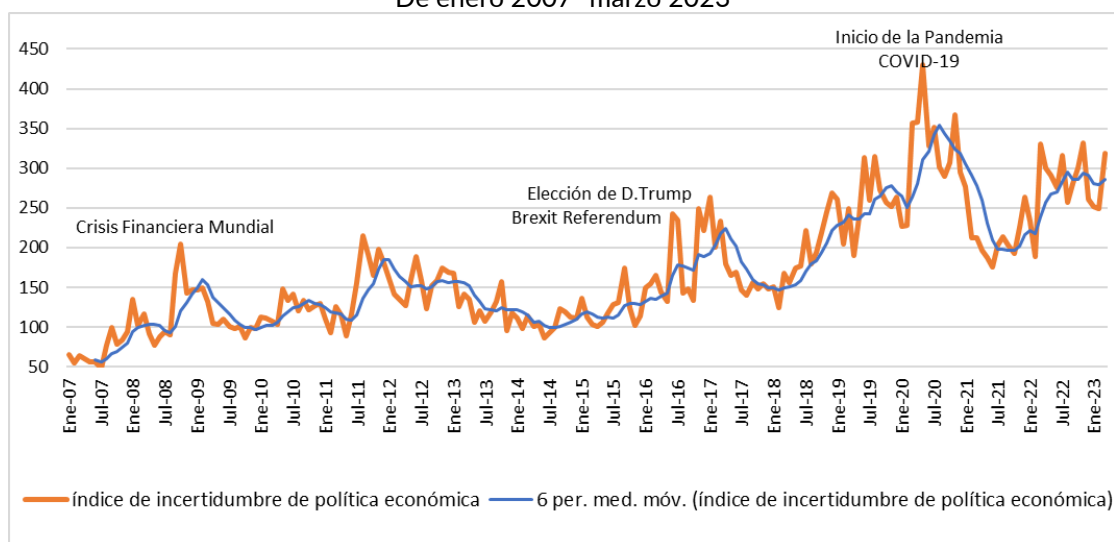
de 2% en 2023 (Reuters, 2023), y un crecimiento potencial de 2.2% anual hasta 2030, cifra muy inferior a lo registrado en la década del 2000, que fue de 3.5%.

Estas perspectivas de crecimiento débil reflejan las medidas de política implementadas para reducir la inflación, los efectos de los eventos geopolíticos, el deterioro de las condiciones financieras y la creciente fragmentación geoeconómica. Además, se han generado alertas en el sector bancario estadounidense y en algunas entidades financieras importantes de Europa, quienes han advertido sobre los riesgos en los mercados financieros mundiales. Esto ha llevado a prestar una mayor atención a este sector debido a las implicaciones que tiene en el funcionamiento de la economía a nivel global.

A pesar de estas circunstancias, los bancos centrales han mantenido su intención de endurecer la política monetaria y continuar con los aumentos de las tasas de interés para contener la persistente inflación que se mantiene en niveles altos.

Gráfico N°2: Índice de incertidumbre de la política económica mundial*

De enero 2007- marzo 2023



Fuente: Policy Uncertainty
Elaboración ALIDE

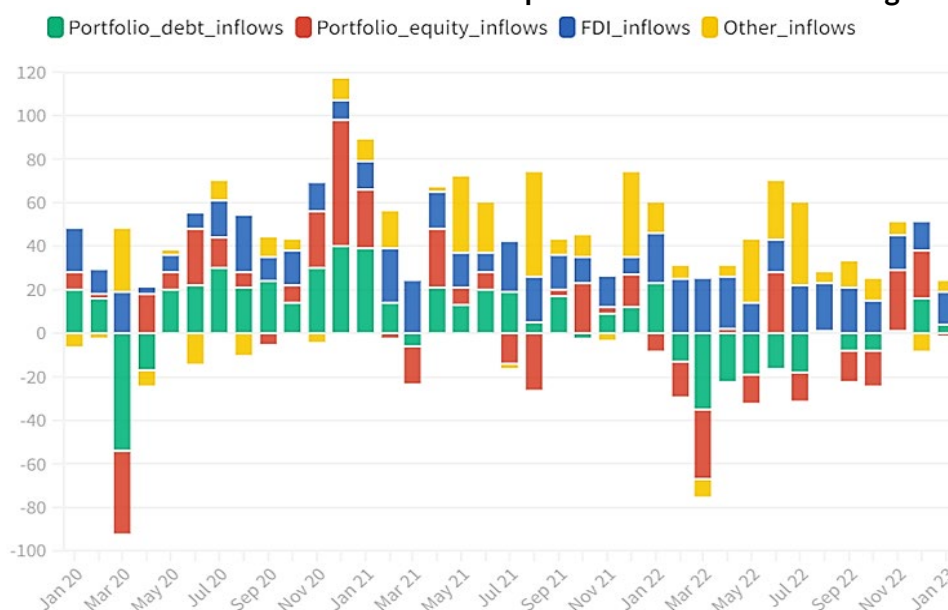
(*) El valor promedio del índice GEPU (por sus siglas en inglés) es 60% más alto desde julio de 2011 hasta agosto de 2016, que en los catorce años y medio anteriores, y 22% más que en 2008-2009.

Los acontecimientos recientes, especialmente en el sector bancario, han traído consigo una mezcla de buenas y malas noticias para las autoridades monetarias de las economías en desarrollo. Por un lado, se ha producido un endurecimiento adicional de las condiciones financieras, lo que se suma a una perspectiva económica débil, caracterizada por una gran incertidumbre y riesgos crecientes (gráfico 1). Por otro lado, es posible que el ciclo de endurecimiento de la política monetaria en las principales economías desarrolladas esté llegando a su fin debido a las dificultades que ha enfrentado el sector bancario. Esto podría implicar que los bancos centrales se vean presionados a ser más cautelosos en cuanto a las subidas de tasas. Un cambio en la política monetaria de EE. UU. y otras economías desarrolladas reduciría aún más la presión sobre los bancos centrales de los países en desarrollo para endurecer sus posturas de política monetaria (UN, 2023).

Con el constante aumento de las tasas de interés a nivel internacional, las economías en desarrollo han experimentado un período de volatilidad financiera y flujos de capital. En la primera mitad de 2022, los flujos de capital de cartera hacia las economías emergentes se

redujeron considerablemente, aunque a partir de 2023 comenzaron a recuperarse, manteniendo una volatilidad significativa (gráfico 2).

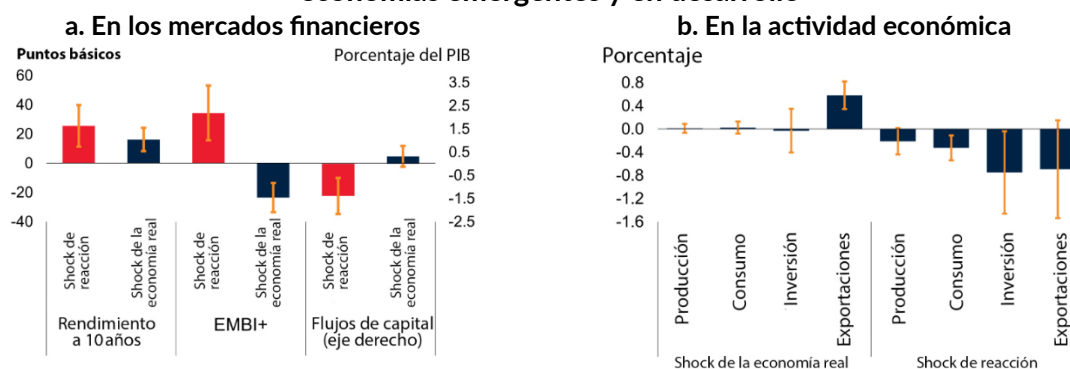
Gráfico N°3: Entradas mensuales de capital en las economías emergentes



Fuente: Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OECD)

Asimismo, el notable aumento de las tasas de interés en EE. UU. representa una amenaza significativa para los mercados emergentes y las economías en desarrollo (MEED). Esto se debe a que dicho aumento desalienta los flujos de inversión, amplía los márgenes de riesgo soberano y aumenta el rendimiento de los bonos emitidos por los MEED en moneda local.

Gráfico N°4: Impacto de los shocks relacionados con las tasas de interés de EE. UU. en las economías emergentes y en desarrollo



Fuente: Banco Mundial (2023)

Estos aumentos también conllevan a la depreciación de las monedas y a la caída de los precios de las acciones. Este impacto, conocido como shock de reacción, difiere de los shocks de la economía real y socava la confianza de los inversionistas¹ (gráfico 4a). Además, estos shocks de reacción generan gran preocupación debido a su asociación con una reducción significativa de la inversión y el consumo privado en los MEED (gráfico 4b).

¹ Arteta et al (2022).

Sin embargo, más allá de la inestabilidad financiera, las secuelas de la pandemia y las tensiones geopolíticas en Europa han afectado el potencial de crecimiento a largo plazo de la economía mundial. Según las proyecciones del Banco Mundial, el mundo se enfrenta a tasas de crecimiento bajas, lo que se podría denominar una "década perdida". El Banco Mundial señala que casi todas las fuerzas económicas que impulsaron el progreso y la prosperidad en las últimas tres décadas se están desvaneciendo. En consecuencia, se espera que entre 2022 y 2030, el crecimiento potencial promedio del PIB mundial se reduzca en un tercio en comparación con la tasa observada en la primera década de este siglo, ubicándose alrededor de 2.2% anual. En el caso de las economías en desarrollo, la disminución también será pronunciada: de 6% anual entre 2000 y 2010 a 4% anual durante el resto de esta década.

El Banco Mundial (2023) considera que este panorama obliga a los países a formular políticas orientadas a promover un crecimiento sólido, sostenible e inclusivo. Por lo tanto, los países podrían implementar políticas que contribuyan al crecimiento de largo plazo, como alinear los marcos monetarios, fiscales y financieros, aumentar la inversión en áreas estratégicas como el transporte, la energía, la agricultura sostenible y las manufacturas, reducir los costos del comercio asociados con el transporte, la logística y las regulaciones, aumentar la participación en la fuerza de trabajo, especialmente de las mujeres, y apostar por servicios que mejoren la productividad.

Desafíos y riesgos

Los actuales problemas inflacionarios son resultado, en parte, de las políticas monetarias y fiscales implementadas durante la crisis provocada por la pandemia del COVID-19. También se deben a las interrupciones en las cadenas de suministro y al impacto de los problemas geopolíticos en los precios de las materias primas, como combustibles y alimentos. Sin embargo, se considera que existen otros factores que podrían tener un impacto aún mayor, y de su evolución dependerá no solo el curso de la inflación, sino también el crecimiento económico a largo plazo.

Tabla N°1: Principales desafíos, riesgos y perspectivas para economías desarrolladas, emergentes y en desarrollo

	Economías Desarrolladas	MEED
Demografía		
En el futuro próximo, se espera que una porción cada vez menor de la población tenga que "soportar" a una porción cada vez mayor. Esto tendrá implicaciones políticas en términos de crecimiento económico, sostenibilidad fiscal, salud y cuidado a largo plazo, bienestar y cohesión social.	Se proyecta una fuerte reducción en la población en edad de trabajar, mientras que la población de 65 años o más aumentará durante varias décadas. Para el año 2050, se estima que habrá menos de dos personas en edad de trabajar (15-64 años) por cada persona de 65 años o más, lo cual es la mitad de la proporción registrada en 2001.	En ALC, se espera que la relación pase de más de ocho personas en edad de trabajar por cada persona de 65 años o más en 2020, a contar con más de dos personas en edad de trabajar hacia el año 2050. Por su parte, China experimentará una transición similar, pasando de tener cinco personas en edad de trabajar a cargo de adultos que han dejado la producción activa en 2021, a tener un poco más de una persona en la misma situación para el año 2050 (NBSC, 2022).
Descarbonización		
La transición hacia una economía baja en carbono es un aspecto crucial que no debe pasarse por alto. Gran parte del problema inflacionario actual se deriva de la dependencia mundial de los combustibles fósiles para la producción de energía.	Se han establecido objetivos ambiciosos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Para el año 2030, Estados Unidos se ha fijado la meta de reducir sus emisiones netas de GEI entre 50% y 52% en comparación con los niveles de 2005 en toda su economía. Por su	China, con sus intereses estratégicos a largo plazo, ha establecido la ambición de lograr la neutralidad en carbono para el año 2060. Ya se han observado avances significativos en esta área. En 2021, China representó aproximadamente un tercio de las instalaciones de energía eólica y solar a nivel mundial. Esto

	parte, la Unión Europea tiene como objetivo alcanzar la neutralidad climática para el año 2050 y actualmente está revisando sus objetivos para el año 2030.	demuestra que el mercado interno de China cuenta con una cadena de suministro madura y se ha vuelto competitivo a nivel internacional. De hecho, China exporta aerogeneradores a los mercados del sudeste asiático y europeo.
Desglobalización		
La finalidad de la deslocalización y la globalización que han dominado las últimas décadas fue reducir los costos laborales y permitir economías de escala para hacer los procesos más eficientes y menos costosos. Sin embargo, las prioridades actuales están cambiando y se centran en garantizar la seguridad y la estabilidad de los suministros en lugar de solo buscar eficiencia y menores costos.	Un estudio de Barclays Bank ha encontrado evidencia de que recientemente se han completado menos acuerdos de fusiones y adquisiciones en comparación con niveles históricos. Los gobiernos también están realizando importantes reevaluaciones del origen de los productos esenciales y buscan formas de estimular las inversiones del sector privado en la fabricación local. Sus prioridades son la salud y defensa, y se están tomando medidas para asegurar la producción de productos y materias primas "esenciales" en caso de emergencia. Un buen ejemplo es la Ley de Chips y Ciencias en USA, que ofrece US\$70 mil millones en apoyo a la industria local de semiconductores y hasta US\$200 mil millones para I+D. Esto, por supuesto, se debe a las tensiones entre China y Taiwán, que controlan más del 50% del mercado de semiconductores.	El sector energético es otro aspecto clave a tener en cuenta tanto en términos de globalización como de desglobalización. El incentivo común para abordar el cambio climático ha sido una fuente importante de cooperación en los últimos años, pero la transición hacia una economía verde también requiere un enfoque local. Las preocupaciones por la seguridad energética y la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles han aumentado el interés en las energías renovables a nivel nacional. Es importante considerar soluciones a nivel local y regional, ya que el auge de las energías renovables cambiará los flujos comerciales de los combustibles fósiles, y la transición verde requerirá disponibilidad suficiente de minerales para construir la infraestructura necesaria.
Deuda		
En las últimas cinco décadas, la deuda mundial ha aumentado significativamente, pasando del 46.7% del PIB mundial a aproximadamente el 170% en 2020. Durante este período, tanto la deuda soberana como la deuda privada han experimentado un fuerte incremento, duplicándose y aumentando seis veces, respectivamente. Este aumento en la deuda ha llevado a una mayor probabilidad de una crisis de deuda, ya que gran parte del mundo ha estado viviendo más allá de sus posibilidades.	Las ratios de deuda en relación con el PIB fueron más altas en 2019 en comparación con 2008 en casi el 90% de las economías desarrolladas, como EE. UU. y Japón, y se dispararon aún más en 2020. En las próximas décadas, los costos económicos del envejecimiento de la población serán un desafío para las finanzas públicas de las economías del G20, y se verán obligadas a tomar decisiones difíciles, como reducir los beneficios o aumentar los impuestos.	En cuanto a los mercados emergentes, las ratios de deuda promedio en 2019 fueron comparables a los niveles observados durante las crisis de deuda de los años ochenta y noventa. Según una evaluación del FMI en 2019, aproximadamente dos quintas partes de los países en desarrollo se encontraban en alto riesgo de enfrentar dificultades de deuda o ya estaban experimentándolas. Esto indica que muchos países en desarrollo están lidiando con una situación preocupante en términos de su deuda.
Tecnologías avanzadas y digitalización		
En las próximas dos décadas, se espera que los avances tecnológicos aumenten tanto en ritmo como en impacto, transformando y mejorando las experiencias y capacidades humanas. Estos avances también ofrecerán la oportunidad de abordar	Los impactos de la automatización están cambiando la demanda de mano de obra, capital y tecnología en las industrias tradicionales. Se estima que el 23% de los empleos serán diferentes en 2027, lo que implica la creación de 69 millones de empleos y, al mismo tiempo, la	Si bien las tecnologías digitales tienen el potencial de promover una mayor inclusión y conectividad, también pueden aumentar la desigualdad y las divisiones, tanto dentro de los países debido a brechas de conectividad, como entre ellos. Para que la transformación digital sea una realidad en los países emergentes, es necesario abordar

desafíos como el envejecimiento de la población, el cambio climático y el bajo crecimiento de la productividad. Sin embargo, también generarán tensiones y perturbaciones tanto dentro de la sociedad, las industrias y los Estados.	desaparición de 83 millones de trabajos. En cuanto a la inversión en I+D, países como EE. UU. y Alemania destinan alrededor del 3% de su PIB a este fin. China y EE. UU. son los principales actores en el ámbito digital, con el 90% de las 70 principales plataformas digitales*, el 78% de las patentes de inteligencia artificial, el 75% de las patentes de tecnología <i>blockchain</i> , el 50% del gasto global en Internet de las cosas (IoT) y el 75% del mercado de computación en la nube.	brechas significativas. Por ejemplo, en América Latina y el Caribe (ALC), casi el 50% de los hogares no tienen acceso a la red, mientras que en África subsahariana esta cifra es de aproximadamente 1/3, en comparación con el 9% en EE. UU. y el 13% en la UE. Además, China invierte alrededor del 4% de su PIB en I+D, mientras que en ALC esta cifra es del 0.65%.
Tensiones Geopolíticas		
Las crecientes tensiones geopolíticas, las alianzas cambiantes y los cambios en el flujo de inversión extranjera amenazan con modificar gradualmente los patrones de comercio global.	Entre 2017 y 2022, EE. UU. ha experimentado un aumento del 26% en las importaciones vía contenedores procedentes de Asia. Sin embargo, China y Singapur, dos de las principales economías de la región, registraron un crecimiento mucho más modesto del 7% en sus exportaciones vía contenedores, en comparación con el impresionante crecimiento del 156% registrado por Vietnam. Esta tendencia también se refleja en la participación de mercado en términos de importaciones vía contenedores procedentes de Asia. En 2022, el 56% de todas las importaciones bajo esta modalidad provenían de China, lo cual representa una disminución de 10% en comparación con 2017. Por otro lado, Vietnam ha casi duplicado su participación en el mismo período, al pasar de 6% a 11%.	Efecto Rusia: El primer trimestre del 2023, se registró una reducción de las exportaciones de China a EE. UU., que se tradujo en US\$3,600 millones menos en comercio. A pesar de esta caída, las exportaciones totales de China lograron una impresionante tasa de crecimiento interanual de 15% en marzo. Con sus posibilidades comerciales obstaculizadas por las sanciones internacionales, Rusia aumentó sus importaciones desde China en US\$5,200 millones anualmente, lo que permitió a esta última, más que compensar el déficit de EE. UU. El FMI refiere que, en la segunda mitad de 2022, las IED en China cayeron a su nivel más bajo en casi dos décadas, 73% interanual, hasta llegar a los US\$42,500 millones. Por el contrario, Vietnam ha visto crecer la IED en un 61.2% interanual en los primeros tres meses de 2023,

Fuente: Banco Mundial, Barclays Bank, Cepal, FMI, NBSC de China, Unesco, WEF y Xeneta.

(*) Alibaba, Apple, Amazon, Alphabet, Facebook, Microsoft y Tencent.

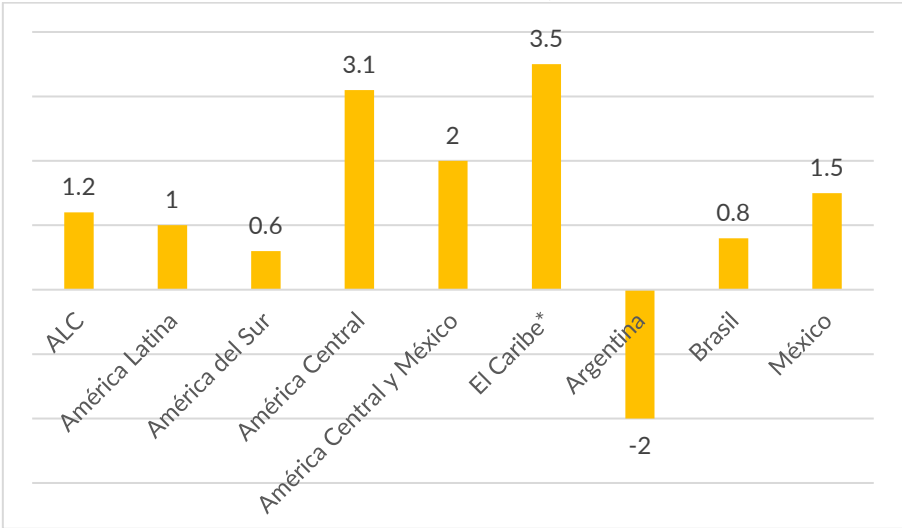
1.2. Panorama de América Latina y el Caribe

El escenario externo en ALC es complejo, con una disminución de la actividad económica y el comercio mundial. El endurecimiento monetario en las economías desarrolladas y los problemas del sector bancario de EE. UU. han aumentado la incertidumbre y volatilidad de los mercados financieros. Aunque las presiones inflacionarias han disminuido, la fortaleza del mercado laboral de EE. UU. podría llevar a la FED a mantener las tasas de interés altas por más tiempo. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal, 2023), se espera que el crecimiento en ALC sea de 1.2%, con limitaciones en las políticas fiscal y monetaria. La región muestra una tendencia a la baja² en la inflación, y se espera que el proceso de aumentos de tasas de interés en varios países de ALC tenga efectos más fuertes este año en el consumo y la inversión. Las autoridades tienen poco margen fiscal debido a los altos niveles de deuda pública, por lo que se requerirán medidas para fortalecer la capacidad recaudatoria y redistributiva en

² Pero permanecerá en niveles elevados en comparación a los niveles prepandemia.

toda la región. En cuanto a la pobreza, la pandemia ha empeorado la situación, con un aumento de 24% a 26.5% entre 2019 y 2021. Se espera que la inflación, excluyendo Argentina, disminuya a un promedio de 5% en 2023, después de alcanzar el 7.9% en 2022, según el Banco Mundial (2023).

Gráfico N°5: Proyecciones de crecimiento económico de la región, subregiones y Países seleccionados, 2023



Fuente: Cepal

Oportunidades

En el contexto actual, ALC cuenta con condiciones favorables para generar oportunidades de inversión. Posee un extenso capital natural que incluye agua, bosques, biodiversidad y minerales estratégicos. También se beneficia de su proximidad al mercado de EE. UU., la principal economía mundial, y de su estrecha relación con la economía de China. Además, cuenta con una fuerza laboral joven y una alta integración comercial con el resto del mundo. El Banco Mundial destaca que la implementación de políticas de largo plazo puede impulsar la inversión en infraestructura tradicional y digital, así como mejorar el capital humano. Estas medidas permitirían aprovechar las oportunidades de inversión y comercio de manera más efectiva en la región.

