

ASOCIACIÓN DE BANCOS DE MÉXICO

70 CONVENCION BANCARIA

“LA BANCA: ALIADA ESTRATÉGICA DEL DESARROLLO”

Hotel The Fairmont Acapulco Princess

Versión Estenográfica

Acapulco, Gro., 22 de Marzo de 2007.

FORO DE FINANCIAMIENTO AL DESARROLLO

INFRAESTRUCTURA



PANEL 1: INFRAESTRUCTURA



SR. ISMAEL PLASCENCIA NÚÑEZ
Presidente de CONCAMIN

- **ROBERTO MENA, Moderador:** Estamos listos, amigos, para continuar con nuestro Programa. Rogamos a todos ustedes pasar a este salón para iniciar el Foro de Financiamiento al Desarrollo.

Muchas gracias.

Amigos, ya estamos listos para continuar. Nada más para recordarles que este Panel se lleva a cabo en dos etapas: primeramente, cada uno de nuestros tres panelistas hará su exposición en 15 minutos; en la segunda etapa se abre una sesión de réplica de cada uno de ellos hasta por 5 minutos; y finalmente habrá una sesión de preguntas y respuestas.

A continuación vamos a presentar al primero de nuestros panelistas, el señor Ismael Plascencia Núñez, quien --como ustedes saben-- es Presidente de la

Confederación de Cámaras Industriales, quien hará un diagnostico de la situación del sector.

Seguramente recuerdan que Ismael Placencia Núñez es actual Presidente de la CONCAMÍN, ha sido Consejero y representante de su sector, que es precisamente el Sector de la Curtiduría. Fue electo en octubre de 2006. Y entre los cargos que ha ocupado dentro de la CONCAMÍN, están los de Secretario, Pro-Tesorero y Vicepresidente.

Dentro de las actividades más importantes que ha tenido Ismael Placencia al interior de la CONCAMÍN ha sido su responsabilidad para el Programa de Vinculación de la Confederación ante las demás Cámaras y asociaciones.

De manera que a nombre de la Asociación de Bancos de México, extendemos una cordial bienvenida.

Adelante.

- SR. ISMAEL PLACENCIA NUÑEZ: Gracias. Muy buenos días.

Señores panelistas, señores banqueros, señoras y señores:

Trataremos de dar la visión de CONCAMÍN, de lo que se requiere en infraestructura; darles una visión de lo que necesitamos tanto en financiamiento, pero además tratar de poner el panorama de lo que vemos nosotros ahorita en la Industria en 5 temas diferentes.

Uno sería la importancia de la industria de la construcción, el requerimiento de inversión, las alternativas para el desarrollo de infraestructura, el financiamiento a la infraestructura, y concluiremos, ahora sí que reiterativo, con conclusiones.

La infraestructura es una de las bases fundamentales para impulsar el desarrollo del país. El capital físico es una condición necesaria, un factor dinamizador de las actividades económicas y uno de los sustentos del bienestar colectivo.

La participación de la construcción en el Producto Interno Bruto es del 5.5 por ciento. El comercio tiene el 15.4, 16.4; la actividad inmobiliaria y de alquiler es el 9.6; transporte y almacenaje del 8.5; los servicios profesionales 7.0; servicios de educación 6.5, como dije, en construcción 5.5; y en hoteles y restaurantes 4.4.

Esto nos da un escenario de la actividad que se tiene en la Industria de la Construcción, que es una de las más importantes del país.

La participación de la construcción del empleo nacional es el primer medio de incorporación a la actividad económica urbana para miles de mexicanos; contribuye con el 12.6 por ciento del empleo en el país, 4.1 millones de empleos directos de generan.

Por cada 5 empleos directos se generan 2 indirectos en sectores relacionados, que esto nos da 1.6 millones de empleos indirectos que se generan en la industria de la construcción.

Son 37 ramas las que están interrelacionadas con la Industria de la Construcción, entonces es un efecto multiplicador lo que se da con cada peso que se invierte en infraestructura, es un efecto que se multiplica en 37 Cámaras, no solo es la Industria de la Construcción. Son 37 diferentes ramas económicas que se relacionan en este sector.

La evolución del Producto Interno Bruto a partir del 2001 en adelante fue: en el 2002, 2.1 por ciento del Producto Interno Bruto, que se genera extra de lo que estaba en el 2002; en el 2003 subió a 3.3; 2004, 6.1; y luego hay una caída importante de casi el 50 por ciento en el 2005, con 3.3 solamente de crecimiento.