Tabla N°2: Áreas de oportunidad para América Latina y el Caribe

	Potencialidad – Fuentes de Oportunidad
Agua	
La región de ALC cuenta con abundantes recursos hídricos renovables por habitante, siendo la segunda región mejor posicionada en este aspecto. Sin embargo, a pesar de ello, todavía existen desafíos en términos de acceso a agua potable y saneamiento adecuado. Actualmente, 161 millones de personas carecen de acceso a agua potable y 431 millones no tienen acceso a saneamiento seguro.	Esto representa tanto una necesidad como una oportunidad para impulsar la inversión y lograr una cobertura universal de estos servicios para toda la población. Se estima que la región solo trata en promedio el 40.8% del agua utilizada por los hogares, lo que tiene un impacto significativo en la calidad del agua disponible en los suelos.
Bioeconomía	
La bioeconomía se presenta como un nuevo paradigma productivo que busca satisfacer las demandas alimenticias y energéticas de una población mundial en	A nivel mundial, se han implementado 19 estrategias para impulsar la bioeconomía, incluyendo estrategias nacionales y regionales. Algunos países de América Latina, como Costa Rica, Uruguay, Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay y México, también

crecimiento, al tiempo que se reduce el impacto negativo sobre el medio ambiente y se generan oportunidades para un desarrollo económico sostenible y la creación de empleo.	han desarrollado programas y políticas orientadas al desarrollo de sectores relacionados con la bioeconomía. En la región, las exportaciones de productos básicos son el componente principal de la bioeconomía, y representan alrededor de 55% en el período 2015-2019, con un aumento respecto al período anterior. En comparación, a nivel mundial, la bioeconomía de productos básicos se mantiene en torno al 28%.
Reconfiguración de las cadenas de suministro	
La crisis financiera de 2008, la pandemia de COVID-19, las tensiones comerciales entre EE. UU. y China, y los conflictos geopolíticos en Europa han llevado a replantear la reconfiguración de las cadenas de suministro. Algunas políticas nacionales, como el programa "Made In-China 2025", la iniciativa "Make in India" y la Ley de Innovación y Competencia de EE.UU. de 2021, están destinadas a reubicar la producción en fuentes nacionales.	México es considerado un candidato natural para la relocalización de empresas que suministren bienes al mercado de EE. UU. debido a su proximidad geográfica y al Acuerdo entre México, EE. UU. y Canadá (T-MEC), que reduce las barreras al comercio y facilita el tránsito de productos entre ambos países. Según el ranking mundial de US News sobre los países con los costos de fabricación más bajos en 2022, México ocupa el puesto 14, mientras que India y China lideran el ranking. Además, países como Colombia, Panamá y Costa Rica pueden igualar los bajos costos y el alto capital humano del sudeste asiático. Según estimaciones del BID en 2022, el proceso de deslocalización podría generar exportaciones adicionales de bienes y servicios por valor de US\$78 mil millones anuales en ALC.
Transición energética y energías renovables	
En ALC, se están dando convergencias de factores tecnológicos, económicos, sociales y políticos que la posicionan como un referente mundial en la transición energética justa. La iniciativa RELAC, creada en 2019 durante la Cumbre de Acción Climática de las Naciones Unidas, tiene como objetivo lograr al menos el 70% de participación de energías renovables en la matriz eléctrica de ALC para 2030.	Según el Banco Mundial, países como Chile, Perú, México y Argentina cuentan con excelentes condiciones para la energía fotovoltaica*, pero el resto de la región también tiene potencial en este campo**. En cuanto a la energía eólica, Colombia y Chile se destacan. Esto ha llevado a que la región se posicione en el mapa mundial de proyectos de inversión en energías renovables. Desde 2010, ALC se ha convertido en el segundo destino más importante de anuncios de inversión extranjera directa (IED) en el sector de energías renovables. Además, ha concentrado el 17% del monto mundial de proyectos en esta área durante la última década, alcanzando su nivel más alto de participación, el 33%, en el primer cuatrimestre de 2021.
Transición energética e hidrógeno verde	
La industria del hidrógeno verde está experimentando un gran desarrollo a nivel mundial. En 2019, solo 3 países tenían estrategias nacionales para el hidrógeno verde, pero en 2022 son 17 los países que han anunciado dichas estrategias y 20 los que las están desarrollando. Se estima que para el año 2050, la producción mundial de hidrógeno verde se habrá multiplicado por más de seis veces y representará aproximadamente 18% de la demanda final de energía.	Cada país de ALC cuenta con ventajas competitivas para distintos usos del hidrógeno verde, y la colaboración entre países de la región puede generar sinergias, economías de escala y una integración eléctrica subregional y regional. Por ejemplo, Brasil, con su amplio uso de bioenergía, podría utilizar el hidrógeno verde o azul para producir combustibles sintéticos. Chile puede incorporar el hidrógeno verde en el transporte pesado, la operación minera y otros sectores. Costa Rica, Paraguay y Uruguay, que han logrado una descarbonización casi completa de sus sistemas eléctricos, se enfocan en el uso de hidrógeno verde en el transporte y la electromovilidad como parte de su próxima etapa de transición hacia energías limpias. Panamá, debido a su ubicación estratégica y su relevancia en el transporte marítimo internacional, podría convertirse en un centro regional para la distribución y el comercio de hidrógeno verde.
Minerales estratégicos: cobre, litio, zinc y tierras raras	
La transición hacia las energías limpias depende del uso de metales y minerales críticos, como cobre, zinc, litio y tierras raras, que son fundamentales para la producción de baterías, la electrificación, la movilidad eléctrica y la digitalización.	ALC desempeña un papel crucial en el suministro creciente de estos minerales. El triángulo formado por los salares de Argentina, Bolivia y Chile alberga el 52% de las reservas mundiales de litio, un componente esencial en las baterías. En cuanto al cobre, Chile, Perú, México, Argentina y Brasil poseen el 38% de las reservas mundiales, lo que los convierte en actores importantes en la producción de este metal. En el caso del zinc, Bolivia, México y Perú cuentan con el 17% de las reservas mundiales, lo que los sitúa en una posición estratégica en la producción de este mineral.
Electromovilidad	
La movilidad eléctrica se presenta como el futuro de la movilidad urbana, ya que contribuye a mitigar los efectos del	La adopción de normas y regulaciones ambientales más estrictas para reducir las emisiones de GEI es un paso importante para promover la electromovilidad. En América Latina y el Caribe (ALC), algunos países

cambio climático al evitar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). La UE ha establecido una fecha límite: en 2035 dejarán de venderse automóviles nuevos con motores de combustión interna.	como Chile, Colombia y Costa Rica han establecido metas para la electrificación de los vehículos del transporte público, mostrando su compromiso con esta transición hacia una movilidad más sostenible y limpia.
Suministro de alimentos	
Hacia el año 2050, el crecimiento demográfico y los cambios en la dieta generarán una mayor demanda de alimentos a nivel mundial. Esto presenta una oportunidad para ALC de convertirse en uno de los principales proveedores de alimentos a nivel global, incorporando criterios de sostenibilidad, resiliencia e inclusión.	La riqueza natural de ALC respalda su potencial como proveedor de alimentos. La región cuenta con una gran cantidad de biomasa forestal, abarcando el 50% de su superficie terrestre y casi el 25% de los bosques del mundo. Además, posee más del 30% del agua dulce y el 40% de los recursos acuáticos renovables a nivel mundial. A pesar de tener solo el 9% de la población mundial y el 4% de la población rural, ALC cuenta con el 16% de los suelos agrícolas y el 33% de la superficie apta para la agricultura. Además, la región produce el 24% de los alimentos y el 28% de las agroexportaciones globales.
Industria farmacéutica: medicamentos genéricos	
La pandemia de COVID-19 ha revelado un nicho de mercado de exportaciones para ALC debido a los problemas derivados del cierre de fronteras en China, el principal productor de ingredientes activos utilizados en la fabricación de medicamentos genéricos. India se destaca como uno de los principales exportadores de este tipo de medicamentos, representando el 22% del total.	En ALC, los medicamentos genéricos son los más consumidos, abarcando casi dos tercios del total de las exportaciones y la mitad de las importaciones de productos farmacéuticos en la región. La mayoría de estos medicamentos son genéricos y abastecen principalmente el mercado intrarregional. Con las capacidades existentes en la producción de genéricos en ALC, se espera que el número de medicamentos de moléculas pequeñas y medicamentos de marca cuyas patentes están próximas a caducar se duplique en el próximo quinquenio.
Instrumentos y equipos médicos	
ALC tiene un futuro prometedor como proveedor mundial de instrumentos y equipos médicos. Su participación en las exportaciones mundiales en este sector ha aumentado de 6.6% en 2014 a 7.8% en 2018, superando su participación en las exportaciones de otros bienes.	Países como Costa Rica, México y República Dominicana se han convertido en centros de fabricación para empresas transnacionales que exportan instrumentos y equipos médicos, principalmente a los mercados de EE. UU. y Canadá. Además, México se ha posicionado como el segundo proveedor externo de estos productos a China, siendo superado únicamente por EE. UU..

Fuente: Cepal, Mogollón y Dueñas (2022), Fontagro, ONU-Hábitat/OMS.

En resumen, la actual coyuntura presenta una serie de crisis convergentes junto con la amenaza del cambio climático y un rápido proceso de transformación. Sin embargo, también se abren oportunidades para América Latina y el Caribe para desarrollar nuevas capacidades productivas. Estas oportunidades incluyen atraer inversionistas para la reubicación de industrias, exportar medicamentos, instrumentos médicos y aparatos, proveer alimentos y explotar minerales estratégicos. Además, se busca aprovechar la transición energética y continuar desarrollando proyectos de energía renovable en la región.

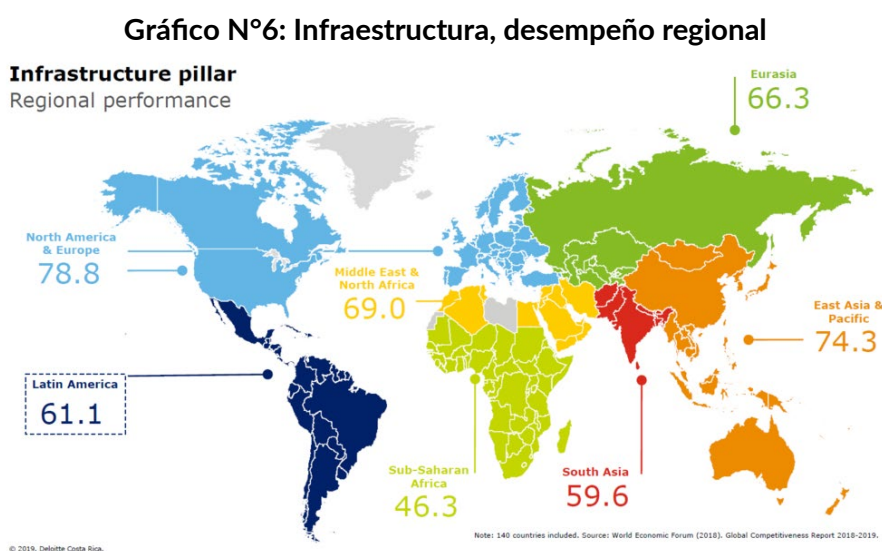
CAPITULO II

INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA PARA LA COMPETITIVIDAD

En comparación con otras regiones, ALC se encuentra rezagada en términos de infraestructura física, especialmente en los ámbitos del transporte y la conectividad digital. Ante este escenario, la inversión en infraestructura juega un papel crucial para mejorar la competitividad internacional de los países, y por lo importante que podría ser su contribución para avanzar en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

2.1. Infraestructura productiva para facilitar el comercio

Una infraestructura adecuada es crucial para mejorar la conectividad, aumentar la eficiencia y reducir los costos de transporte y logística. ALC ocupa el quinto lugar entre siete regiones evaluadas en cuanto al estado general de la infraestructura pública, con una puntuación de 61.1 sobre 100³. Esto la coloca a la región en desventaja en comparación con Asia Oriental y el Pacífico u Oriente Medio y el Norte de África, que obtienen puntuaciones más altas de 74.3 y 69, respectivamente.



Fuente: Deloitte Centroamérica y Villalobos (2019)

En general, la infraestructura de servicios básicos como el agua y la electricidad en ALC muestra un buen desempeño en comparación con otras regiones en desarrollo. Sin embargo, todavía existen desafíos en términos de calidad y desperdicio. Solo un pequeño porcentaje de hogares carece de acceso al agua (6%) y la electricidad (4%). El mayor desafío se encuentra en las áreas rurales, donde más del 50% de la población no tiene acceso a la electricidad, especialmente en países como Haití, Guatemala y Perú.

Por otro lado, la infraestructura de transporte es una de las principales debilidades de ALC. La región carece de redes de transporte integradas y tiene una baja densidad de carreteras pavimentadas. Más del 60% de las carreteras en la región no están pavimentadas, en contraste con las economías emergentes de Asia (46%) y Europa (17%) (The Economist, 2018). La cobertura vial en ALC es significativamente inferior a la de los países de la OCDE, con solo 0.5 km de vías por km² de territorio, en comparación con el promedio de 1.3 km en otros países. ALC también tiene una menor cantidad de kilómetros de vías por millón de habitantes (2,000

³ Este resultado incluye tanto infraestructura de transporte (carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles) como energía, agua y telecomunicaciones.

km) en comparación con Europa y EE. UU., los cuales cuentan con más de 4,500 km y 8,500 km, respectivamente (Roa, 2022).

No obstante, el transporte urbano en ALC ha mejorado gracias a las inversiones significativas realizadas en los sistemas de transporte público en las ciudades más pobladas. Ahora cuentan con múltiples modos de transporte público. Por ejemplo, el sistema de metro de Medellín en Colombia ofrece una opción eficiente de transporte público en una de las ciudades más pobladas del país. El sistema de metro de Santiago de Chile se destaca por su extensión de 140 km en seis líneas, con 136 estaciones distribuidas en 23 comunas, y un alto número de pasajeros anuales. En Ecuador, el metro de Quito, inaugurado a fines de 2022, ha reducido el tiempo de viaje de una hora y media de sur a norte de la ciudad a tan solo media hora. Estos ejemplos muestran los avances en la infraestructura y la eficiencia del transporte público en la región.

**Gráfico N°7: Evolución del tráfico marítimo de contenedores
(TEU: unidades equivalentes a 20 pies) entre 2010-2019**



Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, (UNCTAD), Narrea (2022)

Los aeropuertos en ALC han experimentado rezago debido a la falta de inversión en su ampliación y modernización, a pesar del crecimiento de la demanda de pasajeros impulsada por la clase media en expansión. Por ejemplo, en Perú, el Aeropuerto Jorge Chávez está aumentando su capacidad de 23 a 30 millones de pasajeros para 2025, a través de la modernización y ampliación de sus terminales, con una inversión de más de US\$2,000 millones.

En cuanto a los puertos, se han observado mejoras en su conectividad con las redes de transporte marítimo a nivel mundial. Los puertos de Manzanillo en Panamá, Cartagena en Colombia, Callao en Perú, y Manzanillo en México, se destacan en términos de conectividad multimodal, según el índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD en 2020. Sin embargo, se ha señalado la necesidad de aumentar en 15% las carreteras de acceso en un radio de 50 km de los puertos y centros de transporte clave para 2030, según el ITF (2016), para mejorar la competitividad portuaria en la región.

**Gráfico N°8: Índice de conectividad portuario. Top 10 de la región ALC
3T-2021 (2006=100)**



Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

ALC enfrenta grandes desafíos en la integración funcional de la infraestructura de transporte vial y ferroviario, lo que afecta su competitividad logística. Si bien las carreteras y los puertos han mejorado en la última década, el ferrocarril ha experimentado mejoras marginales. Según la Cepal (2020), ALC tiene una de las menores densidades de red ferroviaria (longitud de la red / superficie)⁴, con alrededor de 4 km de vía por mil km² de superficie, en comparación con EE. UU. que cuenta con 33 km. En la región, Argentina tiene la mayor red ferroviaria, con casi 37 mil kilómetros mientras que Brasil, a pesar de ser el país más extenso de la región, cuenta con unos 30 mil km de vías, de los cuales gran parte está fuera de servicio por falta de mantenimiento (BNamericas, 2021).

Por otro lado, se están llevando a cabo importantes proyectos ferroviarios, como el Tren Maya en América del Norte, que constará de 1,500 kilómetros de vía férrea y una inversión de alrededor de US\$20 mil millones. La interconexión entre México, EE. UU. y Canadá, a través de la empresa CPKC, con una línea férrea de más de 32 mil kilómetros, tendrá un impacto significativo en el transporte de carga y la reducción del uso de camiones en las carreteras.

En cuanto a la infraestructura digital, se han logrado avances durante la pandemia debido a la mayor adopción digital, pero aún existen restricciones para lograr una transformación digital completa. En ALC, existe una brecha digital evidente, con más del 50% de la población sin conectividad de banda ancha fija y solo el 9.9% de los hogares con fibra óptica de alta calidad. Aunque el 87% de la población tiene acceso a una señal de 4G, su uso y penetración siguen siendo bajos (37%), especialmente en las áreas rurales donde solo 4 de cada 10 habitantes rurales tienen opciones de conectividad, en comparación con 7 de cada 10 en las zonas urbanas (Drees-Gross & Zhang, 2021).

Es importante tener en cuenta que, para que ALC pueda acceder las oportunidades empresariales derivadas del uso de nuevas tecnologías digitales en áreas como la seguridad, el transporte, la logística, la educación, el entretenimiento, la fabricación y el turismo, debe mejorar la infraestructura vinculada a la conectividad móvil, la red 5G, redes privadas y centros de datos. En la próxima década, se estima que la universalización del acceso de banda ancha en la ALC costará el 0.12% de su PIB anual; la implementación de la tecnología 5G en centros metropolitanos de primer y segundo nivel un 0.17% y el logro de las metas de conectividad de la OCDE un 0.62%. Es importante notar que cerrar la brecha de infraestructura digital en ALC

⁴ La densidad de líneas férreas respecto a la superficie de cada zona geográfica oscila en el intervalo de 3 a 50 km/miles de km². El mayor valor corresponde a los EE. UU, UE y el menor a África y América Latina.

resulta más económico que abordar las deficiencias en los sectores de transporte, energía y otros tipos de infraestructura (Drees-Gross & Zhang, 2021).

2.2. La Infraestructura Sostenible

El modo en que se construya la nueva infraestructura determinará si América Latina y el Caribe cumple con alcanzar los ODS para 2030 y las cero emisiones netas para 2050. Esto representa tanto un desafío como una oportunidad. Según las estimaciones de Brichetti et al. (2021), la región requerirá una inversión total de aproximadamente US\$2.2 billones, equivalente al 3.1% anual de su PIB hasta 2030, para alcanzar los ODS. Estas inversiones incluyen infraestructura básica, energía, telecomunicaciones y transporte. Del total, 59% se destinará a inversiones en nueva infraestructura, mientras que 41% se destinará a inversiones en mantenimiento y reposición de activos al final de su vida útil, lo cual es crucial para mantener los servicios con estándares de calidad adecuados.

Tabla N°3: Necesidades de inversión hasta 2030 para cumplir con el componente de infraestructura de los ODS en América Latina y el Caribe
(En millones de US\$)

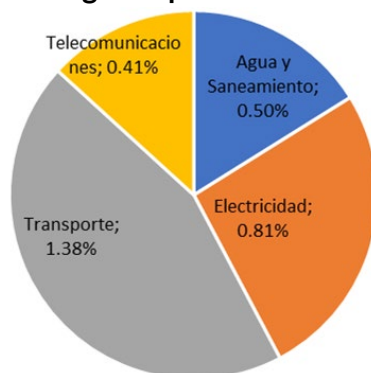
Región	Nueva Infraestructura	Mantenimiento y reemplazo de activos	Total	Inversión anual per cápita
Centroamérica ¹	382,699	230,077	612,776*	243*
El Caribe ²	10,026	9,529	19,555*	251*
Andina ³	283,252	174,714	457,965*	259*
Cono Sur ⁴	634,573	495,866	1,130,439	322
Total ALC	1,310,550	910,186	2,220,736	282

Fuente: BID.

Notas: (1) Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, México, Panamá y la República Dominicana; (2) Bahamas, Barbados, Guyana, Jamaica, Surinam y Trinidad y Tobago; (3) Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela; y (4) Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

La mayor parte de la inversión en infraestructura en América Latina y el Caribe se financia principalmente a través del sector público, pero el sector privado también desempeña un papel importante. Aproximadamente 20% del gasto en infraestructura en toda la región es financiado por el sector privado, lo que representa cerca del 0.5% del PIB. Sin embargo, se estima que del 2.3% invertido por el sector público, un 0.65% se pierde debido a ineficiencias. Para lograr una mejor inversión, es necesario mejorar la planificación para seleccionar los proyectos adecuados y luego implementarlos de manera eficiente y efectiva (Brichetti et al, 2021).

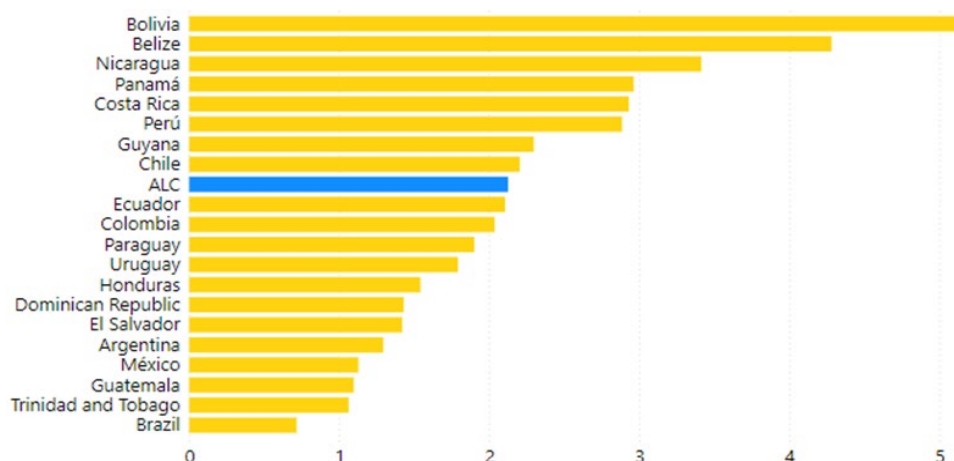
Gráfico N°9: Distribución del esfuerzo inversor anual como porcentaje del PBI regional por sectores



Fuente: BID.

La inversión en infraestructura en la mayoría de los países de América Latina y el Caribe es principalmente financiada por el sector público, lo que la hace especialmente vulnerable al ciclo económico (gráfico 10). Esto plantea un desafío adicional para los gobiernos de la región, que es la debilidad fiscal. En 2008, el saldo fiscal promedio de la región fue de -0.4% del PIB y, debido al aumento del gasto público relacionado con la pandemia, el Monitor Fiscal del FMI estimó déficits superiores al 3% hasta 2025.

Gráfico N°10: Inversión pública promedio en infraestructura, 2008-2021
(% del PIB)



Fuente: Infralatam
Elaboración ALIDE

Al invertir en infraestructura, es crucial considerar no solo la mejora en la eficiencia, sino también el tipo de inversiones, especialmente en vista del aumento de la probabilidad de eventos climáticos extremos debido al cambio climático. Estos eventos pueden tener un impacto significativo en la vida de las personas y en las diversas actividades de los países. La pandemia reciente ha demostrado la importancia de garantizar que, incluso en situaciones de crisis y cambios drásticos, la infraestructura de transporte, energía, telecomunicaciones y servicios básicos pueda seguir funcionando. Las inversiones en infraestructura también pueden desempeñar un papel importante en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero al promover los cuatro pilares de la descarbonización: el uso de fuentes de energía renovables, la electrificación, el fomento del transporte público y no motorizado, y la conservación y restauración de los ecosistemas (Serebrisky et al., 2020).

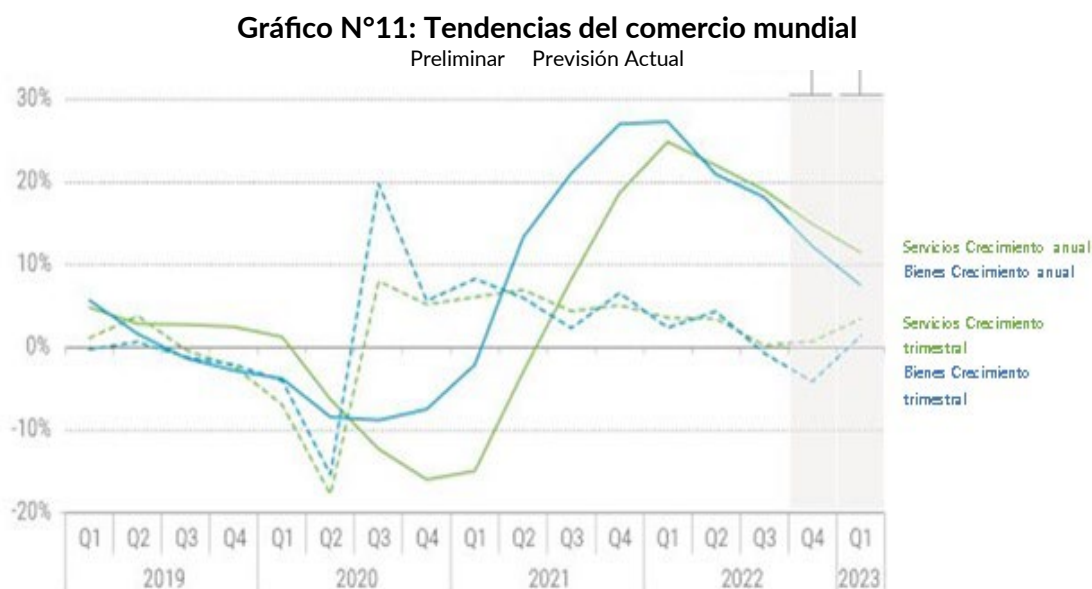
CAPÍTULO III

COMERCIO E INVERSIÓN EN ÁREAS DE OPORTUNIDAD

En el ámbito del comercio internacional, como resultado de los intereses geopolíticos, se ha puesto de manifiesto un conjunto de consideraciones que están transformando las relaciones de negocios a nivel global. Conceptos como la globalización, la concentración de la producción en regiones o países con menores costos o de fácil aprovisionamiento, cadenas de valor internacional, se están transformando debido a la revalorización de nuevas tendencias. Entre estas, destacan la seguridad de contar con los productos de manera ininterrumpida, la formación de bloques comerciales con motivaciones geoestratégicas, la formación de nuevas alianzas comerciales, la diversificación de proveedores, la cercanía de las fuentes de aprovisionamiento, y la relocalización de la producción. Los objetivos de estos cambios trascienden lo puramente económico y comercial.

3.1. Comercio mundial proyecta un panorama de desaceleración

Con la pérdida de impulso de la economía mundial, el año 2023 parece anticipar un alto riesgo de desaceleración económica con implicancias para el comercio mundial. Un reciente informe de UNCTAD (2023) señala que después de un año récord en 2021, el crecimiento se tornó negativo en el último semestre del año 2022 y debería estancarse en el primer semestre de 2023. El comercio mundial de bienes, con un valor de US\$25 billones en 2022, disminuyó un 3% en el cuarto trimestre (gráfico 11). Pero el comercio de servicios se mantuvo casi constante, terminando el año con un valor de US\$7 billones. Según las proyecciones de UNCTAD para el primer trimestre de 2023, se espera un aumento de 1% en el comercio mundial de bienes en términos de valor. Por otro lado, se estima que el comercio de servicios aumentará aproximadamente un 3%, impulsado por la creciente demanda de servicios de TIC y la continua recuperación de los sectores de viajes y turismo. Sin embargo, el sector energético sufrió la mayor caída en el cuarto trimestre de 2022, con un descenso de 10%.



Fuente: UNCTAD (2023)

Otros factores que podrían afectar el comercio mundial están relacionados con las crecientes tensiones entre EE. UU. y China, así como la crisis derivada de los conflictos geopolíticos en Europa Oriental. Ello también incluye la intensificación de los controles de EE. UU. sobre las exportaciones a China y la selección de inversiones, particularmente en tecnologías sensibles, y los riesgos geopolíticos relacionados con Taiwán. Asimismo, los vínculos transatlánticos han

estado bajo presión para determinar la mejor forma de relacionarse con China y la política industrial y de energía verde de EE. UU.

Para Europa, China es un socio comercial crucial y un competidor al mismo tiempo, y para otros muchos países un mercado inmenso, además de proveedor de materias primas y productos cruciales. Además de socio, EE. UU. es un competidor comercial para Europa, lo cual se ha visto reflejado en la reciente Ley de Reducción de la Inflación, por la cual EE. UU. prevé una inversión de US\$430,000 millones en esfuerzos locales por el clima y la energía limpia. Esta Ley implica exenciones fiscales, que pueden perjudicar a las empresas extranjeras, desde fabricantes de automóviles hasta productores de tecnologías verde⁵.

Aunque las perspectivas pueden parecer desalentadoras, es posible que se produzca un cambio positivo impulsado por mejoras en las cadenas logísticas, una disminución de la congestión y la reducción de las tarifas de transporte.

3.2. El reto de la integración comercial de América Latina y el Caribe

A lo largo de los últimos veinte años, se ha observado un avance constante hacia la integración económica regional en casi todas las partes del mundo. Sin embargo, en América Latina y el Caribe los niveles de integración regional son considerablemente más bajos en comparación con otras regiones. Según datos previos a la pandemia de COVID-19, a pesar de que ALC representa aproximadamente el 7.5% de la actividad económica mundial, sus exportaciones de bienes y servicios solo representan alrededor del 5.1% a nivel global. Ese mismo año, el comercio de ALC⁶ representó solo el 46% del PIB regional, un porcentaje por debajo de otros mercados, como el 56.3% de los países miembros de la OCDE, o el 87.8 % de Europa y Asia Central⁷, cuyas proporciones comercio/PIB regional fueron mayores, según el Índice de Desarrollo Mundial (2020).

Los principales socios comerciales de ALC son China, Estados Unidos y la Unión Europea, quienes en conjunto representan más del 60% del comercio total de la región. En la actualidad, Estados Unidos continúa siendo el socio comercial más importante para la región, recibiendo más de 40% de las exportaciones, lo que equivale al 8.5% del PIB regional. Por otro lado, China y la Unión Europea tienen una importancia relativa menor, atrayendo el 15% y el 9% de las exportaciones de ALC, respectivamente. En cuanto a las importaciones, las diferencias entre los bloques son ligeramente menores. Estados Unidos, China y la Unión Europea representan el 34%, el 20% y el 12% de las importaciones totales de la región (Campos y Timini, 2023).

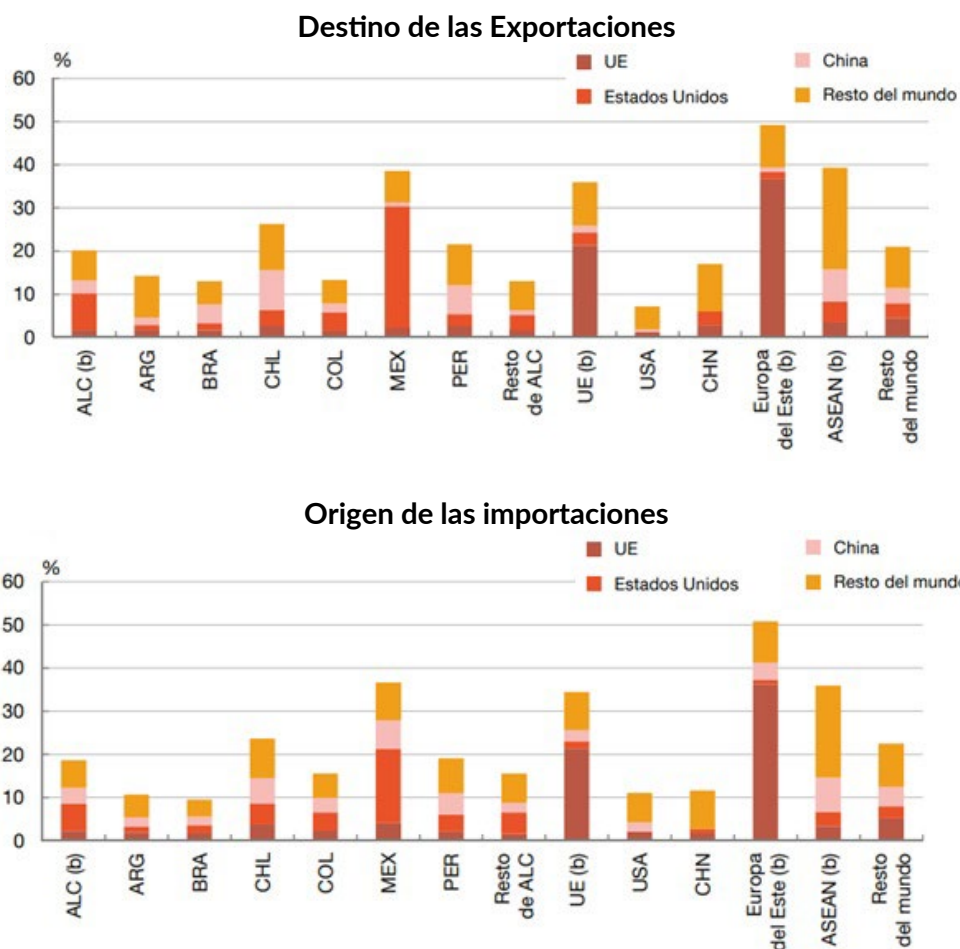
También es importante destacar que China ha surgido como un socio comercial significativo para ALC, con un crecimiento constante en las importaciones de materias primas y las exportaciones de productos manufacturados (gráfico 12). Además, China se ha convertido en una fuente importante de inversión en la región, expandiéndose rápidamente más allá de los recursos naturales hacia otros sectores económicos. Otro de los problemas que enfrentan las economías latinoamericanas es la poca diversidad de productos que exportan. Con excepción de México, los productos manufacturados en la región han ido perdiendo su importancia económica relativa, y el valor agregado también va en retroceso (gráfico 13).

⁵ Entre otras, amplían los créditos fiscales existentes para inversiones de capital (ITC) y producción (ITP). El crédito fiscal a la producción (PTC) actual de US\$0.15 por kWh y el crédito fiscal a la inversión (ITC) del 30% continuarán hasta 2024, después de lo cual se convertirán en un ITC o PTC de energía limpia independiente de la tecnología.

⁶ Incluye exportaciones e importaciones.

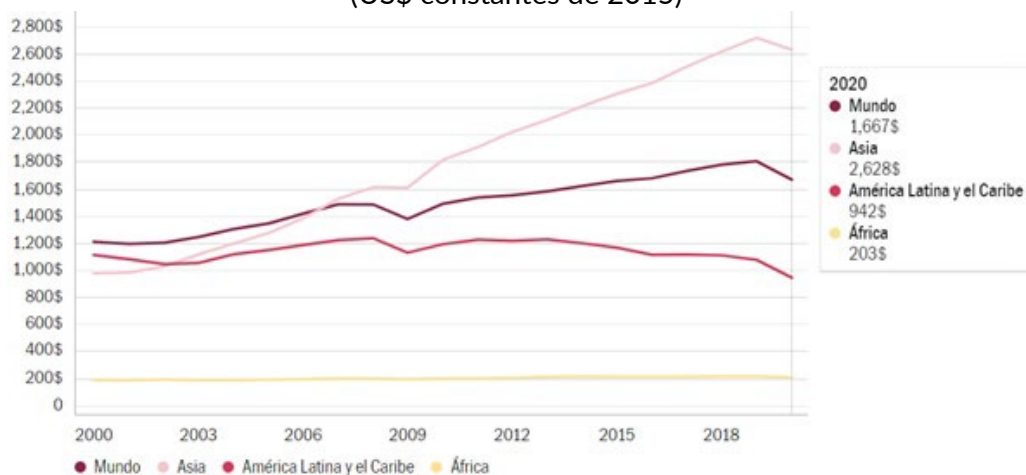
⁷ Se refiere a la importancia que tiene el comercio en proporción a su PIB, según corresponda la región.

**Gráfico N°12: Flujo comercial de América Latina del año 2019
(Como % del PIB)**



Fuente: Banco de España y Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales (2023).

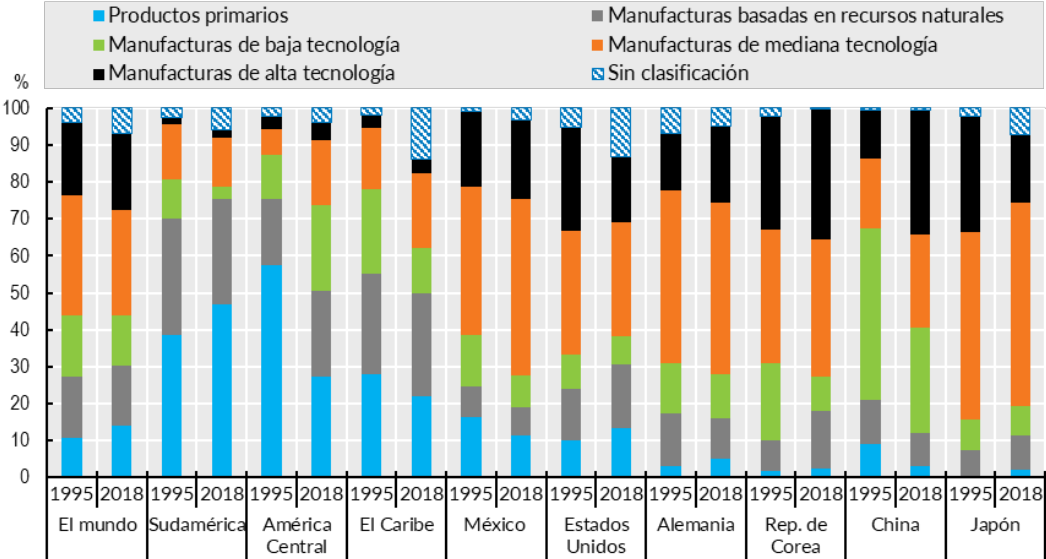
**Gráfico N°13: Valor agregado de la industria manufacturera per cápita
(US\$ constantes de 2015)**



Fuente: ONUDI

En esta línea, los mercados de consumo externos de ALC promovieron con mayor fuerza la producción de bienes de consumo (en especial alimentos) e insumos (minerales y energéticos), mientras que la producción manufacturera tuvo un rezago notorio (Kreimerman, 2020).

Gráfico N°14: Exportaciones de bienes, por regiones y países seleccionados y tipo de producto, 1995-2018



Fuente: CEPAL (2020)

Una de las principales características de la globalización ha sido la tendencia hacia la fabricación de productos integrando materiales y servicios de diferentes procedencias, y se manifiesta en la aparición de cadenas globales de valor (CGV). Sin embargo, ALC no ha sabido aprovechar, no solo en la inserción propiamente dicha, sino que se ha centrado en encadenamientos productivos hacia adelante⁸ (gráfico 18), es decir la mayoría de los países latinoamericanos son proveedores de insumos primarios, a excepción de México, que ha tenido una inserción diferente con predominio de los encadenamientos industriales hacia atrás⁹. La participación de ALC en este tipo de cadenas es baja, con un 18%, en comparación con el 28% de Asia y el 34% de Europa (Alvarez, 2021). Se considera que este bajo desempeño puede atribuirse a factores como la geografía, la informalidad, las instituciones, la desigualdad, el tamaño del mercado y la dotación de recursos, aunque las políticas también desempeñan un papel relevante según el Banco Mundial (Alvarez, 2021).

3.3. Comercio intrarregional de América Latina y el Caribe

El deficiente desempeño de América Latina y el Caribe en las cadenas globales de valor también puede explicarse mejor con la baja regionalización. El intercambio intrarregional en ALC se mantuvo estancado, con escasa variación a lo largo del tiempo, en torno al 15% del total de las exportaciones desde mediados de la década de los noventa (Sanguinetti et al., 2021). Estas cifras contrastan con los resultados alcanzados por otras regiones del mundo, como Europa, donde el comercio intrarregional alcanza el 60% del total, mientras que en América del Norte (incluido México) superó el 45%, y en el Sudeste de Asia ascendió al 34% (tabla 4)¹⁰.

⁸ Su peso como origen del valor agregado extranjero contenido en las exportaciones mundiales.
⁹ Los encadenamientos hacia atrás se extendieron de forma significativa en los sectores de equipos eléctricos, vehículos y otros equipos de transporte.
¹⁰ Asociación de Naciones de Sudeste Asiático. Asean+3 incluye a China, Corea del Sur y Japón.

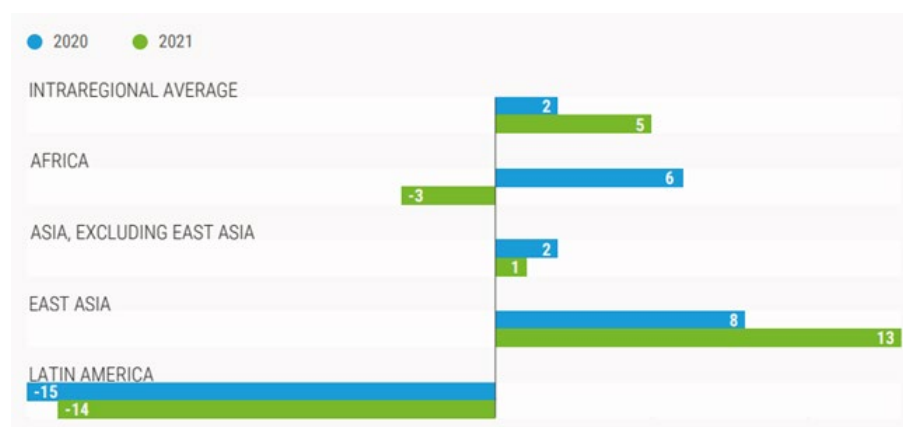
Tabla N°4: Evolución de la participación de exportaciones intrarregionales en el total de exportaciones de bienes y servicios, por regiones o bloques comerciales (%)

	1995-1999	2000-2004	2005-2009	2010-2014	2015-2018
América Latina y subregiones					
América Latina	18	15	17	18	15
Mercosur	21	13	13	13	12
Alianza del Pacífico	3	2	3	4	3
CAN	8	8	8	7	7
MCCA+RD	12	13	13	13	14
Caricom	8	8	9	8	7
Grupos de referencia					
UE	58	57	58	55	55
TLCAN	39	46	42	40	38
ASEAN+3	32	32	32	34	34

Fuente: Sanguinetti et al. (2021)

El comercio intrarregional de mercancías fue resistente durante la época de la pandemia, ya que en promedio disminuyó menos que el comercio mundial en 2020, y creció más en 2021. Sin embargo, el comercio intrarregional de ALC disminuyó más sustancialmente, que el comercio interregional en general, siendo cerca de 15 puntos porcentuales más bajo que las tasas de crecimiento interregional tanto en 2020 como en 2021 (UNCTAD, 2022).

Gráfico N°15: Crecimiento intrarregional del comercio de bienes comparado con el crecimiento interregional. Cambios en 2020 y 2021 en comparación con 2019 (%)



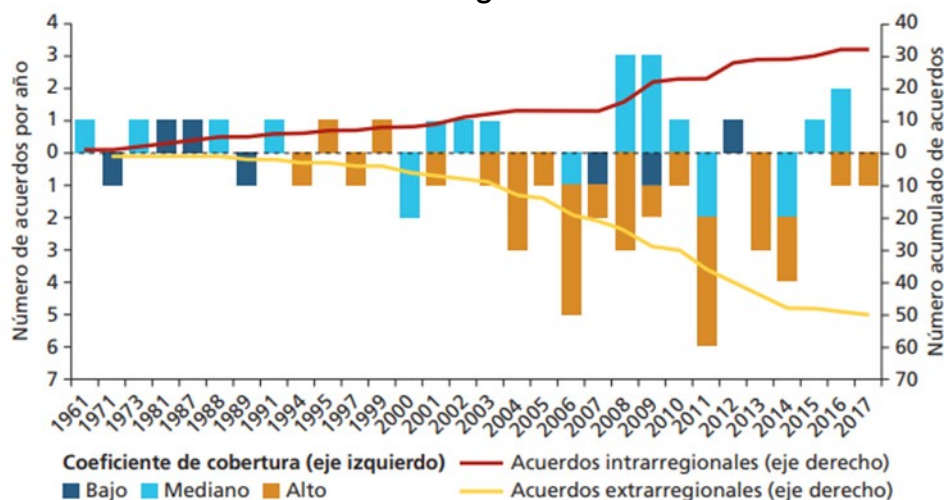
Fuente: UNCTAD

El escaso comercio intrarregional en América Latina y el Caribe puede atribuirse a diversos factores, siendo los más destacados aquellos que limitan la integración física¹¹ y la eficiencia en la infraestructura y los servicios de transporte. La falta de normas y regulaciones comunes en espacios clave para el desarrollo de las cadenas de valor también juega un papel importante. Por tanto, se considera que la armonización y convergencia regulatoria en los acuerdos comerciales son fundamentales para reducir los costos del comercio. En ALC, los costos logísticos son el doble del promedio mundial debido a la falta de infraestructura adecuada.

¹¹ Sólo una gran carretera “la Interoceánica” conecta el Atlántico con el Pacífico en Sudamérica a través de Brasil y Perú, y sólo un tercio de los vuelos conectan las ciudades latinoamericanas entre sí, lo que reduce el espacio de carga disponible en las bodegas de los aviones para el comercio regional (O’Neil, 2022).

Además, los gastos de información representan de 6% a 13% de los costos totales de producción, mientras que los costos regulatorios pueden llegar hasta el 10%, dependiendo del producto (Operti, 2019). Estas condiciones en infraestructura, regulación y costos logísticos representan obstáculos significativos que deben abordarse para fomentar el comercio intrarregional en la región.

Gráfico N°16: Los países de ALC generalmente firma acuerdos más profundos con los socios extrarregionales y acuerdos menos profundos con los socios intrarregionales



Fuente: Banco Mundial

3.4 Oportunidades para América Latina y el Caribe

(a) Deslocalización de las cadenas globales de valor

Las cadenas globales de valor (CGV) y cadenas regionales de valor (CRV) son herramientas estratégicas que la región puede fortalecer para mejorar su presencia en el comercio internacional, especialmente a raíz de las lecciones aprendidas durante la reciente crisis del COVID-19, en términos logísticos. El impacto de la crisis en las cadenas de suministro, la logística y la disponibilidad de bienes ha aumentado el interés en la reubicación de la producción de bienes sensibles, como semiconductores, productos farmacéuticos, materias primas y tecnología críticas.