El 6.9 se genera en 2006, que también es un incremento bastante importante, que esperemos que en este año llegue mínimo a un 10 por ciento.

La posición de México en el 2006, en infraestructura y competitividad: en infraestructura traíamos alrededor del 39 por ciento de 59 países en el 2000; en el 2001 de 75 países llegamos al lugar 42; en el 2002 al lugar 45 en general; y en 2003, el 47; y así sucesivamente hasta llegar al 2007, donde en 2006 cerramos con el lugar número 56 en competitividad general, pero en infraestructura estamos en el 60.

Con esto cómo podemos llegar a ser un país como realmente requerimos y generar los empleos que realmente ocupamos en el país.

En esta tabla se ve también lo mismo, que es la competitividad en general, que es el 58; en infraestructura andamos en el 60; en carreteras traemos el 40; en infraestructura eléctrica estamos en el 73; en transporte aéreo, 55; en puertos estamos en el 54 --bueno, ustedes ven mejor que yo, yo no alcanzo a ver de aquí--, y así sucesivamente.

Con esto estamos viendo que vamos muy parejitos, pero en un mal camino, porque andar en lugares arriba del 50 por ciento, casi en cualquier rubro en competitividad, nos deja fuera de competitividad en general.

Los requerimientos de inversión para que realmente tengamos la infraestructura necesaria en el país, son de 687mil 905 millones de pesos, que se pueden catalogar en infraestructura básica, en energía, comunicaciones y transportes, aguas y medio ambiente, infraestructura social, vivienda, salud, educación y turismo.

Aquí está una tabla donde les genera más o menos lo que representa del PIB y nos damos cuenta que es bastante importante la generación que podría dar esto al PIB, si realmente se cumple con estos requisitos, que más adelante veremos.

Las modalidades para la asociación público privada, son en el aspecto de concesiones, contratos de servicios, proyectos de infraestructura productiva de largo plazo. La de contratos de servicios la podemos dividir en contratos de servicio de largo plazo y proyectos para la prestación de servicios.

Las asociaciones público privadas, las alternativas, las modalidades implementadas en nuestro país, se han aplicado en los sectores siguientes: en energía, como es electricidad e hidrocarburos, en comunicaciones y transportes, como son carreteras, aeropuertos y puertos, en agua, como son las plantas de tratamientos y sistemas de agua potable, en salud, como son los hospitales y en educación, en universidades.

El financiamiento a la infraestructura, antecedentes, situación actual. La falta de inversión en infraestructura en el pasado, debilitó a la industria mexicana. Esto

ocasionó que las empresas nacionales se descapitalizaran. Actualmente las empresas nacionales, requieren capital inicial, hablando de capital de riesgo.

Esto limita la participación de las PYMES en los concursos de obra y traen el crecimiento de la planta productiva nacional. Las grandes constructoras nacionales y principalmente las extranjeras, ganan las licitaciones y subcontratan a las pequeñas y medianas constructoras mexicanas para la realización de las obras.

La falta de capital y garantías de la PYMES, limita la obtención de fianzas en sus diferentes modalidades, como son la fianza de anticipo, la de cumplimiento y la de calidad. Nos limita también el acceso al financiamiento.

El financiamiento de parte de la Banca requiere condiciones de proyecto financiable y bancable, yo diría viable y también solvencia y situación financiera de la empresa, como son los promotores y los constructores.

Las condiciones del proyecto viable, requiere de política y macroeconomía estable, queremos un marco regulatorio que brinde certeza e incertidumbre a la inversión privada, solidez y flexibilidad normativa.

Se requiere una adecuada distribución de riesgos por asumir entre el Gobierno y el sector privado.

Requerimos generación de proyectos ejecutivos completos, llámese diseño, ingeniería general e ingeniería a detalle.

Necesitamos una coordinación entre los diferentes de órdenes de gobierno nacional, estatal y municipal.

A partir de la situación financiera del país a mediados de los 90's, el sector de la construcción, ha sido catalogado como de alto riesgo. Hay poca oferta de productos financieros para el sector, requerimos un diseño de productos financieros.