A priori, ALC puede aprovechar algunas ventajas en este nuevo contexto, comenzando, por su proximidad física a los mercados de consumo, especialmente a EE. UU., dado su acceso preferente derivado de acuerdos comerciales. Algunos países como México, El Salvador, República Dominicana tienen experiencia en inversiones industriales internacionales¹². Según estimaciones del BID (2022), el proceso de deslocalización podría sumar US\$78,000 millones anuales en exportaciones adicionales de bienes y servicios en ALC¹³ en el corto y mediano plazo, con oportunidades de ganancias rápidas en la industria automotriz, textil, farmacéutica y de energía renovable (gráfico 21).

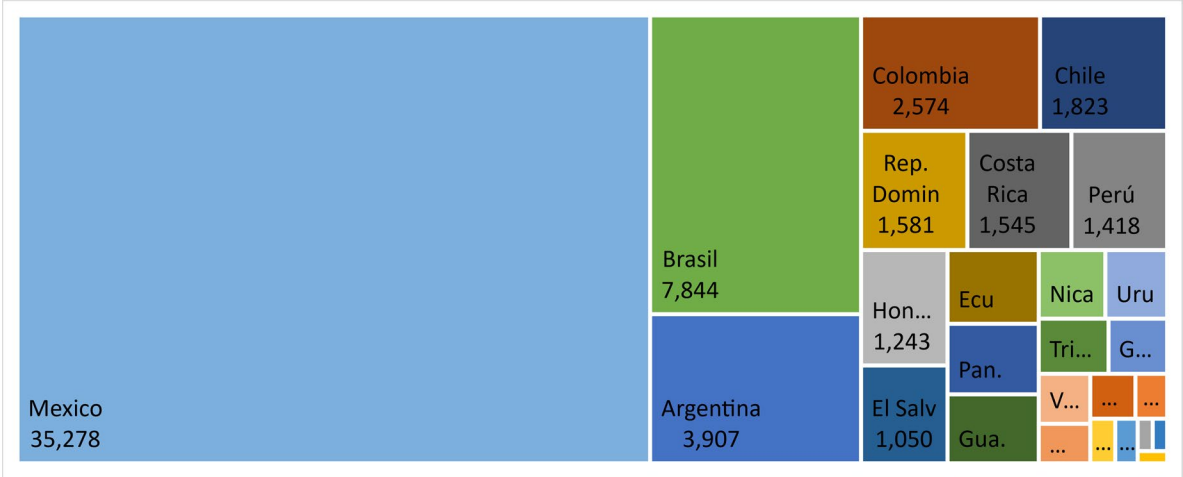
El declive demográfico en China también podría favorecer a la región, ya que conlleva una menor disponibilidad de mano de obra, lo cual afectará tanto a la producción como al consumo. En la última década, los salarios en China y en otros países asiáticos han aumentado, debilitando

¹² No es casualidad que las manufacturas ya representen el 79% de las exportaciones de México, el 73% de El Salvador, el 57% de República Dominicana y Costa Rica y el 42% de Guatemala (CAF, 2022).

¹³ De los cuales US\$64 mil millones corresponden a bienes exportados y US\$ 14 mil millones a servicios.

la competitividad en ciertos sectores que ofrecen menos valor agregado a futuro, tanto en términos de producción como de consumo.

Gráfico N°17: Oportunidades para ALC: deslocalización cercana total, exportaciones adicionales de bienes
(En millones de US\$)



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

En este contexto, ALC se convierte en una opción comparativamente atractiva para el establecimiento de empresas. En la actualidad, el salario promedio en las zonas urbanas e industriales de China es de alrededor de US\$1,000 mensuales, una cifra que ya supera la mayoría de los salarios latinoamericanos y es casi el doble del salario percibido en los países del triángulo norte de Centroamérica (Honduras, El Salvador y Guatemala), que es una de las regiones donde se podrían establecer fábricas para abastecer los mercados de Estados Unidos y Canadá.

(b) Transición verde

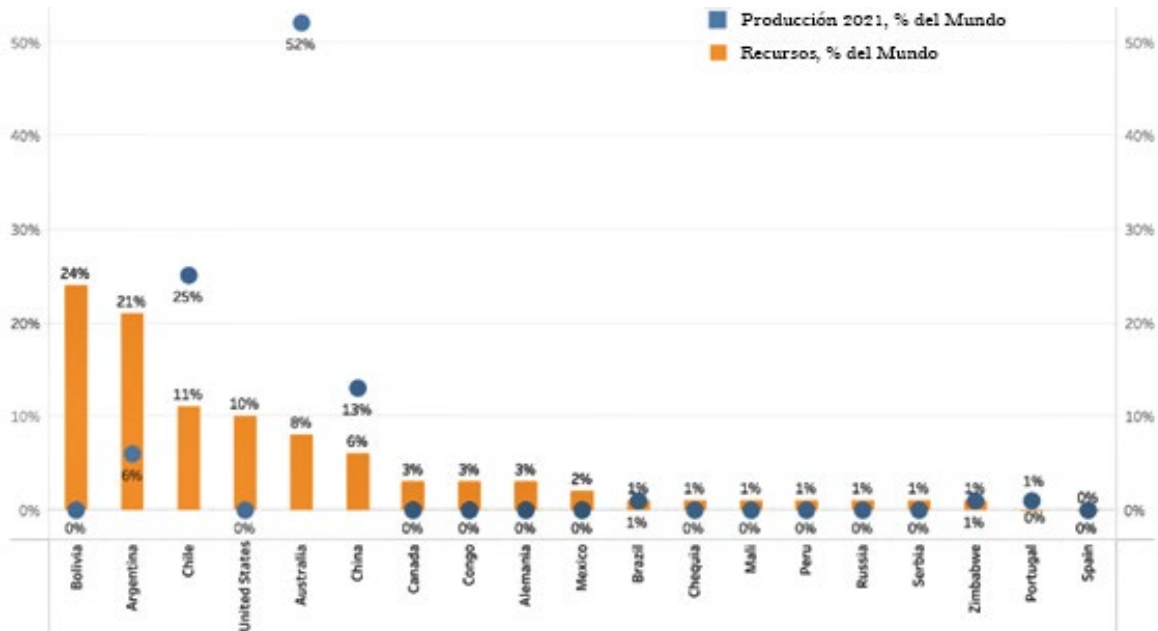
En cuanto a la transición verde, América Latina y el Caribe cuenta con dos grandes ventajas naturales que puede aprovechar para avanzar en la transición energética. En primer lugar, la región posee importantes reservas de minerales estratégicos, como el litio y las tierras raras, que son fundamentales para la producción de baterías y otros equipos necesarios para la generación y el uso de energía renovable. En segundo lugar, la biodiversidad de la región permite realizar compensaciones de carbono, lo que representa una oportunidad para contribuir a la reducción de las emisiones globales.

Además, ALC se destaca por su sólida posición inicial en la producción de energía limpia. Más del 50% de la electricidad generada en la región proviene de fuentes renovables, y muchos países cuentan con abundantes recursos solares, eólicos y geotérmicos. Se espera que el próximo ciclo de auge de las materias primas se incline hacia los sectores verdes, y ALC cuenta con una abundancia de minerales como litio, cobre, cobalto, níquel y manganeso, que son esenciales para estas tecnologías. En particular, Argentina, Chile y Bolivia juntos representan más del 50% de las reservas mundiales de litio.

Después de Australia, Chile se encuentra a la vanguardia en la utilización comercial de estas reservas y es el segundo exportador mundial de litio, mientras que Argentina está experimentando un rápido crecimiento en la producción (gráfico 22). Sin embargo, maximizar plenamente los beneficios de la producción de litio resulta desafiante, ya que la mayoría de los beneficios económicos de la industria se derivan de la cadena de valor de las baterías, donde

los principales fabricantes con mayor cuota de mercado se encuentran en Asia. Esto se debe, entre otros factores, a su capacidad de refinación de litio y al creciente mercado interno de vehículos eléctricos en esos países.

Gráfico N°18: Fuentes y producción de litio. Países seleccionados



Fuente: Foro Económico Mundial

En ALC hay varias instalaciones que producen baterías de iones de litio que están operativas o que estarán en línea desde este 2023, como baterías Quantum en Bolivia, UniLib en Argentina o BYD en Brasil. Pero casi todas estas se producen a pequeña escala o están conectadas a una planta de producción de vehículos eléctricos de nicho, como camiones o autobuses, y no atienden al mercado en general. Aun cuando en ALC se está produciendo un crecimiento en la producción de vehículos eléctricos, no es comparable con otros continentes como Asia, con una producción de 7 millones; Europa con 2.7 millones; y EE. UU., con 1.4 millones.

Tabla N°5: Gigafábricas de baterías por región, 2021

Región	# de gigafábricas (2021)	%	# de nuevas gigafábricas (2022 en adelante)	%
Asia	71	67	9	72
Europa	25	24	23	18
América del norte	9	8	13	10
América del Sur	1	1	0	
Total	06	100	128	100

Fuente: Sánchez-López (2023)

(c) Desarrollo de los sistemas alimentarios e impulso de las cadenas regionales y globales

Hacia el 2050, el crecimiento demográfico y los cambios en la dieta ejercerán mayor presión sobre los sistemas agroalimentarios a nivel global. Ello supone para ALC una gran oportunidad de consolidarse como uno de los principales proveedores de alimentos a nivel global, incorporando criterios de sostenibilidad, resiliencia e inclusión. Ello sustentado en la riqueza natural de la región, cuya biomasa forestal comprende 50% de su superficie terrestre y casi el 25% de los bosques mundiales. Además, se ubica un poco más de 30% del agua dulce del mundo, y cerca del 40% de los recursos naturales acuáticos renovables. Con tan solo 9% de la

población mundial y 4% de la población rural, ALC tiene el 16% de los suelos agrícolas (FAO 2019a) y el 33% de la superficie apta pero no utilizada para la agricultura (Deininger y Byerlee 2012). Así, la región contribuye con cerca de 24% de los alimentos que se consumen en el mundo.

Gráfico N°19: Exportaciones agroalimentarias de ALC según región de destino
(%, periodo 2016-2018)

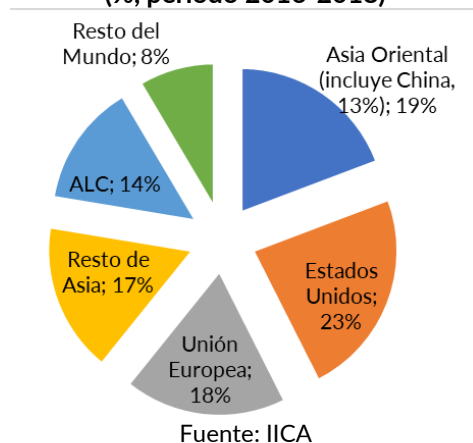
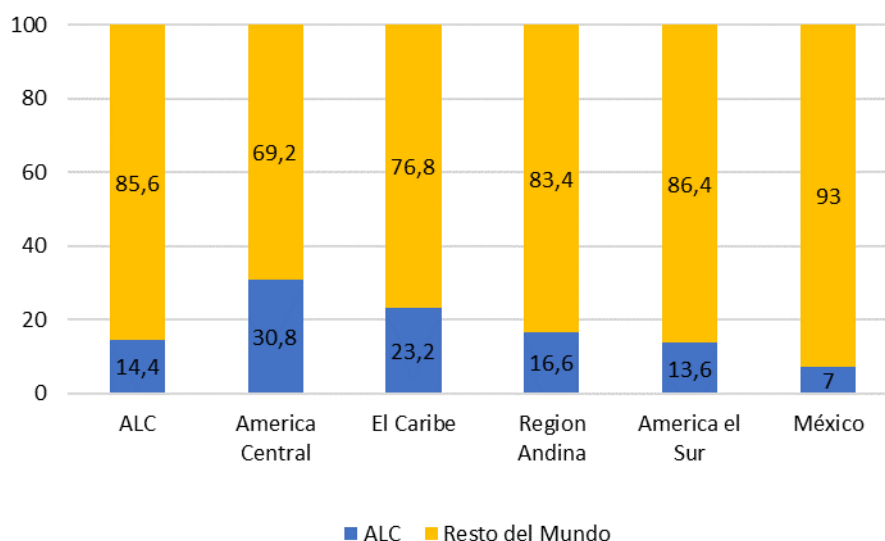


Gráfico N°20: ALC: exportaciones agroalimentarias intrarregionales y al resto del mundo
(% periodo 2016-2018)



La importancia en términos agroalimentarios de ALC hace necesario enfrentar ciertos desafíos. Uno de estos es que el 60% de las exportaciones agroalimentarias se destina principalmente a tres mercados: EE. UU., con el 23%; Asia Oriental, con el 19%; y la UE, con el 18%; y en Asia destaca China con una participación del 13%. Asimismo, las exportaciones agroalimentarias de ALC están concentradas en un número limitado de productos, con un 51% del valor exportado concentrado en 10 productos¹⁴, mientras el equivalente a nivel mundial es de 29% (IICA, 2019).

Por otra parte, se observa que solo el 14.4% de las exportaciones agroalimentarias son intrarregionales. América Central, destina el 30.8%, de sus exportaciones a ALC, seguido de la

¹⁴ Incluyen a la soja, torta de aceite de soja, café, carne de la especie bovina, maíz, aceite de soja, azúcar de caña, trigo morcajo, crustáceos, carne y restos comestibles, de aves de la partida 0105.

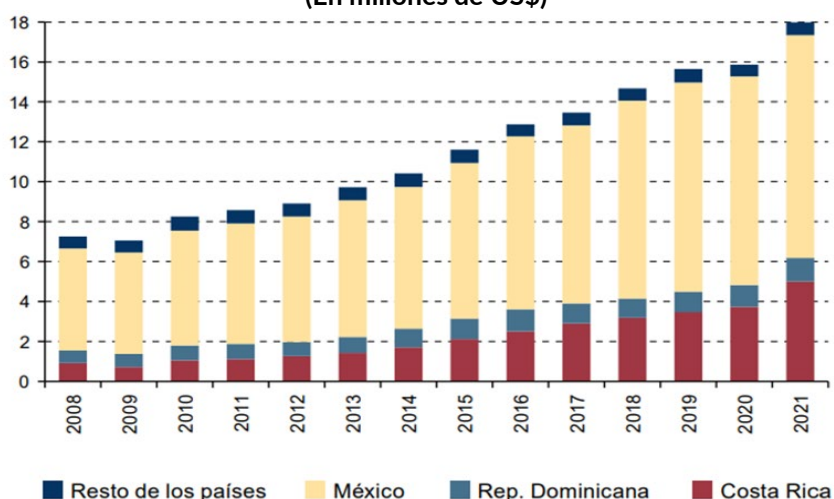
región Caribe, con 23.2%; y Andina con 16.6%. A modo de comparación, 65.2% de las exportaciones agroalimentarias de la UE (post Brexit) son intrarregionales¹⁵.

Este nivel de concentración del comercio en pocos destinos y productos plantea grandes desafíos para ALC. En principio se hace necesario diversificar el comercio y cambiar las pautas de producción. A la vez, es una oportunidad para incrementar la presencia de ALC en los mercados internacionales, incluido el mercado regional (Rodríguez, 2021). Finalmente, para que los agricultores de la región puedan acceder a nuevos mercados deben aprovechar los más de 140 acuerdos comerciales preferenciales firmados, y rearmar alianzas estratégicas con sus socios regionales.

(d) Industria de instrumentos y equipos médicos

La región tiene un futuro promisorio como proveedor mundial de instrumentos y equipos médicos, con una participación en las exportaciones mundiales que pasó de 6.6% en 2014 a 7.8% en 2018, lo que supera su participación en las exportaciones mundiales de bienes. Entre 2010 y 2019, las exportaciones de instrumento y equipos médicos se expandieron a una tasa promedio anual de 7.2% (Cepal, 2020). Los principales exportadores fueron México, Costa Rica y República Dominicana. Estos tres países representaron 94% de las exportaciones de esta industria, de los que el 70% proviene de México¹⁶.

Gráfico N°21: ALC, exportaciones de equipos y dispositivos médicos, 2008-2021
(En millones de US\$)



Fuente: Cepal

Las exportaciones de estos tres países provienen principalmente de empresas de EE. UU. y europeas que han establecido centros de manufactura y utilizan abundantes insumos importados¹⁷. Estas empresas exportan principalmente a EE. UU. y Canadá, aprovechando la cercanía geográfica, los tratados de libre comercio con esos países y los beneficios fiscales. En

¹⁵ IICA (CAESPA) Datos de Trade Data Monitor.

¹⁶ México sigue ampliando mercados, en 2022 fue el segundo proveedor de estos productos a China, solo superado por EE.UU. Con un alza interanual de 7%, según datos de la Administración General de Aduanas de China, el monto exportado por México fue US\$2,037 millones y EEUU, US\$3,257 millones. En Costa Rica, esta industria se ha convertido en un sector estratégico al contribuir con el 30% de las exportaciones. En República Dominicana, estos productos aportaron más de US\$11 mil millones entre el 2010 y 2019, el 25% del total exportado en ese periodo, siendo la actividad económica de mayor crecimiento de la exportación de estos dispositivos que alcanzó los US\$2,276 millones, en 2022 (Domínguez, 2019).

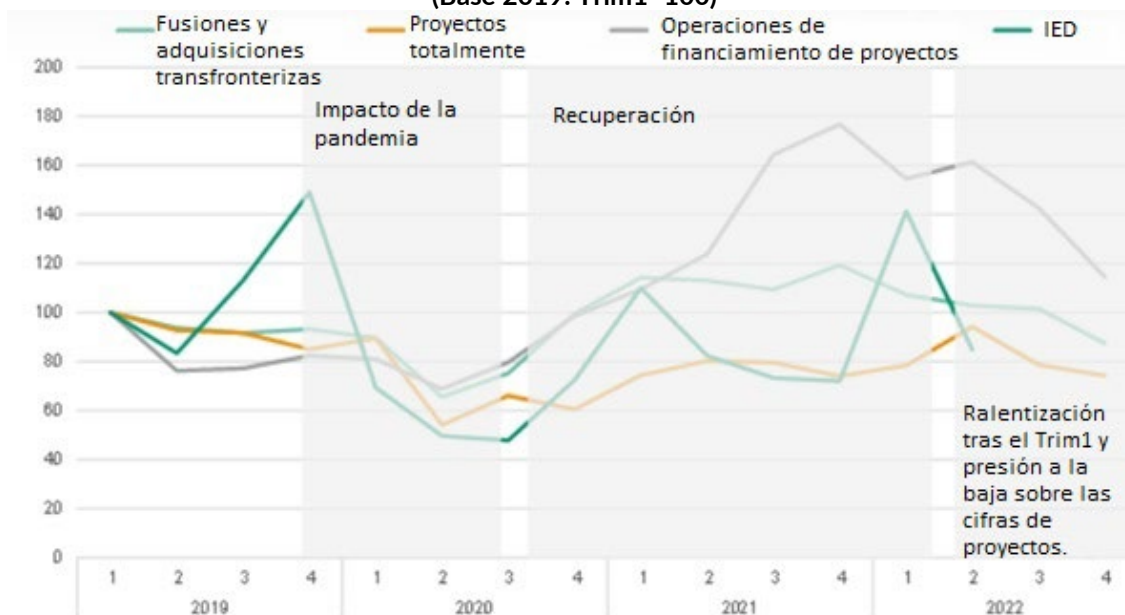
¹⁷ Ha habido una afluencia de empresas de dispositivos médicos hacia ALC mediante la apertura de plantas de fabricación en México. En 2022, el fabricante de dispositivos Ambu con sede en Dinamarca, inauguró su planta de fabricación más grande, con una capacidad total cercana a los 32 mil m², y Nordson Medical abrió su "Centro de Excelencia en Fabricación de Dispositivos Médicos" en Tecate, Baja California.

2020, 89% de las exportaciones de dispositivos médicos de ALC fueron a EE. UU., en contraste, solo 2% de los envíos fueron a la propia región en el mismo año, frente a un nivel de 6% en 2010.

3.5 Se debilitan las perspectivas de la inversión

Si bien durante el 2021, los países desarrollados recuperaron el impulso en inversión extranjera directa (IED), en los países en desarrollo continuó la tendencia alcista y la IED aumentó 30% y alcanzar los US\$837,000 millones, el nivel más alto jamás registrado. La IED mundial todavía sigue estando concentrada en unos pocos lugares. Por ejemplo, los flujos de IED hacia los países en desarrollo de Asia representan el 40% de las entradas mundiales, y aumentaron 19% en 2021, pero solo seis economías concentran más del 80% de dicho flujo. Igualmente, en el caso de ALC, son dos los países que concentran esta inversión, y representan el 5.2% de las entradas mundiales de IED (Brasil y México).

Gráfico N°22: Tendencias de la inversión
(Base 2019: Trim1=100)



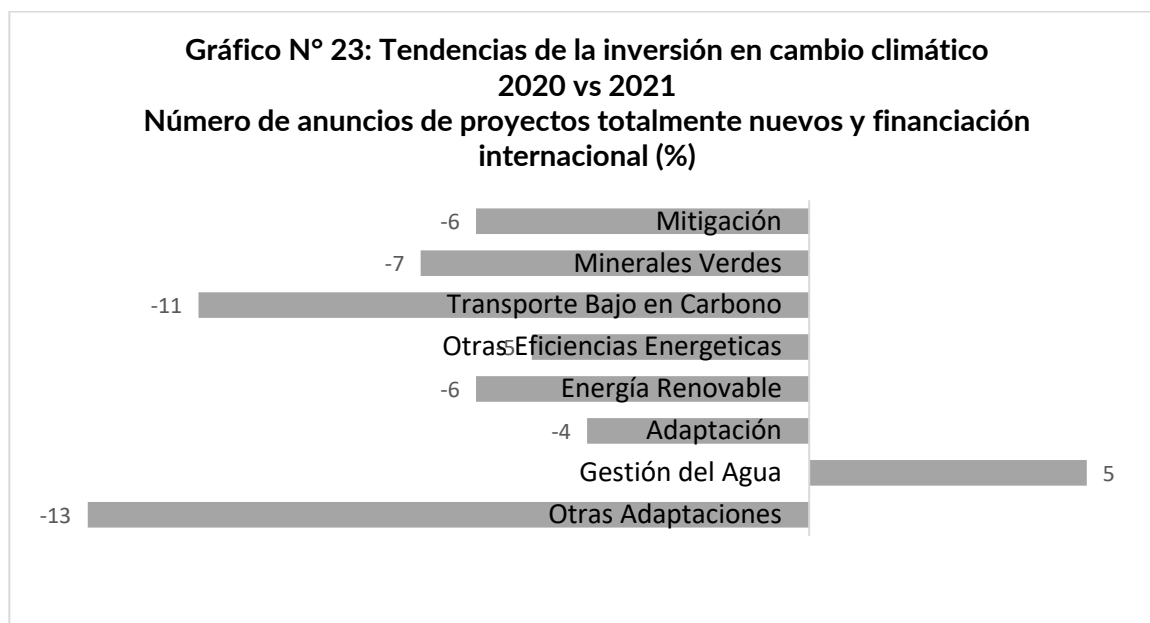
Fuente: UNCTAD (2023)

Para la UNCTAD (2023), las crisis en el escenario mundial afectaron inevitablemente a la IED a nivel global, principalmente en las decisiones de nuevas inversiones, los acuerdos de financiamiento de proyectos internacionales y las fusiones y adquisiciones (gráfico 22). Sumado a esto, este 2023 la inversión tendrá una presión a la baja en todo el mundo, debido a que se espera que en varias economías entren en recesión. Otros factores que presionarían a la baja la inversión son las subidas de las tasas de interés y la incertidumbre de los inversionistas ante múltiples crisis —en especial en los países en desarrollo— y los crecientes riesgos asociados con los niveles de endeudamiento.