De parte de los Comités de Crédito, no hay un tratamiento diferenciado para analizar las razones financieras de acuerdo al sector de la construcción, necesitamos un análisis de crédito acorte a lo que requieren las PYMES, específicamente en el sector de la construcción.

Es muy difícil que una PYME pueda tener un crédito por lo que se pide tan sólo en garantías, lo que hablábamos de las fianzas y normalmente las PYMES están relacionadas con las grandes empresas que son las que los subcontratan y eso limita mucho el hecho de que puedan obtener también, tanto créditos como ser viables ellos en los créditos, lo cual también tendemos de parte de la Banca.

En algunos países, como Brasil y España, la Banca de Desarrollo ofrece tasas preferenciales a la industria nacional. Eso vuelve a sus empresas más competitivas. Requerimos de los otorgamientos de crédito de la Banca de Desarrollo a tasas competitivas.

El financiamiento de infraestructura y propuestas se requiere de un esquema que permita a los constructores y promotores mexicanos ofrecer las garantías suficientes para proyectos de infraestructura financiados.

Requerimos de diseños de nuevos productos financieros destinados al sector de la construcción. Hablamos específicamente de este sector, si bien, lo de las PYMES ya lo tocará aquí Cuauhtémoc más adelante, estamos hablando específicamente en el desarrollo de la construcción donde requerimos esquemas muy específicos.

Una retroalimentación en el caso de las solicitudes rechazadas de las causas para poder tomar acciones correctivas.

Muchas veces te llega la respuesta, simple y sencillamente es negativa, pero no sabes el por qué. Requerimos una retroalimentación con los Banqueros, para que nos digan dónde estamos fallando, muchas veces puede ser un detalle que se puede corregir fácilmente y no tener que hacer un proceso completo.

Se requiere considerar criterios para el análisis de crédito, acordes con el sector de la construcción. Tasas competitivas de parte de la Banca para promover la competitividad de la planta productiva nacional.

Esto nos lleva a las conclusiones, como son la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción ha reiterado constantemente que la infraestructura es un elemento de competitividad y bienestar social que México debe desarrollar a una tasa superior a la de otros países.

Para dar viabilidad a la meta del presente sexenio de hacer de esta Administración la Administración de la Infraestructura, tendrá que papel relevante el financiamiento a la infraestructura y a las empresas que participan en su ejecución.

Se debe contar con una entidad de planeación y coordinación de largo plazo que considere los tres órdenes de Gobierno.

Un espacio apropiado para la planeación a largo plazo, es el Consejo Nacional de Infraestructura, del cual el licenciado Felipe Calderón ha considerado que tiene que ser elevado a categoría institucional y de primer contacto con el Presidente de la República, y que sea éste quien lo encabece y establezca políticas claras en esta materia.

¿Qué nos ha sucedido normalmente? Pues las diferentes Instituciones, vas platicas con ellas y no avanzas, y no avanzas. Yo creo que si la cabeza es el Presidente de la República, podríamos llegar a acuerdos mucho más fácil, donde él esté canalizándolo directamente a las Dependencias, pero además esté dando los lineamientos que se requieren para que esto se pueda dar.

De otra manera, la burocracia nos acaba también, nos termina, acaba con la competitividad del país. Necesitamos que la burocracia se vaya disminuyendo cada vez más en este país, puesto que hasta en eso estamos pésimamente mal como es en comparación con países de primer mundo.

En opinión de la Confederación de Cámaras Industriales y la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, hasta ahora las modalidades de participación público-privada han contribuido a la creación de infraestructura, pero no se ha resuelto aún el tema de financiamiento.

Es conveniente una entidad que promueva y oriente a las Dependencias Federales, Estatales y Municipales en la aplicación de las modalidades público-privadas para asegurar su viabilidad.

La homologación de la normatividad en los tres órdenes de Gobierno en materia de servicios de obra pública, contribuirá a la confianza y certeza jurídica de los inversionistas.

La infraestructura pueda se generadora de un círculo virtuoso: si tenemos financiamiento, creamos infraestructura. Sin infraestructura llega la inversión. Si tenemos inversión, tenemos mayor financiamiento, por ende es una mayor producción, y a la vez somos generadores de empleo.

Encontrar mecanismos de financiamiento competitivo de infraestructura debe ser una de las prioridades a nivel nacional.

Con esto concluimos. Solamente decirles que si bien sabemos que requerimos de mucho financiamiento, sabemos que requerimos de la Banca, también sabemos que tenemos una responsabilidad nosotros, y debemos de cumplir también de manera que para ustedes nuestros proyectos sean viables.

Creo que este es un gran escenario para poder llegar a acuerdos los industriales del país con los Banqueros de México.

Muchísimas gracias.

- **MODERADOR:** Muchas gracias a don Ismael Plascencia.

Corresponde ahora presentar el punto de vista, la perspectiva de la Banca en relación al Financiamiento al Desarrollo, y este diagnostico de la perspectiva de la Banca corresponde al ingeniero Juan Guichard, quien –como ustedes saben- es Director General y Presidente del Consejo de INDEX, Grupo Financiero; además de ocupar la Vicepresidencia de la Asociación de Bancos de México.

En su trayectoria profesional, Juan Guichard ha fungido como Directivo y Consejero de importantes empresas, además de la Vicepresidencia de la Bolsa Mexicana de Valores.

El ingeniero Juan Guichard.



INGENIERO JUAN GUICHARD MICHEL
Vicepresidente Asociación de Bancos de México

Estimados amigos,

El propósito de mi intervención es presentar la visión de la banca para incrementar el flujo de financiamiento a la inversión en infraestructura que es en estos momentos tan necesaria para nuestro país.

Inicialmente, les mostraré el porqué es importante para todos reactivar este sector de la economía. Asimismo, haré una revisión de la participación actual de la banca en estos proyectos. Posteriormente, detallaré las limitantes que el gremio que represento encuentra para canalizar más recursos a este sector y

finalmente expondré las propuestas que tenemos para que de la mano con las autoridades y los sectores privados involucrados exploremos áreas de oportunidad para incrementar el flujo de recursos a este rubro en beneficio del país.

- En los últimos años la inversión pública en México ha estado limitada tanto a nivel federal, estatal como municipal, esto como resultado del poco espacio presupuestal que tiene el gobierno federal.
- No obstante que uno de los requisitos necesarios para el crecimiento económico es la inversión en infraestructura, nuestro país debido a las múltiples crisis económicas no ha podido detonar este segmento.
- La experiencia muestra que países como China, Corea del Sur y España que tienen tasas de inversión en capital del 40, 31 y 30% del PIB respectivamente, son aquellas con mayor crecimiento.
- Nuestro país actualmente tiene tasas de inversión en capital de alrededor de 20%.
- Según estimaciones de la ABM, México tiene una inversión pública en infraestructura del 3.4% del PIB. De ésta, la inversión pública presupuestal es de sólo 2.4% del PIB (más el 1% por la vía extrapresupuestal), lo cual es muy bajo para los estándares internacionales y más aún frente a los grandes rezagos que presenta el país.
- Para la ABM, la inversión en Infraestructura es importante porque:
 - Es la que mayor empleo genera por peso invertido.
 - Es la que permite reducir la pobreza de manera más eficiente.
 - Es una condición indispensable para un mayor crecimiento económico.
- Frente a las limitaciones presupuestales, las autoridades han desarrollado diversos esquemas que buscan tener los siguientes objetivos:

- Diferir el impacto en el presupuesto y reducir la presión del endeudamiento.
 - Asignar los riesgos inherentes en cada proyecto al jugador que más eficientemente los pueda manejar.
 - Buscar mayor eficiencia y calidad en la prestación de los servicios.
 - Y buscar el esquema que maximice el beneficio social reduciendo el costo para el Gobierno.
-
- Bajo los actuales esquemas para financiar este sector, los programas se diferencian en el grado de participación privada en el proyecto y en la fuente de repago de los servicios. Esta última puede ser presupuestal o con recursos provenientes del propio proyecto.
 - No obstante, que tradicionalmente los proyectos de infraestructura de carácter público se han financiado con recursos públicos, la participación privada permite multiplicar los recursos y mejorar la calidad, manteniendo para el Estado su papel rector.
 - Al día de hoy, nuestras instituciones financieras participan en casi todos los esquemas ilustrados a continuación ya sea con financiamiento directo o a través de sus áreas de financiamiento de proyectos, asesorando a los participantes para obtener los recursos necesarios a través del mercado de valores nacional e internacional.
-
- Los siguientes son nuestros productos examinados al detalle:
 - Asesoría tanto a las empresas como a los gobiernos en la planeación y el financiamiento de los proyectos.
 - Apoyo en la búsqueda y negociación de socios nacionales o internacionales o fondos especializados.
 - Préstamo a Riesgo Proyecto, Prestamos para el financiamiento de IVA, o deuda subordinada.
 - Colocación de deuda en el mercado de valores vía la Bursatilización de Flujos.
 - Cartas de Crédito para asegurar penas convencionales, aportaciones de capital y fondos de reserva.