Por otra parte, el aumento de 70% de la inversión internacional en sectores relevantes para los ODS es una tendencia positiva para los países en desarrollo. La inversión en proyectos de energía renovable y eficiencia energética impulsa las inversiones relacionadas con el cambio climático, y el financiamiento de proyectos internacionales aumentó gracias a las condiciones de financiamiento favorables, el estímulo de la infraestructura, y el apetito de los inversionistas del mercado financiero por participar en proyectos de gran escala que requieren múltiples proveedores de financiamiento.

Inversión sostenible

En conjunto, la inversión internacional en mitigación y adaptación al cambio climático se redujo más de 9% en valor, y 6% en número de proyectos. Las cifras de financiamiento internacional de proyectos en energías renovables —el grueso de la inversión en mitigación del cambio climático en los últimos años— se redujo 5% y su valor cayó casi 40%. Los países en desarrollo se enfrentan a un déficit de inversión anual en los ODS de US\$4 trillones. Pero con la subida de las tasas de interés en las economías avanzadas, el capital salió de los países en desarrollo en 2022, pérdida que podría ascender a más de US\$500,000 millones en ingresos no percibidos, lo que reduce las reservas de divisas y las salidas mundiales de inversión (UNCTAD, 2022).



Fuente: UNCTAD

Inversión en América Latina

En un escenario de débil recuperación económica, ALC recibió cerca de US\$143 mil millones de IED en 2021, un 40.7% más que en 2020, pero este crecimiento no fue suficiente para alcanzar los niveles prepandemia. Si bien a nivel mundial, los montos de IED aumentaron un 64% en 2021, alcanzando aproximadamente US\$1.6 trillones, ALC perdió participación como destino de las inversiones mundiales, representó 9% del total, uno de los porcentajes más bajos de los últimos diez años, y lejano al 14% que se registró en 2013 y 2014. La reactivación de las inversiones en 2021 se produjo en todas las subregiones. Los países que recibieron más recursos fueron Brasil (33% del total), México (23%), Chile (11%), Colombia (7%), Perú (5%) y Argentina (5%), según la Cepal.

Los sectores de servicios y recursos naturales, con aumentos de 39% y 62%, respectivamente, fueron los más dinámicos. En cambio, el sector manufacturero perdió 14%, debido a la disminución de inversiones en Brasil. La UE y EE. UU. fueron los principales inversionistas en 2021, y representaron 36% y 34% del total, respectivamente. Las telecomunicaciones y las energías renovables se mantuvieron como los sectores que despertaron el mayor interés de los inversores extranjeros para la realización de nuevos proyectos; sin embargo, los anuncios de nuevos proyectos de inversión no repuntaron en 2021, y están en su punto más bajo desde 2007 (US\$51,500 millones). Esto coincide con el mayor interés de los inversionistas por el desarrollo de nuevos proyectos en las economías desarrolladas, principalmente en la UE y EE. UU. El número de fusiones y adquisiciones en la región en 2021 aumentó un 33%, pero aún

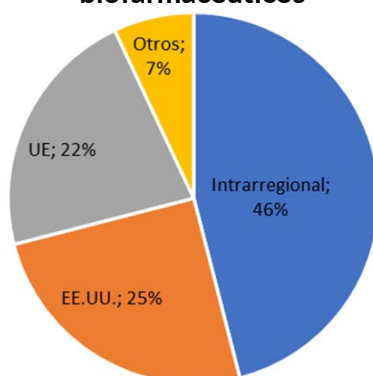
está en uno de los niveles más bajos de la década. Las 20 mayores operaciones totalizaron US\$18,000 millones y ocurrieron en Brasil, Chile, Colombia, Guatemala y México (Informe Cepal, 2022).

Oportunidades de Inversión para ALC

(a) Industria de medicamentos genéricos

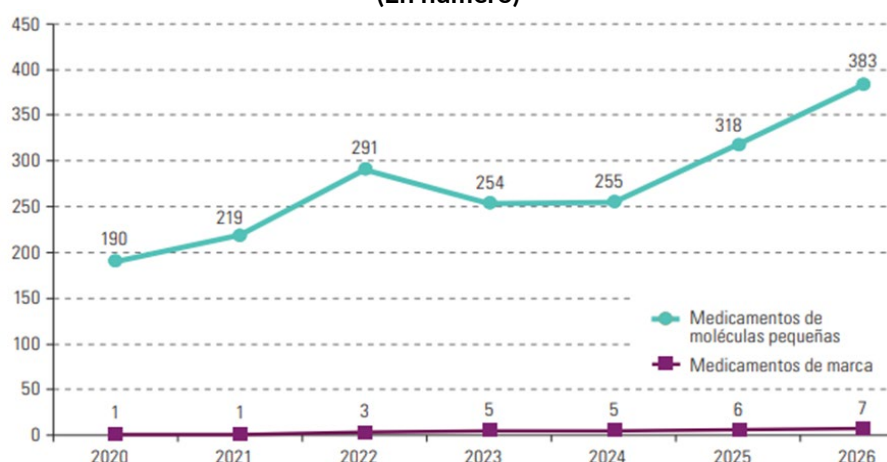
La pandemia de la COVID-19 puso al descubierto un nicho de mercado de exportaciones para ALC, a raíz de los problemas derivados del cierre de fronteras de China, principal productor de ingredientes activos, insumo para la producción de medicamentos genéricos. En ALC, los medicamentos genéricos son los más consumidos. En términos de composición del comercio de productos farmacéuticos, los medicamentos representan casi 2/3 del total de las exportaciones y el 50% de las importaciones de ALC. De los medicamentos exportados, la mayoría son genéricos y van principalmente al mercado intrarregional. La región en su conjunto representa algo más de 1% de las exportaciones mundiales de productos farmacéuticos y biofarmacéuticos.

Gráfico N°24: ALC: Destino de las exportaciones de productos farmacéuticos y biofarmacéuticos



Fuente: Cepal (2021b)

Gráfico N°25: Patentes en vencimiento en el mundo, por tipo de medicamentos, 2020-2026. (En número)



Fuente: CEPAL, KPMG

Con una importante capacidad para la producción de genéricos, se proyecta que en el siguiente quinquenio ALC duplique el número de medicamentos de moléculas pequeñas¹⁸ y medicamentos de marca cuyas patentes están próximas a caducar. Estos se cifran en 383 medicamentos de moléculas pequeñas y 7 medicamentos de marca hasta 2026 (KPMG, 2020). Este segmento de mercado ofrece nuevas posibilidades para los productores de ALC. Por un lado, porque las barreras de ingreso son relativamente bajas, al ser un subsector no necesariamente caracterizado por actividades de I+D y por procesos productivos de frontera. Además, porque las empresas transnacionales suelen conservar sus marcas originales después de la expiración de la patente, pero tienden a deslocalizar la producción en países en desarrollo (Cepal, 2022; Hasenclever y otros, 2022).

(b) Minerales estratégicos

La tecnología necesaria para alcanzar la transición a energías limpias esta sostenida en el uso de metales y minerales críticos como cobre, zinc, litio y tierras raras, insumos claves para la producción de baterías, y para la electrificación, la movilidad eléctrica o la digitalización. Las necesidades de los mercados son diferentes, y dependen de lo que sus industrias y sectores consideran prioritario. Por ejemplo, la UE importa entre un 75% y el 100% de los metales que necesita su industria y su principal proveedor es China, tanto de materias primas como de minerales procesados. La Universidad de Lovaina pronostica que Europa enfrentaría una escasez de litio, cobalto, níquel, cobre y tierras raras en los próximos 15 años, mientras que la consultora Mckinsey adelantó el plazo del déficit de níquel y litio para 2025 (BNamericas, 2022a). Baterías eléctricas, turbinas eólicas y redes eléctricas ampliadas son solo algunos de los segmentos que requieren altas cantidades de minerales. El Banco Mundial estima que la producción minera debiera crecer en 500% hacia 2050 para apoyar los objetivos climáticos (Siroit, 2022). Los recursos actualmente explotados o las minas actualmente planificadas cubren solo 50% del litio y 80% del cobre requeridos. La transición energética no será posible sin explotar nuevos recursos minerales (Becker, 2021).

Tabla N°6: América Latina y el Caribe: principales reservas de minerales listados como críticos

Mineral	Principales Productores en ALC	Listado de Minerales Críticos	% Reserva Mundial
Hierro	BR, CH, PE, MX	China	20
Estaño	BO, BR, PE	EE. UU., China, Japón	20
Bauxita	JA, BR	EU, EE. UU., China	15
Zinc	BO, MX, PE	EE. UU., Japón	17
Níquel	BR, CO	EE. UU., China, Japón	17
Grafito	BR, MX	EU, EE. UU..	23
Cobre	CH, PE, MX, AR, BR, PN	China, Japón	38
Oro	MX, CO, PE, EC, AR, RD, BR	China, Japón	14
Plata	AR, BO, MX, PE	Japón	39
Litio	AR, BO, CH	EU, EE. UU., China	52

Fuente: USGS, 2022

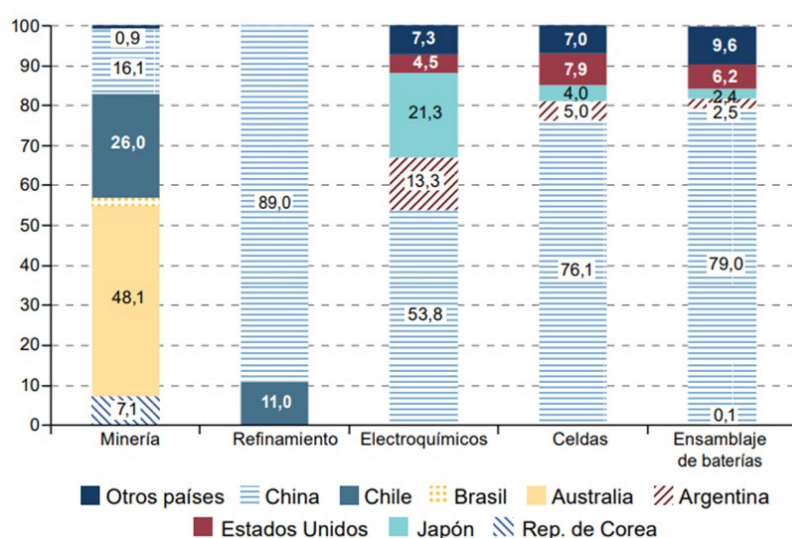
ALC tiene un papel fundamental en ese creciente aprovisionamiento de minerales debido a sus abundantes recursos. Solo en el triángulo conformado por los salares de Argentina, Bolivia y Chile concentra 52% de las reservas mundiales de Litio. Otros países que aparecen como proveedores mundiales de litio, aunque con un nivel mucho menor, son Brasil y México. Además, otros países con posibilidad de desarrollar reservas son Guatemala, Paraguay y Perú.

¹⁸ Los medicamentos de moléculas pequeñas son compuestos de bajo peso molecular que se utilizan para diagnosticar, tratar o prevenir enfermedades, incluyen: la aspirina, la difenhidramina y los productos naturales. A pesar de la creciente atención del sector farmacéutico en los medicamentos biológicos, los medicamentos de moléculas pequeñas siguen siendo la categoría más grande.

Las principales reservas mundiales de litio en millones de toneladas (t/a) es ubican en Bolivia (21%), Argentina, (19.3%), Chile (9.6%), Australia, (6.4%), China (5.1%), Canadá (2.9%), Alemania (2.7%), México (1.7%). Argentina y Chile; los cuales concentraron 91% de las importaciones totales de EE. UU. entre 2016 y 2019 (Lajtmán & García Fernández, 2021).

Agregar valor al litio puede ser un objetivo movilizador de la política industrial. ALC en este momento se concentra en la fase de extracción del mineral y pierde participación conforme se avanza en la cadena de valor, mientras que crece la participación de los países asiáticos.

Gráfico N°26: Estimación y proyección de los usos finales del litio en el mundo, 2006-2030 (%)



Fuente: Cepal

(c) Energías renovables e hidrogeno verde

Pese a la reducción de la IED por la pandemia, las energías renovables se mantuvieron como el sector de mayor interés, con el 33% del monto de inversiones anunciadas para ALC en 2021. Con unos 20 millones de personas que no tienen acceso a la energía eléctrica, la inversión en este sector es una oportunidad para mejorar las condiciones de vida, generar empleo y cumplir con algunos de los ODS. Solo una inversión anual del 1.3% del PIB hasta el 2032, equivalente a US\$114 per cápita (US\$80 mil millones a precios constantes de 2010), puede cerrar las brechas de cobertura y llegar a una matriz eléctrica con más del 86% de energías renovables en ALC. Esto podría generar 7 millones de empleos y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero 30% (Cepal, 2021a).

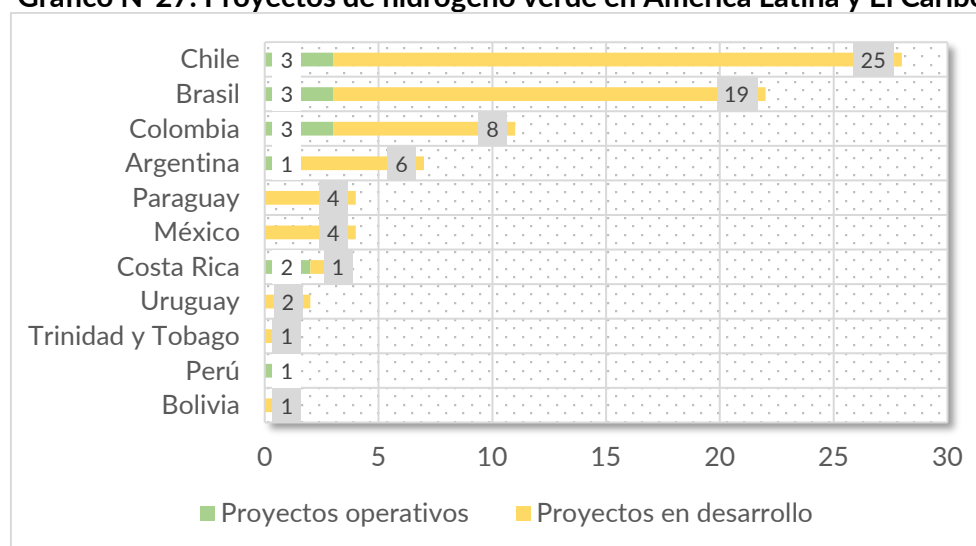
Otro recurso que se perfila como un aliado clave para lograr alcanzar las ambiciosas metas de descarbonización para 2050 es el hidrogeno verde, que puede permitirle a ALC una nueva inserción en la transformación de las cadenas de valor de la transición energética con la exportación de renovables a través del hidrogeno o de sus derivados como amoniaco y metanol verde. La región se encuentra muy bien posicionada para producir, almacenar y distribuir hidrógeno limpio a un precio competitivo. La principal ventaja radica en que la región tiene la matriz energética con el mayor porcentaje de energías limpias y renovables, además de una industria necesitada por descarbonizar sus procesos (Montes, 2022).

Los países de ALC están compitiendo por posicionarse en el mercado internacional del hidrógeno verde, que se espera tenga un gran despegue a partir de 2025. Según el índice de

desarrollo de la industria y basado en cinco parámetros, los países más avanzados de la región serían Chile, Colombia, Brasil, Uruguay, Argentina, Costa Rica y México. De estos destaca Chile por su Estrategia Nacional y una producción potencial de hidrógeno verde que podría llegar a 160 millones de toneladas anuales. Aunque ALC está lejos de producir hidrógeno verde a gran escala, los avances en regulación, planificación y programas de incentivos están teniendo un papel clave para atraer la atención de los desarrolladores y ofrecer buenas perspectivas a largo plazo (BNamericas, 2022b).

Según el Índice H2LAC de 2022, en la región había 84 proyectos operativos o en fase de desarrollo, que en 2021 produjeron 94 millones de toneladas de este recurso, cuyo aumento de la demanda genera un panorama alentador para grandes inversiones extranjeras en ALC.

Gráfico N°27: Proyectos de hidrógeno verde en América Latina y El Caribe



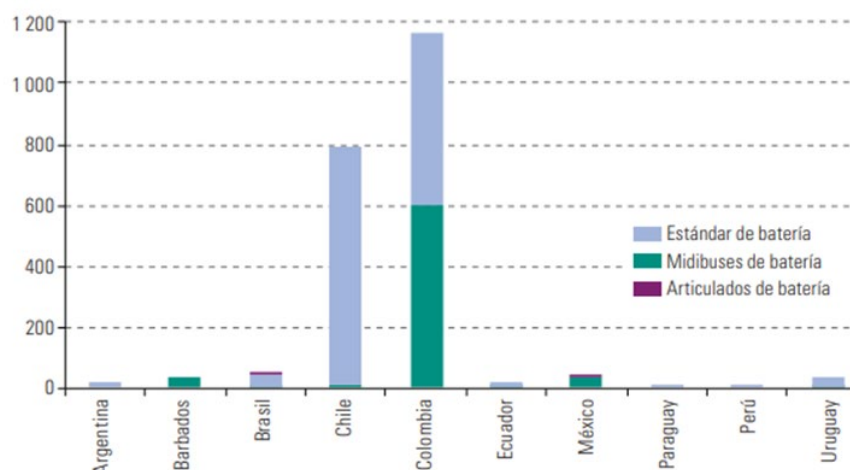
Fuente: H2LAC

(d) Electromovilidad

La tendencia mundial indica que el futuro del sector automotor será eléctrico. La UE le puso fecha límite a la gasolina: en 2035 dejarán de venderse autos nuevos con motor de combustión interna. El cambio climático y el proceso de transformación del sector automotor abren una oportunidad para promover inversiones y desarrollar capacidades productivas. Sin embargo, para avanzar en este sentido, se requieren políticas productivas para estimular la demanda y apoyar la oferta. En el segmento de autobuses eléctricos para el transporte público se encuentran las oportunidades más interesantes y donde es necesario definir una clara política productiva para todo el sector (Cepal, 2022).

De acuerdo con Cepal (2022), la adopción de normas y regulaciones ambientales más estrictas, con el propósito de reducir las emisiones de efecto invernadero, representa un paso importante para fomentar la electromovilidad. Más aún, algunos países de ALC, como Chile, Colombia y Costa Rica, han establecido metas para la electrificación de los vehículos del transporte público. Entre los países de ALC, han predominado instrumentos que promocionan la adquisición, utilización y circulación de autobuses eléctricos, pero en la mayoría de las iniciativas no se asigna prioridad a la adquisición de autobuses de producción local. En algunos casos se han otorgado exenciones tributarias y reducciones arancelarias a la compra e importación de autobuses eléctricos, por ejemplo, en Colombia (Bocarejo, 2022) y México (Vázquez, 2022). Esta situación, sumada a la falta de políticas e incentivos de apoyo a la fabricación o montaje de autobuses eléctricos, no ha incentivado la producción local.

Gráfico N°28: ALC, autobuses eléctricos por modelo y país, abril de 2022
(Número de unidades)



Fuente: Cepal

Continuando con el informe de inversiones de la Cepal (2022), las experiencias que se han dado para la incorporación de autobuses eléctricos en las flotas de transporte público son interesantes, pero todavía muy puntuales, y se limitan a algunas ciudades de la región. En la actualidad, Colombia lidera la incorporación de autobuses eléctricos, sobre todo en la ciudad de Bogotá, con 1,165 unidades, seguida de Chile (789), Brasil (49) y México (48). A pesar del incipiente aumento de la demanda de autobuses eléctricos en la región y las favorables perspectivas para los próximos años, la oferta regional no sigue el mismo ritmo. La falta de incentivos adecuados dificulta la capacidad de inversión en la transición hacia opciones bajas en carbono y de mayor eficiencia energética.

CAPITULO IV

BANCA DE DESARROLLO Y COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL

En el ámbito del comercio internacional, como resultado de los intereses geopolíticos, se ha puesto de manifiesto un conjunto de consideraciones que están influyendo en la naturaleza de las relaciones de negocios a nivel global y en el impulso al comercio internacional. A su vez, se observa en diferentes regiones que los países se están involucrando en iniciativas por territorios y transcontinentales, que incluyen una variedad de proyectos e involucran la movilización de grandes montos de financiación e inversión, para configurar corredores de infraestructura física con enfoques comerciales y geopolíticos. En este contexto, las instituciones financieras de desarrollo son un instrumento fundamental de los gobiernos, para articular las estrategias de los países y sectores productivos de América Latina y el Caribe, para competir en el ámbito internacional. Ello a través de apoyo directo a las empresas en su participación en los mercados internacionales, o indirectamente, mediante la financiación de la infraestructura local para mejorar su capacidad para competir internacionalmente.

4.1. La banca de desarrollo en el impulso del comercio e inversión

Tras haber atravesado, probablemente, el periodo de recesión más crítico de la historia reciente, ALC (-6.8% PIB en 2020) necesita una mayor movilización de recursos, atraer inversiones que ayuden a cerrar las brechas productivas y sociales, crear capacidades que le permitan construir sistemas productivos más dinámicos y capaces de crear mayor valor agregado. Todo ello enmarcado en la incorporación de criterios ambientales, sociales y de gobernanza, que permitan construir una economía más resiliente y sostenible.

El accionar de las entidades de desarrollo es fundamental, porque ayuda a cerrar la brecha de inversión existente en diversos sectores al impulsar la movilización de recursos. El apoyo financiero de los bancos de desarrollo ayuda a movilizar la participación de capital privado, atrayendo a diversos actores como bancos comerciales, fondos de inversión o empresas privadas. Estas intervenciones se realizan a través de instituciones con mandatos que van desde consideraciones generales hasta el cumplimiento de tareas más específicas.

En sus estrategias de inversión y apoyo al comercio exterior, los bancos de desarrollo utilizan instrumentos financieros similares a otras entidades financieras, generalmente préstamos (financiamiento de previo y posterior a embarques), para capital de trabajo, factoring internacional, *forfeiting*, garantías y seguros. Además, los bancos de desarrollo financian proyectos de infraestructura que apoyan el comercio internacional, como puertos, aeropuertos, carreteras y puentes. Esto ayuda a mejorar la eficiencia de la logística comercial y reducir los costos de transporte. Asimismo, pueden facilitar el acceso de las empresas a los mercados dándoles información de mercado, promoción comercial y oportunidades para establecer contactos; ayudar a las empresas a cumplir los reglamentos y normas comerciales de los distintos países.

En cuanto al acceso al financiamiento a las de empresa, las pymes son las que se enfrentan a mayores restricciones para utilizar y beneficiarse de las facilidades existentes en el financiamiento para el comercio e inversión. Para el caso de ALC, la internacionalización de las pymes es muy limitada. Su participación en las exportaciones totales de la región no supera el 5% en promedio, lo que contrasta con el caso de los países de la UE, donde las empresas de menor tamaño pueden llegar a generar más del 50% de las exportaciones. En cambio, las grandes empresas en ALC superan fácilmente el 80% de las ventas al exterior (Dini & Stumpo, 2020). Por ello, la Banca de Desarrollo busca facilitar mecanismos de apoyo para que un mayor número de pymes accedan al mercado regional y global como exportadoras de bienes y servicios con valor agregado, integrándolas a las cadenas de valor.

Tabla N°7: América Latina y Unión Europea (7 países). Participación de las empresas en las exportaciones, según tamaño (%)

País	Empresas			
	Microempresas	Pequeñas	Medianas	Grandes
Argentina ^a	0,3	1,6	6,5	91,6
Brasil ^b	0,1	0,9	9,5	82,9
Chile	-	0,4	1,5	97,9
Alemania	8,0	12,0	18,0	62,0
España	11,1	13,3	22,6	47,1
Francia	17,0	10,0	15,0	58,0
Italia	9,0	19,0	28,0	44,0

Fuente: Dini & Stumpo (2020)

En ese sentido, los bancos de desarrollo desempeñan un rol importante como catalizadores para el desarrollo del financiamiento al comercio exterior, y para reforzar las políticas públicas que permitan una mayor internacionalización de las pymes. Los bancos de desarrollo apoyan y fomentan las exportaciones e inversión garantizando las transacciones comerciales y de inversión internacionales y proporcionando financiación directa.

El financiamiento respaldado por los bancos de desarrollo es especialmente útil para las pymes, porque les permite realizar transacciones normalmente reservadas para entidades más grandes, que cuentan con mayores recursos comerciales y financieros.

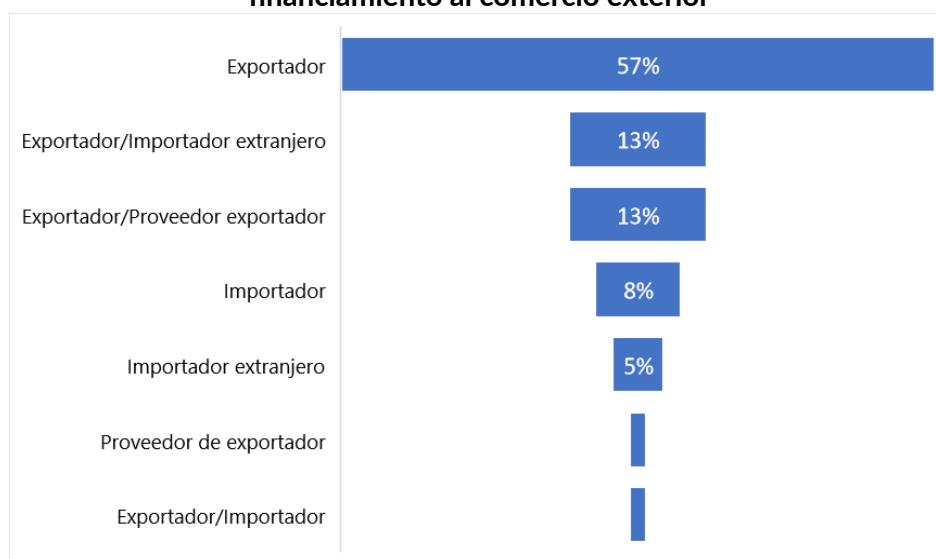
Al respecto, sobre la base de información de programas de financiamiento del comercio exterior de 19 bancos de desarrollo de 12 países de ALC, recopilada por ALIDE en 2022, se observa que los programas más frecuentemente ofrecidos por estas instituciones son de pre o post financiamiento de exportaciones, con un 38% del total de programas implementados. En segundo lugar, los descuentos y anticipos de facturas y el leasing representaron el 17% y 10% del total de programas, respectivamente. Del análisis de programas dirigidos al financiamiento del comercio exterior por parte de los bancos de desarrollo, se identifica que los beneficiarios son exportadores, importadores, importadores extranjeros y proveedores de los exportadores. El 57% de los programas están destinados exclusivamente a exportadores, y asumiendo aquellos programas que tienen a los exportadores como uno de sus posibles destinatarios, ese porcentaje se eleva a 85% (gráfico 29).

Cabe señalar que aquellos programas que financian importaciones consideran la adquisición de insumos para producir bienes exportables, es decir, importan materia prima o bienes de capital. En materia de ayuda indirecta a los exportadores locales, a través del financiamiento al importador extranjero, destacan el Banco do Brasil y BNDES; y en cuanto a programas de financiamiento a los proveedores de exportadores, otra ayuda indirecta a estos últimos, destacan entidades como Nafin-Bancomext. La modalidad operativa de estos programas de financiamiento al comercio exterior es principalmente de forma directa, en 73% de los casos.

En función del tamaño de la empresa exportadora, se observa que la mayoría (65%) son de carácter general, aunque se han detectado algunos pocos casos que están dirigidos a algún sector en particular como las pymes o la gran empresa (gráfico 30). Algunos ejemplos son: el programa del BNDES llamado “Exim Post-embarque Aeronaves”, que está dirigido a la producción aviones y motores para aeronaves; y “Aliado Exportador”, de Banco de Comercio Exterior de Colombia (Bancoldex), que apoya los planes de internacionalización de las pymes a partir de un crédito directo en dólares para capital de trabajo. A su vez, el Banco Nacional de las Exportaciones (Bandex) tiene a disposición de las empresas lideradas por mujeres

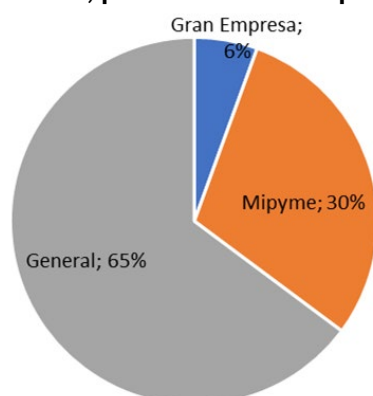
dominicanas el “Fondo Mujer Exportadora”, que busca incentivar la exportación de estas pymes.

Gráfico N°29: Bancos de Desarrollo de ALC: beneficiarios de los programas de financiamiento al comercio exterior



Fuente: ALIDE / CEPAL
Elaboración propia

Gráfico N°30: Bancos de Desarrollo de ALC: programas de financiamiento al comercio exterior, por tamaño de empresa



Fuente: ALIDE
Elaboración propia

Por último, de la información analizada se concluye que el fomento al comercio intrarregional no forma parte fundamental de los programas de los bancos de desarrollo de la región. Gran parte de los programas de financiamiento al comercio exterior revisados tienen un enfoque general y no intrarregional. Una excepción a esta tendencia es el BICE de Argentina, que lanzó líneas de crédito a tasas bonificadas (subsidiadas) para fomentar el comercio bilateral con Brasil, y por el cual el BICE firmó un acuerdo con el BNDES con el objetivo de impulsar proyectos en común. La medida prevé una ampliación a US\$55 millones de créditos a tasa subsidiada por el Ministerio de Desarrollo Productivo de Argentina, y una línea de inversión que totaliza los US\$49 millones para créditos de hasta siete años con tasa subsidiada por el Fondo Nacional de Desarrollo Productivo (Fondep). Además, incluye un cupo de US\$5.5 millones exclusivo para mipymes que exporten a Brasil, con una bonificación de tasa extra de 2 puntos, para aquellas que exporten por primera vez. Es importante tener en cuenta que 55% de las exportaciones de

Argentina a Brasil son de manufactura industrial, mientras que hacia el resto del mundo este porcentaje no supera el 20% (De Mendiguren, 2021).

También en Argentina, el Banco de la Provincia de Buenos Aires (Bapro) optó por dinamizar la producción para incentivar la internacionalización de las pymes. Ello luego de analizar que las cadenas regionales de valor forman parte como proveedoras de materias productivas y productos industriales muy básicos. Así, el banco logró que el 87% de las colocaciones se dirijan a empresas (7.3 de cada 10 dólares son dirigidas a pymes), especialmente del sector industrias, servicios y producción. Asimismo, brinda acompañamiento a las pymes en su proceso de internacionalización e introducción en nuevos mercados, a través de reuniones bilaterales entre empresarios exportadores y posibles importadoras internacionales; y a importadores para establecer redes de contacto y comercio con exportadores del exterior.

Aunque específicamente no se encuentran programas dirigidos a apoyar el comercio entre países de la región, hay algunos que en la práctica pueden tener ese carácter. Por ejemplo, el programa “Garantía Comercio Exterior”, con el cual Bancomext otorga una garantía para que los intermediarios financieros en el extranjero (como los de la región) financien a compradores de productos y/o servicios mexicanos. Asimismo, Bancomext firmo un convenio con Bladex a través del cual, este último podría financiar a empresas importadoras de bienes o servicios mexicanos que estén participando en proyectos que representen su internacionalización; de origen mexicano que exporten o generen divisas; y extranjeras participantes en proyectos considerados como IED en México.

Del mismo modo, FIRA y Bancomext se asociaron al Centre Port, de Canadá, para apoyar a que las empresas mexicanas incrementen su comercio como proveedores en los mercados de Canadá y el Medio Oeste de EE.UU. Esta alianza le genera a las pymes mexicanas la posibilidad de acceder a nuevas oportunidades de comercio e inversión, y que los productos y el capital mexicano lleguen al mercado canadiense de manera eficiente y a menores costos; y acompañar la internacionalización de empresas mexicanas con financiamiento blando, promoción y apoyo a las exportaciones y asistencia financiera y técnica para el desarrollo de proyectos agrícolas y de infraestructura. El objetivo es que las empresas tengan un brazo comercial o productivo en Canadá para que puedan operar nuevas oficinas o colocar sus productos y servicios en mercados de productos procesados en los que ya tienen presencia en Canadá. Bancomext, apoya con financiamiento y garantías, principalmente a pymes. FIRA con recursos y apoyos financiero y tecnológico a los sectores agropecuario, forestal, pesquero y rural, y programas y productos de financiamiento y/o garantías a empresas que participan con Centre Port.

México tiene desde hace varios años un tratado bilateral con Estados Unidos que busca impulsar las actividades de las pymes para incorporarse en las cadenas productivas de EE. UU., y viceversa. Sin embargo, para que las pymes puedan ingresar a estos circuitos es un riesgo, por lo que los bancos e desarrollo como Bancomext-Nafin, cuentan con diversos instrumentos de financiamiento que incluyen tanto crédito como garantías y *equity* para las distintas etapas del proceso de desarrollo y evolución de las empresas, para todas las etapas del proceso de producción y comercialización, complementado con programas de capacitación para garantizar la sobrevivencia de los negocios al momento de internacionalizarse. Aún hay un gran camino por recorrer en México para bancarizar a las pymes y ayudarlas en su proceso de internacionalización, por lo que las instituciones financieras representan un vehículo para reducir este tipo de brechas

El Banco Nación Argentina y el Banco Nacional de Fomento (BNF) de Paraguay, por su parte, establecieron un acuerdo para delinear líneas de créditos que permitan a las pymes paraguayas instaladas en Argentina acceder a préstamos y otorgar el servicio de remesas a clientes connacionales de ambos bancos, residentes tanto en Argentina y Paraguay. Con este convenio

tanto empresas argentinas como paraguayas podrán realizar negocios binacionales cruzando sus monedas y sin necesidad de dólares, lo que abarata costos (ADN, 2018).

El Banco de la República Oriental del Uruguay (BROU) juega un rol central en el financiamiento y en el crecimiento económico inclusivo apoyando al sector privado mediante una amplia oferta de productos de corto, mediano y largo plazo. Pese a la gran oportunidad de internacionalización de las pymes, el porcentaje de participación de estas empresas en las exportaciones es casi ínfimo. Frente a ello, el BROU ha buscado, por un lado, brindar un programa integral de apoyo en el proceso de internacionalización de las empresas, así como un conjunto de servicios asociados para reducir los costos y promover la inserción de estos negocios en los mercados internacionales. Junto con organizaciones como la Unión de Exportadores, la Agencia Nacional de Desarrollo, la Agencia Nacional de Promoción de Inversiones y Exportaciones, y la Agencia de Investigación e Innovación, han desarrollado un programa piloto llamado “Pyme al Mundo”, para brindar a las pequeñas y medianas empresas las herramientas, recursos, capacidades y asesoramiento necesario para poder internacionalizarse y mantenerse en el mercado. Para el programa, se seleccionó a 21 empresas. La iniciativa se desarrollará en tres fases: determinación del plan para la internacionalización; implementación del plan, y análisis de resultados.

4.2. Contribución de la Banca de Desarrollo al financiamiento de la infraestructura productiva como soporte de la competitividad

Los bancos de desarrollo son fundamentales para fomentar la infraestructura productiva, no solo a través de créditos para bienes de capital, sino también con financiamiento a la conectividad (carreteras, vías férreas, puertos, aeropuertos), la generación de energía, las TIC, y, en general, a aquellas infraestructuras que mejoran la competitividad, la logística, y facilitan el acceso a mercados, el comercio, y el turismo; es decir, aquella infraestructura que propicia la base sobre la que interactúan los factores de producción, que posibilita las transacciones dentro de una zona geográfica y económica determinada, y de esta con el exterior.

Sin embargo, la nueva realidad impuesta por el cambio climático hace necesario llevar a cabo un proceso de transformación en las tradicionales formas de producir o construir, lo que conduce a la necesidad de que la infraestructura productiva deba ser sostenible¹⁹, toda vez que las decisiones sobre la cantidad, el tipo y la ubicación de las inversiones de infraestructuras de hoy tendrán impactos durante generaciones sobre el clima, los recursos naturales y el ambiente. Esta infraestructura debe ser resiliente y tener la capacidad para funcionar y satisfacer las necesidades de los usuarios durante y después de un peligro natural. Servicios de infraestructura poco fiables pueden tener efectos adversos sobre la operación de las cadenas de valor, reduciendo la productividad agregada y comprometiendo la competitividad de una economía (Rentschler y otros, 2019).

En este marco, los bancos de desarrollo se encuentran en una posición única para apoyar el financiamiento de infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva debido a la naturaleza de su mandato. Su objetivo abarca la promoción del desarrollo socioeconómico, a través del financiamiento directo y mediante acciones para fomentar la expansión de la participación del sector privado y financiero. En relación con ello, ALIDE (2022) identificó que el 70.4 % de los bancos de desarrollo financian, de una u otra manera, la infraestructura productiva y de servicios básicos, principalmente de rubros vinculados a la construcción de vías de comunicación (terrestres, aéreas y marítimas) en un 38%; obras de agua y saneamiento en 22%;

¹⁹ Entendida que se enmarca en el cumplimiento de ciertos estándares que buscan: Primero, que sus efectos adversos sobre el clima global sean mínimos. Segundo, que sea resiliente a los efectos del cambio climático, y que tenga efectos mínimos sobre los recursos naturales y los ambientes locales.

generación de energía en 17%; y la logística de distribución (sistemas de almacenaje y refrigeración) en 10%. Los instrumentos más utilizados son préstamos de mediano y largo plazo en el 23% de los casos; fideicomisos en 20%; créditos sindicados, 14%; y en menor medida a través de garantías en 6%.

Las modalidades de financiamiento más utilizadas son el crédito directo a privados, principalmente para proyectos de pequeña y mediana envergadura, como los de generación de energía renovable; los préstamos a gobiernos subnacionales; y los créditos de mediano y largo plazo y la administración de fideicomisos, instrumentos operados por la banca de segundo piso. Los bancos de desarrollo contribuyen, además del financiamiento, aportando capacidades técnicas y financieras: capacidades técnicas para la identificación, formulación y ejecución de proyectos de infraestructura, y la evaluación de sus riesgos ambientales y sociales; y capacidades financieras para proveer fondos propios y del sector privado; para propiciar acciones conjuntas de financiamiento con otras instituciones financieras, fideicomisos, organizaciones auxiliares del crédito y con los sectores social y privado; y participar temporalmente en el capital social de empresas.

Además, estas entidades actúan como agentes financieros o consejeros técnicos en la planeación, financiamiento y ejecución de programas, proyectos y obras de servicios públicos o de interés social, relacionados con su mandato, a solicitud de sus gobiernos nacionales y subnacionales. A continuación, recogemos la experiencia de bancos de desarrollo que vienen impulsando el financiamiento de infraestructura productiva.

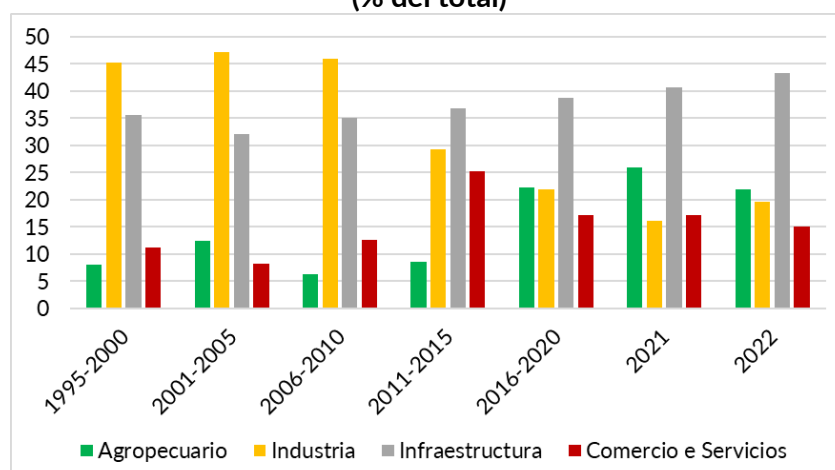
- **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Brasil**

El BNDES apoya al sector infraestructura a través de financiamiento de largo plazo, financiamiento directo e indirecto, vía intermediarios financieros. En el primero, el financiamiento está asociado a inversiones de mayor monto y plazo; y en el segundo, el intermediario financiero otorga un crédito a sus clientes para su aplicación únicamente en los fines admitidos por la Banca de Desarrollo, como la adquisición de un bien de capital. Estas operaciones indirectas van generalmente dirigidas a proyectos de inversión de menor valor, baja complejidad y menor plazo respecto al crédito directo. El BNDES complementa su capacidad financiadora, combinando sus recursos y del mercado de capitales, a través de la emisión obligaciones para empresas del sector, como debentures que son adquiridos por los bancos para mantenerlas en tesorería o para ser colocadas en los fondos de inversión que administran; y las debentures de infraestructura, que están a disposición de las personas físicas, que buscan diversificar el riesgo y la rentabilidad de sus carteras, que gozan de exención del impuesto sobre la renta. También, el BNDES estructura proyectos de concesiones y asociaciones público-privadas.

A partir del 2006, la infraestructura volvió a ser el sector principal de los créditos del banco. Desde el periodo 2006-2010, los desembolsos al sector infraestructura continuaron ganando peso en la estructura de desembolsos totales del banco, y representaron en promedio el 32% de estos, hasta llegar a un máximo de 43.3% en 2022. Los desembolsos realizados por el BNDES en el 2022 para fomentar el desarrollo en diversos sectores totalizaron US\$18.5 mil millones, 51.7% más que en 2021. Del 43.3% destinado al sector infraestructura, casi 90% estuvo orientado a inversiones en el sector energético y de transportes. Solo el financiamiento orientado a la infraestructura de transporte en todas sus formas representó el 44% del total; la energía²⁰ el 39.6%; servicios básicos el 6.9%; construcción el 3.4%; y el sector telecomunicaciones el 1%.

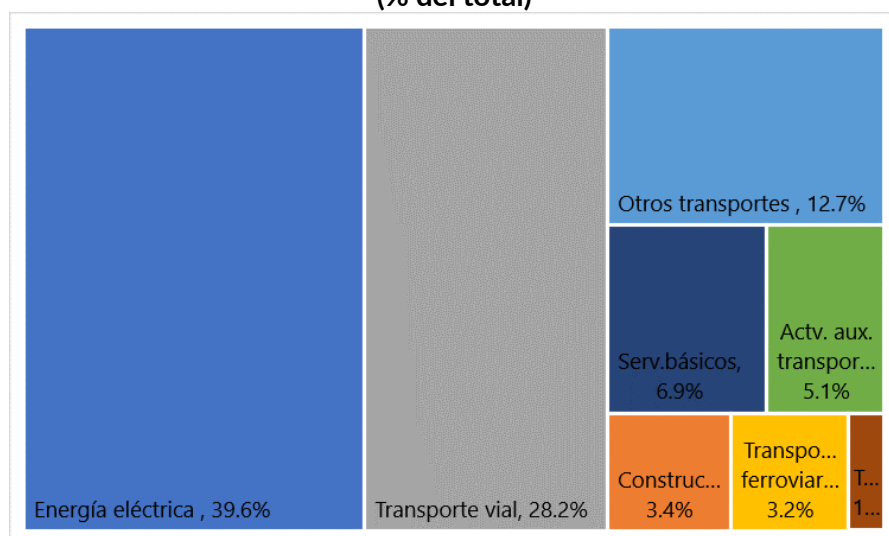
²⁰ El sector energético incluye el financiamiento de la generación de energía hidráulica, eólica, térmica, nuclear y de biomasa, además del apoyo a la transmisión, distribución y racionalización del uso de la energía.

Gráfico N°31: Estructura de los desembolsos del BNDES por sector económico (% del total)



Fuente: BNDES / Elaboración ALIDE

Gráfico N°32: Estructura del financiamiento del BNDES para infraestructura 2022 (% del total)



Fuente: BNDES / Elaboración ALIDE

Consciente de los enormes desafíos que enfrenta Brasil de cara al 2030, el banco proyectó que en el sector infraestructura se requieren inversiones por alrededor de US\$590 mil millones. Solo el sector transporte, donde la logística está concentrada en las carreteras, que soportan el 61% del total de la carga, de 1.7 millones de kilómetros de carreteras disponibles solo el 12.4% están debidamente pavimentadas. Estos desafíos llevaron al BNDES a la creación de una “Fábrica de Proyectos”, que están respaldados en su diagnóstico que el déficit de infraestructura en Brasil se debe a una gran falta de proyectos bien estructurados, que permitan la atracción de recursos privados.

BNDES: Fábrica de Proyectos

Desde el 2019, el BNDES pasó a actuar como banco de servicios del estado brasileño, complementando la oferta de financiamiento. La combinación de proyectos bien estructurados y financiamiento de proyectos a largo plazo ha cambiado la realidad de la infraestructura de Brasil, permitiendo mayores volúmenes de deuda, reduciendo las garantías de los inversionistas, atrayendo nuevos jugadores y mejorando la gobernanza del sector (BNDES, 2022).

En menos de tres años, el banco se convirtió en el líder mundial en estructuración de proyectos, según Infralogic. La entidad pasó de haber estructurado 22 proyectos en agosto de 2019 a más de 160 en 2022, lo cual representó US\$852 millones en capital movilizado. Se estima que, solo del 2021 a 2026, el 30% de las inversiones comprometidas en saneamiento y carreteras en Brasil serán resultado de proyectos del banco. En 2020, el BNDES lanzó el "Hub de Proyectos", portal que reúne todo el portafolio de proyectos. En este, es posible consultar las características y el estado de cada proyecto en estructuración, además de informaciones sobre todos los sectores en los que actúa el banco.

La creación de esta Fábrica hizo que el banco fuera más allá de la posición de acreedor y pasó a actuar como vehículo para la modernización del Estado. Solo durante la primera ronda de estructuración en infraestructura de saneamiento, el BNDES atrajo al mercado al menos a seis grupos, con jugadores globales en estructuración de capital y un participante del sector energético, así como puso a tres consorcios en la disputa por los servicios de agua y alcantarillado en el interior y en la selva de Alagoas. Asimismo, se presentaron 43 ofertas por los Puertos de Espírito Santo, y se montó la operación más grande del sector energético en el mundo.

BNDES: Cofinanciamiento, garantía y *project finance*

La gran capacidad del banco de relacionarse con diversas instituciones financieras nacionales y extranjeras, fondos internacionales y organismos multilaterales, le impulsó a desarrollar nuevas modalidades de financiamiento, teniendo al cofinanciamiento y la tolerancia de mayor riesgo como fundamentos básicos para estructurar sus operaciones. Uno de los instrumentos de este nuevo papel en el financiamiento a la infraestructura es el *project finance* sin recursos²¹.

En 2021²², el banco lanzó el programa "Servicios de Coordinación em Ofertas Públicas", a través del cual actúa como coordinador de las ofertas públicas de debentures, y contribuye con su capacidad de estructurar proyectos de infraestructura y viabilizar las colocaciones ofreciendo garantía firme. Este servicio incentiva la emisión de títulos privados de largo plazo, señalando a los inversores individuales o institucionales la calidad de los activos y fomentando el desarrollo del mercado de debentures a largo plazo. Además, permite apoyar emisiones o series destinadas a financiar reorganizaciones societarias, capital de trabajo y reestructuración financiera.

En resumen, la estrategia enfatiza el fomento de la oferta de crédito a largo plazo por el mercado, lo que posibilita que los recursos de la entidad sean invertidos en proyectos de gran impacto social, así como en la cobertura de riesgos que el sector privado tiene dificultad en asumir. A través de estas innovaciones, el Banco promueve simultáneamente el "crowding in"

²¹ Este instrumento permitió la estructuración de varias operaciones que pudieron haber tenido dificultades para acceder al crédito, como la concesión de la MT-100, una autopista de cerca de 100 km de longitud en Mato Grosso; la financiación de la línea 6 del metro de São Paulo, que prevé la creación de 15 estaciones y sus accesos en 15.3 km de vía; y las inversiones de Aena en seis aeropuertos del Bloque Nordeste, concedidas al sector privado en 2020, con el fin de modernizar y ampliar las infraestructuras aeroportuarias, con un aumento estimado del 50% de la capacidad aeroportuaria, y un flujo estimado de 19 millones de pasajeros en 2030.

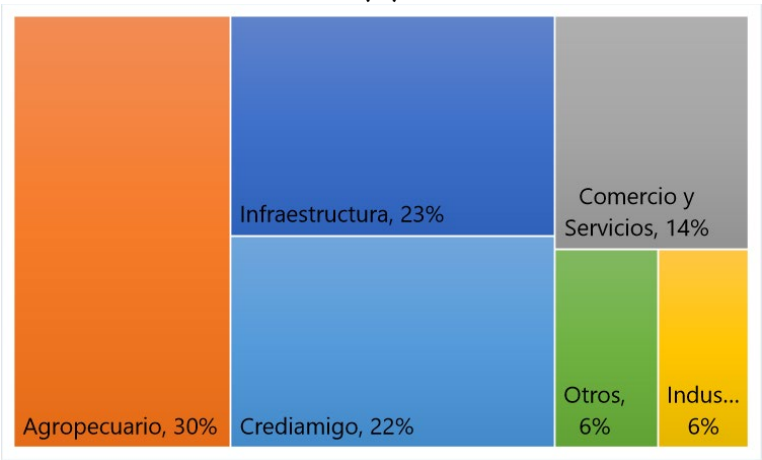
²² Ese mismo año, BNDES realizó la primera estructuración para una oferta pública de debentures, participando en la emisión total de 341 millones de Gás Natural Açú (GNA I), que ganó el IJGlobal Awards 2021 - Refinancing Deal of the Year. GNA I cuenta con 1.338,3 MW de potencia, suficiente para abastecer las necesidades de cerca de 6 millones de hogares brasileños, contribuyendo a la seguridad energética del país. Desde el inicio del proceso de estructuración de debentures, el BNDES ya actuó como estructurador/coordinador en cuatro ofertas públicas. Totalizan US\$795 millones en financiamiento para operaciones de infraestructura, de los cuales el Banco desembolsará apenas US\$227 millones, una proporción del 29% del total invertido.

del mercado de financiamiento e inversión privada, atrayendo nuevos actores y proporcionando más recursos al sector, además de multiplicar el impacto de sus recursos.

- **Banco do Nordeste (BNB), Brasil**

A través del Fondo Constitucional del Nordeste (FNE)²³, el BNB ha ampliado gradualmente su apoyo a los proyectos de infraestructura en su área de actuación. Desde el 2018, el banco incursionó en el financiamiento de Infraestructura con el lanzamiento de su línea de crédito “FNE Proinfra”. Anteriormente no podía utilizar los recursos del FNE para financiar al sector energético. En 2022, el BNB desembolsó US\$9,300 millones con recursos del FNE y otras fuentes, siendo el mayor monto en la historia del banco, con lo que generó un incremento de 23.5% en la inyección de fondos a la economía nordestina, respecto al año 2021. El sector infraestructura fue el principal receptor con US\$2,090 millones (22.5% del total).

Gráfico N°33: BNB, Estructura de los desembolsos por sector económico (%)



Fuente: Banco do Nordeste (BNB),

El banco está buscando ir más allá del financiamiento recurrente de la región, como el saneamiento básico, para ampliar el financiamiento a la infraestructura de energías renovables y la logística, que son fundamentales para un mayor crecimiento de la región. En los últimos cuatro años, los proyectos de energía renovable en el área de actuación del BNB ya recibieron más de US\$4,700 millones. Este monto corresponde a todas las operaciones de crédito para paneles eólicos y solares de todos los tamaños de clientes. Solo en 2022, el banco comprometió US\$1,110 millones. Además, planea invertir US\$378 millones en el área de infraestructura y energía de Ceará, de un total US\$1,900 millones del FNE Verde. Del monto por invertir, US\$189 millones será destinado a la promoción del polo Hidrógeno Verde (H2V). En materia logística, el banco desembolsó US\$150 millones para obras de reforma y modernización de tres aeropuertos. Los fondos provienen de la línea de crédito FNE Proinfra. Asimismo, el banco financió la construcción de otras obras realizadas mediante asociaciones público-privada (APP)²⁴.

²³ Los recursos provienen de la recaudación del Impuesto a la Renta y del Impuesto a los Productos Industrializados al sector eléctrico. El financiamiento del BNB, con recursos de la FNE, está limitada a R\$ 1.7 billones por grupo financiero. BNB puede financiar, con recursos de la FNE, proyectos en el Nordeste y Norte de los Estados de Minas Gerais y Espírito Santo.

²⁴ Por ejemplo, la construcción del puente Estrada do Feijão, sobre el río São Francisco, que une Barra y Xique-Xique, en Bahía, un costo de US\$25 millones mediante una asociación público-privada entre el gobierno del estado y la Concesionaria Estrada do Feijão.

- **La Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), Colombia**

Entidad especializada en impulsar el desarrollo de la infraestructura por medio de estudios de prefactibilidad y factibilidad, la estructuración integral de proyectos, y la consecución de recursos para el financiamiento de proyectos. La FDN ha concentrado sus esfuerzos en gestionar e incentivar el financiamiento y la estructuración de proyectos de infraestructura, y apoya el banco de proyectos de infraestructura del Estado colombiano.

Tabla N°8. FDN: productos y servicios

Estructuración	Finanzas estructuradas	Certificados de depósito a término
Estudios y diseños de prefactibilidad y factibilidad	Deuda senior	Ofrece a los inversionistas institucionales CDT desmaterializados, con una rentabilidad según el plazo establecido.
Estructuración integral	Facilidad de liquidez multipropósito	
Estudios sectoriales requeridos en la preinversión	Garantía bancaria	
Asesoría y acompañamiento en adjudicación	Fondeo en pesos	
Banca de Inversión	Deuda Miniperm	Bonos
Estructuración financiera de proyectos	Compra de derechos económicos a distribuidoras/comercializadoras de energía (CDE)	Pueden ser ordinarios, híbridos o temáticos.
Reestructuración de deuda	<i>Project Finance</i>	
Consecución de recursos	Mercado de Capitales:	
Valoración y asesoría en procesos de enajenación de activos del estado	*Tipos de estructuraciones:	
Análisis fiscal de entidades públicas para identificación de fuentes de financiación	Titularizaciones	
Diseño y desarrollo de vehículos financieros	Bonos construcción o día cero	
Evaluación de proyectos	Bonos OyM	
Negocios fiduciarios	Vehículos de inversión	
	Productos y servicios:	
	Asesoría en estructuración de soluciones en el mercado de capitales	
	Compromiso de suscripción de títulos (CST)	
	Garantía parcial	
	Estándares socio ambientales	

Fuente: Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)
Elaboración ALIDE

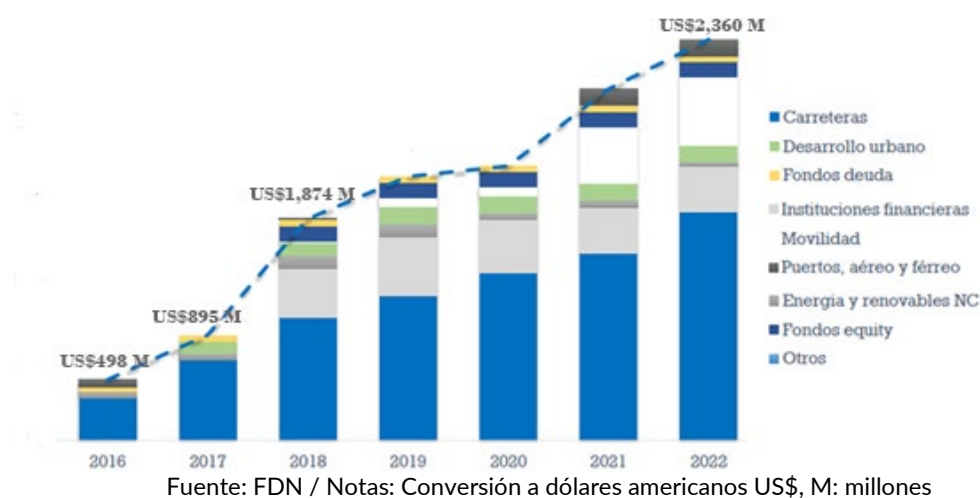
Entre sus productos financieros, se destacan la deuda senior y subordinada para proyectos de largo plazo, garantías, líneas de liquidez, mejoras crediticias, estandarización de productos financieros, emisión de bonos de infraestructura, asistencia técnica y fondeo en moneda local a bancos internacionales y multilaterales. A esto se suma un rol dinamizador en la creación de fondos de deuda, de vehículos de inversión, los cuales han incentivado a la participación de distintos inversionistas, incluidos los inversionistas institucionales. Hasta el 2022, la FDN ha estructurado proyectos por el monto de US\$9,450 millones en proyectos en ejecución y finalizado la etapa de estructuración²⁵.

²⁵ Donde resaltan proyectos como: la segunda línea del metro de Bogotá, el tren ligero del metro de Medellín por la calle 80, el tren de cercanías del Valle del Cauca, plataforma logística de Antioquia, la extensión de la línea 1 del metro de Bogotá y el Corredor férreo entre la Dorada y Chiriguaná. Además de eso, en banca de inversión está liderando la reestructuración de Transcaribe, que es un proyecto importante para replicar en otros municipios con transporte masivo y sigue trabajando en propuestas para un fondo de carga para sustituir vehículos contaminantes por vehículos eléctricos.

La FDN es uno de los financiadores individuales más importante del programa de concesiones viales de cuarta generación, con un 13.6% de los compromisos de financiamiento. Con US\$1,400 millones a diciembre de 2022, en más de 10 proyectos a través de deuda sénior, garantías bancarias, líneas de fondeo y facilidades de liquidez.

En otros sectores, es la más grande financiadora de proyectos de movilidad eléctrica en el mercado colombiano. En el año 2022, financió al proyecto “Green Móvil”, que dotará al sistema de transporte masivo de Bogotá con 406 buses eléctricos, Transmilenio, con US\$94.3 millones, donde el crédito de deuda senior correspondió al 66% del total de la financiación, y una línea de liquidez por US\$14.1 millones (FDN, 2023).

**Gráfico N°34: FDN: compromisos acumulados
(En US\$)**



Durante el 2022, la FDN ha comprometido US\$2,360 millones, de los cuales la mitad están desembolsados, y en los próximos años espera terminar de desembolsar lo restante. Pero no solo se incrementaron estos recursos, sino que se han ido ampliando los compromisos en otros sectores. A los proyectos disponibles en carreteras, se han sumado proyectos en movilidad, puertos, aeropuertos, líneas férreas, energía, y otros. En materia de sostenibilidad, al financiamiento de buses eléctricos, se suma la participación de la FDN como financiador en el sector de movilidad urbana con la firma del contrato de crédito del Metro Calle 80 de Medellín por US\$236 millones. Así mismo, la financiera está avanzando en el análisis crediticio de proyectos en telecomunicaciones que buscan mejorar la conectividad digital de zonas apartadas de Colombia, la generación de energía eléctrica a partir de fuentes renovables no convencionales, la recuperación de la navegabilidad fluvial y la mitigación de potenciales inundaciones.

- **Financiera del Desarrollo Territorial (Findeter), Colombia**

Findeter financia proyectos que promueven la integración territorial, la infraestructura y logística, complementando el accionar de la Agencia Nacional de Infraestructura. En el 2022, Findeter financió proyectos en 12 sectores por el monto de US\$905 millones, 57.4% más que el año anterior. Los sectores que recibieron mayores desembolsos son transporte, con 25.8%; salud, con 24.1%; desarrollo urbano, con 14.4%; y desarrollo energético, con 11.7%.

Tabla N°9: Findeter, desembolsos por sector 2021-2022
(%)

Sectores	2021	2022	Diferencia
Transporte	27.5%	25.8%	-1.7%
Salud	8.7%	24.1%	15.5%
Desarrollo urbano	20.0%	14.4%	-5.6%
Desarrollo energético	20.2%	11.7%	-8.5%
Educación	8.2%	9.9%	1.8%
TICs	1.6%	n.d.	n.d.
Otros	13.8%	14.0%	-1.4%

Fuente: Findeter
Elaboración ALIDE

La financiera cuenta con líneas de crédito para los sectores de energía, infraestructura y transporte, con plazos hasta de 15 años y tres de gracia. Además, brinda asistencia técnica y estructura proyectos de infraestructura en varias regiones del país²⁶.

Findeter ha desarrollado 17 proyectos de planificación territorial en 30 municipios y 21 departamentos, así como planes de ordenamiento departamental; planes de acción en el marco de los programas Ciudades Sostenibles y Ciudades Emblemáticas, el sistema de transporte público de Manizales (Caldas), entre otros. En estructuración de proyectos, Findeter ha brindado asistencia técnica para 39 proyectos que han beneficiado a 34 municipios. Además, participa en la financiación de otros proyectos especiales²⁷.

- **Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), México**

Banobras otorga financiamiento a estados, municipios y proyectos con participación privada. A los dos primeros no solo les brinda financiamiento, sino también asistencia técnica para fortalecer su gestión y contribuir al fortalecimiento de sus finanzas públicas. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura con participación privada, Banobras financia los grandes proyectos que permiten mejorar la competitividad del aparato productivo e impulsar el crecimiento económico. Con este financiamiento, se desarrollan proyectos en diferentes sectores estratégicos: transporte, carreteras, energía, TIC, entre otros.

Al cierre del 2022, la cartera de crédito de Banobras ascendió a US\$27,700 millones, lo que representó un crecimiento de 10.3% respecto al 2021. En el 2021, el banco obtuvo por tercer año consecutivo el mayor crecimiento en desembolsos de crédito²⁸ con US\$4,800 millones. En el 97% de casos, estos desembolsos se otorgaron de manera directa, mientras que el 3% fue otorgado vía crédito inducido²⁹, través de distintos productos, servicios y programas³⁰.

²⁶ Entre las iniciativas financiadas, a entidades públicas y empresas están proyectos de movilidad como los intercambios viales en municipios del Valle de Aburrá (con unos US\$58 millones), que permiten mantener las cadenas de suministro a EE. UU. en el río Magdalena como vía para llegar o salir del puerto; el túnel del Toyo en Antioquia, que promete bajar a 4 horas el tiempo de viaje entre Medellín y el Urabá. El túnel, de 9.75 kilómetros, el más extenso de Colombia, implica una inversión de \$2 billones de pesos. Asimismo, la construcción del Cable Aéreo Pereira, la renovación del parque automotor de Aburra. Anteriormente, había financiado la compra de 22 vagones para el metro de Medellín (US\$13 millones) entre otros.

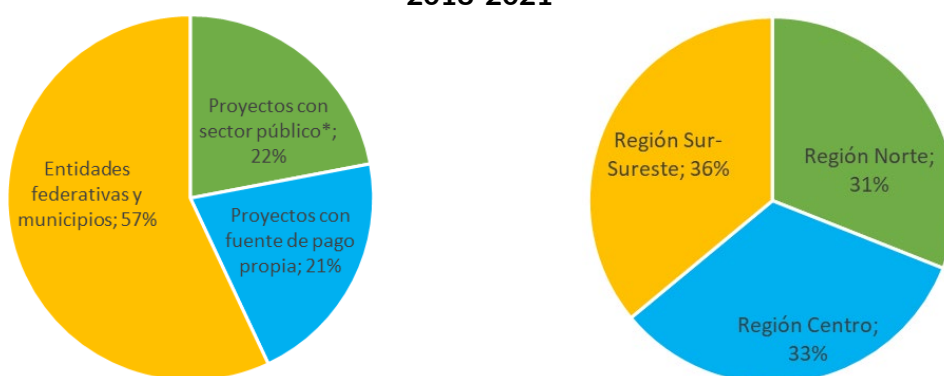
²⁷ Proyectos como: 1) En la reconstrucción de la Isla Providencia, la ampliación de la plataforma y construcción de la nueva terminal del Aeropuerto El Embrujo y de la torre de control, el dragado del puerto de Barranquilla; 2) Vías del Samán: en convenio con el Invías, Findeter ejecuta proyectos como la doble calzada Cerritos – La Virginia; la doble calzada La Romelia – El Pollo; la intersección Tacurumbí; el mejoramiento de la vía Cartago – Alcalá y la gestión integral de los corredores; y, 3) Vías de la Cigarra: Findeter para la administración de recursos y el mantenimiento de tramos de vías de los municipios de Rionegro y Lebrija en Santander.

²⁸ Crédito tradicional y sindicados, refinanciamientos, reestructuras y fondeo a intermediarios financieros.

²⁹ Garantías financieras, avales, refinanciamiento garantizado y líneas de crédito contingentes.

³⁰ En cuanto a los resultados alcanzados, estos últimos años, se destacan por líneas de negocio dirigidos a la infraestructura productiva los siguientes: 1) Financiamiento a Estados, Municipios y sus Organismos: construcción de la Línea 1,

**Gráfico N°35: Otorgamiento de crédito por tipo de línea de negocio y regiones
2018-2021**



Fuente: Banobras

Notas: (*) Desembolsos a proyectos de infraestructura a cargo del Gobierno Federal

En el sector vial, el banco participó en el financiamiento de 12 proyectos de rehabilitación, conservación, modernización o ampliación de tramos carreteros, los cuales benefician a la población de 16 estados mexicanos, al contribuir a mejorar su conectividad. Igualmente, en materia de TIC, el banco impulsa el despliegue y operación de una red compartida mayorista de telecomunicaciones 4G, que contempla el aprovechamiento de 90 MHz del espectro liberado por la transición a la televisión digital terrestre de la banda de frecuencias de 700 MHz. El proyecto involucra una inversión total estimada de US\$2,270 millones.

Banobras tiene a su cargo la administración y operación de negocios fiduciarios en diversos sectores, como infraestructura vial, transporte y social, como el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), un fideicomiso que tiene como propósito fomentar la movilización de capital privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura con alta rentabilidad social. Además, el fondo es el concesionario de la red de carreteras más grande de México, integrada por 49 tramos carreteros, la cual suma una longitud de 4,435 km.

Desde 2009, el Fonadin ha participado activamente como inversionista en la creación de varios fondos de capital de riesgo para impulsar la inversión en infraestructura y, a su vez, como inversionista ancla para fortalecer el mercado de este tipo de instrumentos. Entre estos fondos figuran los siguientes: Prologis México Manager, un fideicomiso emisor de certificados de capital de desarrollo (CKD)³¹, en el que participaron inversionistas mexicanos para invertir en propiedades industriales; y Fondo PRUMEX III, para invertir en propiedades industriales destinadas a actividades de almacenamiento, logística y distribución.

Cuautepec-Indios Verdes, y de la Línea 2, Constitución 1917-Santa Catarina ambos del Sistema de Transporte Público Cablebús; 2) Financiamiento a Proyectos de Infraestructura: ha financiado proyectos en diferentes sectores estratégicos, como en energía la construcción del Parque Fotovoltaico Puerto Libertad en el estado de Sonora, con una inversión de US\$263.9 millones; el parque eólico de 30.4 MW San Matías, en el estado de Baja California; La construcción de un parque eólico de 396 MW en los municipios de Juchitán y El Espinal, en el estado de Oaxaca, proyecto llamado Energía Eólica del Sur. La construcción, operación y mantenimiento de la central fotovoltaica Central Fotovoltaica Tastiota de 100 MW en Sonora.

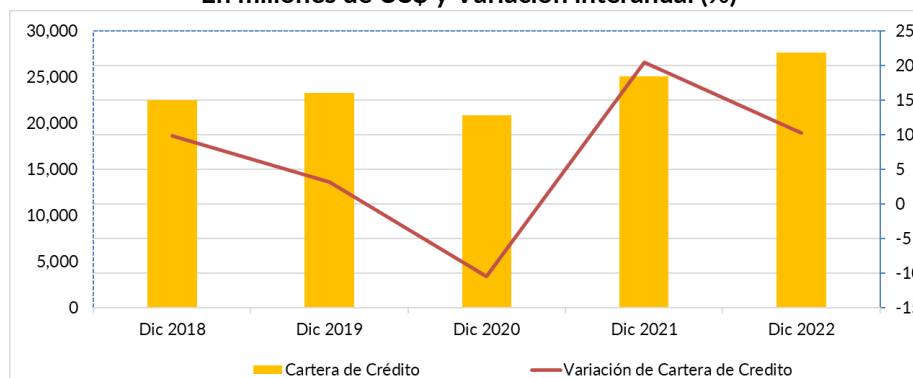
³¹ Certificados bursátiles fiduciarios emitidos mediante fideicomiso, representan el derecho a participar en una parte de los rendimientos que formen parte del patrimonio del fideicomiso o el producto de su venta.

Tabla N°10: Banobras, productos, servicios y programas

Financiamiento	Crédito directo: crédito tradicional, créditos sindicados, refinanciamientos, reestructuras y fondeo a intermediarios financieros		Crédito inducido: garantías financieras, avales, refinanciamiento garantizado y líneas de crédito contingentes.		
Promoción de infraestructura	Fomento a la inversión en proyectos de infraestructura social con alta rentabilidad a fin de atraer inversionistas privados. Plataforma Proyectos México https://www.proyectosmexico.gob.mx/				
Programas de asistencia técnica	Fortalecimiento financiero e institucional de los gobiernos estatales y municipales.				
Negocios fiduciarios	Con la administración de recursos de fideicomisos públicos y privados.				
Productos, accesorios y mecanismos mitigantes de riesgo	Líneas de crédito contingente: línea de crédito revolvente asignado a un estado, municipio u organismo	Garantías de pago oportuno: complemento del crédito que garantiza a un acreedor el pago oportuno de intereses y capital hasta por una cierta cantidad.	Refinanciamiento garantizado: es un mecanismo de compraventa de cartera. A los bancos contratantes, les garantiza la compra de sus créditos en una fecha futura hasta por un monto máximo garantizado si se encuentran vigentes en sus obligaciones contractuales al momento de la ejecución.	Refinanciamiento: consiste en el prepago por parte de Banobras de un crédito contratado previamente por el ente público con otra institución, a partir de los recursos de un nuevo crédito que se ajuste a las necesidades del acreditado.	Reestructuras: consiste en la formalización de un convenio modificatorio a un contrato de crédito previo entre el ente público con Banobras para incorporar nuevas condiciones que se ajustan a las necesidades del acreditado

Fuente: Banobras / Elaboración ALIDE

Gráfico N°36: Cartera de crédito de Banobras
En millones de US\$ y Variación interanual (%)



Fuente: Banobras

En infraestructura sostenible, a fines de 2021, la cartera de crédito de proyectos del banco fue de US\$3,070 millones, e incluyó proyectos con impacto a mitigar los efectos del cambio climático y de alto impacto social, tales como proyectos de energía renovable (plantas hidroeléctricas, parques fotovoltaicos, parques eólicos); infraestructura dañada por desastres naturales; proyectos de transporte público; plantas de tratamiento de aguas residuales; entre otros³².

³² Banobras ha sido muy activo en la emisión de bonos temáticos. Es el principal colocador de bonos sustentables en el mercado de valores local, con un monto total de US\$2,140 millones.

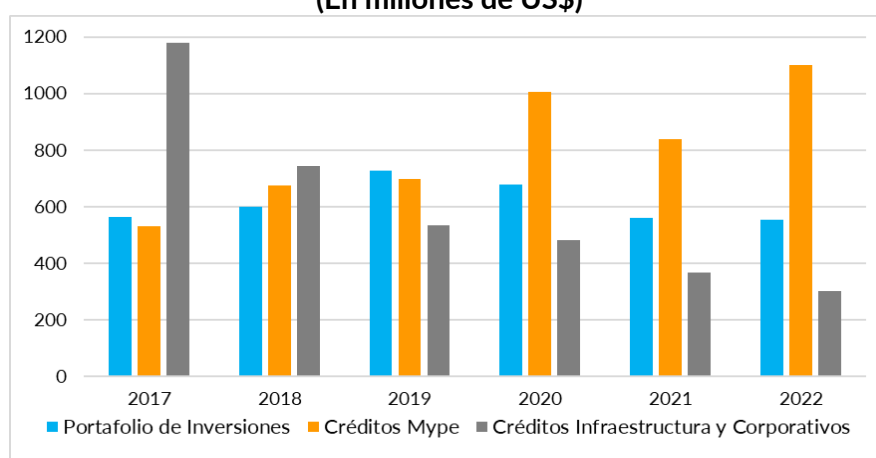
- **Corporación Financiera de Desarrollo (Cofide), Perú**

Cofide se enfoca en financiar proyectos de infraestructura pública y privada e inversión productiva, así como en el financiamiento a la mipyme, a través de intermediarios financieros y la provisión de programas de inclusión y emprendimientos. Además, actúa como administrador de fideicomisos públicos y privados a lo largo de los últimos 25 años.

La inversión en infraestructura se da a través de cofinanciamiento de recursos (en base a créditos puente de largo plazo), otorgamiento de garantías, e inversiones en instrumentos de deuda emitidos para financiar este tipo de proyectos. Asimismo, utiliza los fideicomisos de APP con la finalidad de ejecutar obras de infraestructura y prestar servicios públicos con mayor eficiencia y calidad. Cofide mantiene relaciones con organismos multilaterales y con distintas entidades financieras de fomento, para captar recursos y financiar proyectos de interés común.

En los últimos años, la cartera de créditos e inversiones de Cofide se ha venido concentrando, principalmente, en préstamos de capital de trabajo para pymes en desmedro de los créditos a la infraestructura y corporativos. A diciembre del 2022, el portafolio de créditos e inversiones por sector económico muestra que Cofide ha venido financiando en 33% a la infraestructura productiva. Entre el 2012 y 2022, la corporación ha ayudado a cerrar la brecha de infraestructura en el Perú, a través del financiamiento de proyectos valorizados en más de US\$3,000 millones, donde contribuyó con casi US\$1,000 millones. De ese modo, la corporación fue catalizadora y palanca (3 a 1) de la inversión privada en proyectos de infraestructura y concesiones a través de APP.

Gráfico N°37: Cofide, cartera de créditos e inversiones 2017-2022
(En millones de US\$)



Fuente: COFIDE

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y CONSIDERACIONES FINALES

- Actualmente, persisten preocupaciones sobre el deterioro económico a nivel global. Al mismo tiempo, los bancos centrales continúan con las políticas de aumento de las tasas de interés para contener la inflación, que se mantiene en niveles relativamente altos. Además, se generaron alertas sobre potenciales problemas en el sector bancario que hicieron temer un deterior mayor, sobre todo en EE. UU. y Europa. En este contexto, se espera un débil crecimiento económico para América Latina y el Caribe, de apenas 1.2% en el 2023. A pesar de ello, se presentan oportunidades para desarrollar nuevas capacidades productivas en la región, debido a su capital natural y su relación con los principales mercados. Hoy, ALC tiene la oportunidad de fortalecer sus relaciones con las distintas regiones y de atraer inversionistas para la relocalización de industrias, exportar medicamentos, instrumentos médicos y aparatos; proveer alimentos, y explotar minerales estratégicos; y aprovechar la transición energética y continuar desarrollando proyectos de energía renovable.
- Hacia el año 2050, el crecimiento demográfico y los cambios en la dieta generarán una mayor demanda de alimentos a nivel mundial, y se espera que la mayor oferta provenga en 87% por mejoras de la productividad. La riqueza natural de ALC, que respalda su potencial como proveedor de alimentos, se potenciaría con la inversión en tecnologías y mejoramiento genético. La región cuenta con una gran cantidad de biomasa forestal, que abarca 50% de su superficie terrestre y casi el 25% de los bosques del mundo. Además, posee más del 30% del agua dulce y el 40% de los recursos acuáticos renovables a nivel mundial. A pesar de tener solo el 9% de la población mundial y el 4% de la población rural, ALC cuenta con el 16% de los suelos agrícolas y el 33% de la superficie apta para la agricultura. Además, la región produce el 24% de los alimentos y el 28% de las agroexportaciones globales.
- El impacto de la crisis en las cadenas de suministro, la logística y la disponibilidad de bienes ha aumentado el interés en la reubicación de la producción de bienes sensibles, como semiconductores, productos farmacéuticos, materias primas y tecnologías críticas. A priori, ALC puede aprovechar algunas ventajas en este nuevo contexto, comenzando por su proximidad física a los mercados de consumo, especialmente a EE. UU., dado su acceso preferente derivado de acuerdos comerciales. Se estima que el proceso de deslocalización podría sumar US\$78 mil millones anuales en exportaciones en ALC en el corto y mediano plazo, con resultados rápidos en la industria automotriz, textil, farmacéutica y energía renovable, entre otras.
- La tecnología necesaria para alcanzar la transición a energías limpias esta sostenida en el uso de metales y minerales que son insumos claves para la producción de baterías, y para la electrificación, la movilidad eléctrica y la digitalización. Así, se estima que la producción minera debiera crecer en 500% hacia 2050 para apoyar los objetivos climáticos. Los recursos actualmente explotados o las minas actualmente planificadas cubren solo 50% del litio y 80% del cobre requerido. En este contexto de transición, ALC tiene un papel fundamental en ese creciente aprovisionamiento de minerales claves debido a sus abundantes recursos.
- Otro recurso que se perfila como un aliado clave para lograr alcanzar las metas de descarbonización para 2050 es el hidrogeno verde, que puede permitirle a ALC una nueva inserción en la transformación de las cadenas de valor. Se considera que ALC se encuentra muy bien posicionada para producir, almacenar y distribuir hidrógeno limpio a un precio competitivo. La principal ventaja radica en que la región tiene la matriz energética con el

mayor porcentaje de energías limpias y renovables, además de una industria necesitada por descarbonizar sus procesos.

- Con respecto a otras regiones, ALC se encuentra rezagada en términos de infraestructura física, especialmente en los ámbitos del transporte y la conectividad digital. La región ocupa el quinto lugar entre 7 regiones en cuanto al estado general de la infraestructura pública. La infraestructura de transporte es una de sus principales debilidades, pues carece de redes de transporte integradas y tiene una baja densidad de carreteras pavimentadas. El transporte urbano ha mejorado por las inversiones realizadas en los sistemas de transporte público en las ciudades más pobladas. En puertos, hay mejoras en su conectividad con las redes de transporte marítimo a nivel mundial, pero se requiere obras complementarias. Además, ALC sigue teniendo una de las menores densidades de red ferroviaria del mundo.
- En infraestructura digital, se han logrado avances durante la pandemia debido a la mayor adopción digital. Sin embargo, existe una brecha evidente, con más del 50% de la población sin conectividad de banda ancha fija, y solo 9.9% de los hogares con fibra óptica de alta calidad. Es importante tener en cuenta que para que ALC pueda aprovechar las oportunidades de negocios e inversión derivadas del uso de las nuevas tecnologías digitales, debe mejorar la infraestructura vinculada a la conectividad móvil, la red 5G, redes privadas y centros de datos. Cerrar la brecha de infraestructura digital en ALC sería más económico que abordar las brechas en los sectores de transporte, energía y otros tipos de infraestructura.
- Se estima que la región requerirá una inversión total de aproximadamente US\$2.2 billones en infraestructura hasta 2030, para lograr alinearse a los ODS. La mayor parte de la inversión, hasta hora, la financia principalmente el sector público, pero el sector privado también desempeña un papel importante. Sin embargo, se estima que del 2.3% invertido por el sector público, un 0.65% se pierde debido a ineficiencias. Además, los Estados están algo sobreendeudados, lo que limita sus posibilidades de orientar mayores recursos hacia proyectos de infraestructura. Por ello, procurar un mayor involucramiento del sector privado es por demás sumamente importante.
- Los bancos de desarrollo son fundamentales para fomentar la infraestructura productiva, no solo al financiar la adquisición de bienes de capital, sino la conectividad, la generación de energía, las TIC, y en general aquellas infraestructuras que mejoran la competitividad, la logística, y facilitan el acceso a mercados. Las modalidades de financiamiento más utilizadas son el crédito directo a privados; los préstamos a gobiernos subnacionales; y los créditos de mediano y largo plazo, y la administración de fideicomisos. Además del financiamiento, los bancos de desarrollo contribuyen aportando capacidades técnicas para la identificación, formulación y ejecución de proyectos de infraestructura, y la evaluación de sus riesgos ambientales y sociales.
- Los principales socios comerciales de ALC son China, Estados Unidos y la Unión Europea, quienes en conjunto representan más del 60% del comercio total de la región. En la actualidad, EE. UU. continúa siendo el socio comercial más importante para ALC, con más del 40% de las exportaciones recibidas. Por otro lado, China y la Unión Europea tienen una importancia relativa menor, atrayendo el 15% y el 9% de las exportaciones de ALC, respectivamente. Es importante destacar que China ha surgido como un socio comercial importante para ALC, con un crecimiento constante en las importaciones de materias primas y las exportaciones de productos manufacturados. Además, China se ha convertido en una fuente importante de inversión en la región.

- Otro de los problemas que enfrentan las economías latinoamericanas es la poca diversidad de productos que exportan. Con excepción de México, los productos manufacturados en ALC han ido perdiendo su importancia económica relativa, y el valor agregado también va en retroceso. En esa línea, los mercados de consumo externos de ALC promovieron con mayor fuerza la producción de bienes de consumo e insumos minerales y energéticos, mientras que la producción manufacturera quedó notoriamente rezagada.
- Una de las principales características de la globalización ha sido la tendencia hacia la fabricación de productos integrando materiales y servicios de diferentes procedencias, lo que se traduce en la aparición de cadenas globales de valor. Sin embargo, ALC no ha sabido aprovechar la inserción en estas cadenas, y se ha limitado a encadenamientos productivos hacia adelante. Se considera que este bajo desempeño puede atribuirse a factores como la geografía, la informalidad, las instituciones, la desigualdad, el tamaño del mercado y la dotación de recursos, aunque las políticas también desempeñan un papel relevante.
- A lo largo de los últimos veinte años, se ha observado un avance constante hacia la integración económica regional en casi todas las partes del mundo. Sin embargo, el intercambio intrarregional en ALC se mantuvo estancado, con escasa variación a lo largo del tiempo, en torno al 15% del total de las exportaciones desde mediados de la década de los noventa. Estas cifras contrastan con los resultados alcanzados por otras regiones del mundo, como Europa, donde el comercio intrarregional alcanza el 60% del total.
- En sus estrategias de inversión y apoyo al comercio exterior, los bancos de desarrollo emplean instrumentos financieros similares a otras entidades financieras, generalmente basándose en préstamos para capital de trabajo, *factoring* internacional, *forfaiting*, garantías y seguros; y los complementan con la financiación de proyectos de infraestructura que apoyen la reducción de costos y mejora de logística para el comercio internacional. Asimismo, pueden facilitar acceso de las empresas a los mercados proveyéndoles información, promoción comercial y oportunidades para establecer contactos.
- En ALC, la internacionalización de las pymes es muy limitada; su participación en las exportaciones totales de la región no supera el 5% en promedio. Por ello, la Banca de Desarrollo busca facilitar mecanismos de apoyo para que un mayor número de pymes accedan a los mercados regional y global como exportadoras de bienes y servicios con valor agregado, integrándolas a las cadenas de valor internacional. En ese sentido, los bancos de desarrollo desempeñan un rol importante como catalizadores para el desarrollo del financiamiento al comercio exterior, y para reforzar las políticas públicas que permitan una mayor internacionalización de las pymes. Los bancos de desarrollo apoyan y fomentan las exportaciones e inversión, garantizando las transacciones comerciales e inversiones internacionales, y proporcionando financiación directa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADN. (2018). BNF y Banco Nación Argentina brindarán servicios a ciudadanos. 21 de febrero del 2018. <https://www.adndigital.com.py/bnf-Banco-nacion-argentina-brindaran-servicios-ciudadanos/>.

ALIDE. (2022). Financiamiento de infraestructura y oportunidades para la región: una visión desde la Banca de Desarrollo. <https://www.alide.org.pe/wp-content/uploads/2022/04/Financiamiento-de-infraestructura.pdf>.

Alvarez, V. (2021). Cómo impulsar las cadenas de valor en un mundo afectado por la pandemia. Ideas que Cuentan. <https://blogs.iadb.org/ideas-que-cuentan/es/como-impulsar-las-cadenas-de-valor-en-un-mundo-afectado-por-la-pandemia/>.

Arteta, C., Kamin, B., & Ulrich, F. (2022). How do rising U.s. interest rates affect emerging and developing economies? It depends. Policy Research working paper; No. WPS 10258 Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099036212082239238/IDU032d1feef0db0d0480e0b3190f92d87c50de8>.

Becker, A. (2021). La transición energética y la guerra por los recursos del Sur global. Nueva Sociedad | Democracia y política en América Latina. 23 de noviembre del 2022. <https://nuso.org/articulo/transicion-energetica-recursos-sur-global-litio/>.

BM, Banco Mundial. (2023). Caída de las perspectivas de crecimiento a largo plazo: Tendencias, expectativas y políticas. Worldbank.org. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/fe0880d1-ffbf-430f-bab4-d3dbdda7470e/download>.

BNamericas. (2021). Creciente interés ferroviario de empresas privadas causa controversia en Brasil. Bnamericas.com. 03 de noviembre. <https://www.bnamericas.com/es/reportajes/creciente-interes-ferroviario-de-empresas-privadas-causa-controversia-en-brasil>.

BNamericas. (2022a). Minerales de Latinoamérica atraen a UE para paliar predominio de China. 3 de noviembre del 2022. <https://www.bnamericas.com/es/noticias/minerales-de-latinoamerica-atraen-a-ue-para-paliar-predominio-de-china>.

BNaméricas. (2022b). Cómo va la carrera del hidrógeno verde en América Latina. BNamericas. 25 de noviembre. <https://www.bnamericas.com/es/noticias/como-va-la-carrera-del-hidrogeno-verde-en-america-latina>

Brichetti, J. P., Mastronardi, L., Rivas, M. E., Serebrisky, T., & Solís, B. (2021). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe: estimación de las necesidades de inversión hasta 2030 para progresar hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). <https://doi.org/10.18235/0003759>.

Campos, R., & Timini, J. (2023). Los vínculos comerciales de América Latina y el Caribe ante los riesgos de fragmentación geopolítica global. Boletín Económico, 2023/T1. <https://doi.org/10.53479/29595>.

CEPAL. (2020). Informe Anual: La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe. CEPAL.org. LC/PUB.2020/15-P, 198pp.
https://repositorio.CEPAL.org/bitstream/handle/11362/46450/2/S2000595_es.pdf.

CEPAL. (2021a). América Latina y el Caribe tiene todas las condiciones para convertirse en un hub de energía renovable con gran potencial en hidrógeno verde. CEPAL.org.
<https://www.CEPAL.org/es/noticias/america-latina-caribe-tiene-todas-condiciones-convertirse-un-hub-energia-renovable-gran>.

CEPAL. (2021b). Invertir en infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva para la recuperación económica. Facilitación, Comercio y Logística En América Latina y El Caribe, 5, 18.
https://repositorio.CEPAL.org/bitstream/handle/11362/47573/1/S2100705_es.pdf.

CEPAL. (2022). Informe Anual: La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe. CEPAL.org. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48520-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2022>.

Dini y G. Stumpo, M. (coords.) (2020). Mipymes en América Latina: un frágil desempeño y nuevos desafíos para las políticas de fomento. CEPAL.org; Documentos de Proyectos (LC/TS.2018/75/ Rev.1), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
https://repositorio.CEPAL.org/bitstream/handle/11362/44148/1/S1900361_es.pdf.

Drees-Gross, F., & Zhang, P. (2021). El escaso acceso digital frena a América Latina y el Caribe ¿Cómo solucionar este problema? Blogs del Banco Mundial.
<https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/el-escaso-acceso-digital-frena-america-latina-y-el-caribe-como-solucionar-este>.

FDN. (2023). Informe de Gestión 2022. Financiera de Desarrollo Nacional de Colombia.
<https://fileserv.fdn.com.co:8080/Descarga?ruta=fdn/REND CUENTAS/00006/FDNNINFEST 000060012022123101.pdf>.

Fontagro. (2023). La bioeconomía en la agenda de América Latina y el Caribe.
<https://www.fontagro.org/es/publicaciones/prensa/la-bioeconomia-en-la-agenda-de-america-latina-y-el-caribe/>.

ITF, International Transport Federation (2016). Capacity to Grow: Transport Infrastructure Needs for Future Trade Growth. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris. <http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/future-growth-transport-infrastructure.pdf>.

Kreimerman, R. (2020). Industria en América Latina: ¿continuidad o cambio? Medidas prioritarias en otra dirección. <https://fes-transformacion.fes.de/>. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/16564.pdf>.

Lajtman, T., & García Fernández, A. (2021). Panorama litio en América Latina. Celag.org.
<https://www.celag.org/panorama-litio-en-america-latina/>.

Mogollón, A. M., & Dueñas, C. (2022, noviembre 29). América Latina puede convertirse en un referente mundial de la transición energética justa. Ediciones EL PAÍS S.L.
<https://elpais.com/america-futura/2022-11-29/america-latina-puede-convertirse-en-un-referente-mundial-de-la-transicion-energetica-justa.html>.

O'neil, S. (2022). Por qué América Latina perdió con la globalización—y cómo puede ganar ahora. Americas Quarterly. 26 de julio del 2022.

<https://www.americasquarterly.org/article/por-que-america-latina-perdio-con-la-globalizacion-y-como-puede-ganar-ahora/>.

Reuters. (2023). World Bank chief raises 2023 global growth outlook slightly, eyes debt progress. Reuters. <https://www.reuters.com/markets/world-bank-boosts-2023-global-growth-forecast-slightly-malpass-2023-04-10/>.

Roa, N. (2022). Hacia una infraestructura vial con cero emisiones netas en América Latina y el Caribe. Moviliblog. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/hacia-una-infraestructura-vial-con-cero-emisiones-netas-en-america-latina-y-el-caribe/>.

Rodríguez, D. (2021). El comercio internacional de productos agroalimentarios de América Latina y el Caribe y la transformación de los sistemas alimentarios. Blog del IICA. <https://blog.iica.int/blog/comercio-internacional-productos-agroalimentarios-america-latina-caribe-transformacion-los>.

Sanguinetti, P., Moncarz, P., Vaillant, M., Allub, L., Juncosa, F., Barril, D., Cont, W., & Lalanne, Á. (2021). RED 2021: Caminos para la integración: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor. CAF Banco de desarrollo de América Latina. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1823>.

Serebrisky, T., Brichetti, J. P., Blackman, A., & Mesquita Moreira, M. (2020). Infraestructura sostenible y digital para impulsar la recuperación económica post COVID-19 de América Latina y el Caribe: Un camino hacia más empleo, integración y crecimiento. Inter-American Development Bank.

Siroit, G. (2022). América Latina y los minerales críticos para la transición energética. Energía para el Futuro; Inter-American Development Bank. 13 de septiembre del 2022. <https://blogs.iadb.org/energia/es/america-latina-y-los-minerales-criticos-para-la-transicion-energetica/>.

The Economist. (2018). Latin America needs an infrastructure upgrade. Economist (London, England: 1843). <https://www.economist.com/the-americas/2018/03/10/latin-america-needs-an-infrastructure-upgrade>.

UNCTAD, C. de las N. U. S. C. y. D. (2022). Impact of the Covid-19 pandemic on trade and development lessons learned. Unctad.org. https://Unctad.org/system/files/official-document/osg2022d1_en.pdf.

UNCTAD, C. de las N. U. S. C. y. D. (2023). Global FDI momentum weakened in 2022 with downward pressure on projects after Q1. Decline expected for 2023. Unctad.org; Investment Trends Monitor. https://Unctad.org/system/files/official-document/diaeiainf2023d1_en.pdf