- Garantías parciales o totales, tanto para créditos como en la emisión de títulos de deuda.
 - Préstamo Subordinado para apoyo a Capital de riesgo.
 - Fondos para Capital de Riesgo.
-
- Los esquemas existentes han tenido relativo éxito. No obstante, se requieren ciertas modificaciones y acciones para incrementar la atracción de capitales privados a este sector.
 - A continuación me permito presentar algunas de las principales limitantes que tiene el financiamiento para apoyar el sector de infraestructura.

1) Inseguridad Jurídica

- Para los participantes en este sector, el marco jurídico federal actual limita el potencial de los esquemas existentes, ya que:
 - No existe una legislación específica. La Ley de Adquisiciones y otras, no están diseñadas para este tipo de proyectos, transfieren riesgos muy elevados a los particulares encareciendo el financiamiento e inhibiendo el interés de un mayor número de participantes.
 - No hay reglamentación fiscal específica para proyectos de infraestructura
 - Hay falta de información y transparencia en los Contratos.
 - Se genera incertidumbre por la necesidad de compromisos multianuales de pago de los proyectos.

2) Falta de homogeneidad en la asignación de riesgos

- En la elaboración de contratos, existen criterios distintos para las asignaciones de riesgos entre distintas entidades (PEMEX, CFE, SCT, etc.) y en diferentes proyectos de una misma entidad, con el consecuente incremento en el costo, riesgo y tiempo de desarrollo del proyecto.

3) Asimismo, observamos una inexistente planeación y coordinación entre entidades, federación, estados y municipios.

- Deficiente planeación de proyectos integrales al intervenir distintas entidades.
- Altos costos de desarrollo de los proyectos ya que se tienen que realizar entre otros: proyectos ejecutivos, estudios de demanda, estudios de costos y estudios de impacto ambiental
- Dificultades en la tramitación y obtención de permisos, adquisición de Derechos de Vía, etc.
- No existe un mecanismo efectivo para la solución de controversias. Actualmente, los jueces no están capacitados para resolver este tipo de conflictos.

4) Excesiva supervisión de la Secretaría de la Función Pública

- Hemos observado que los funcionarios de la función pública no conocen las particularidades del sector.
- Y por lo tanto existe un temor excesivo a la supervisión y sanciones por parte de la Secretaría, lo cual obstaculiza el avance de los proyectos en infraestructura al inhibir la toma de decisiones de los funcionarios responsables en las entidades y dependencias.

5) Banca de Desarrollo

- Actualmente, la Banca de Desarrollo requiere una transformación frente al reto de impulsar el sector. Esta debe ante todo redefinir su misión, volviendo a ser una banca de fomento que mitigue los riesgos.

6) Entre las debilidades estructurales del mercado local, debemos reconocer que;

- Nuestra economía tiene unas elevadas necesidades de inversión.
- Existe una limitada capitalización de las empresas mexicanas del sector construcción e infraestructura.
- Así como una limitada experiencia de empresas mexicanas en el sector de la infraestructura.
- Finalmente, hoy en día son pocas las instituciones financieras en México que pueden syndicar créditos en pesos y además, pulverizar los riesgos.

7) Asimismo, detectamos limitaciones en los proyectos de Estados y Municipios debido a:

- La existencia de un marco jurídico diferente a nivel federal, estatal y municipal. Donde podemos observar:
 - Leyes de adquisición, deuda y obra pública que son diferentes de entidad a entidad
 - La indefinición legal del concepto “inversión pública productiva”, lo cual genera incertidumbre
 - Y limitaciones al financiamiento en otras monedas y entidades
- También detectamos que el tamaño reducido de los proyectos no hace eficiente los costos de un Project Finance.
- Y el tener que trabajar con organismos públicos con fuertes ineficiencias y bajas tarifas, lo cual genera calificaciones bajas.
- Finalmente, nos gustaría comentar que existen fuertes limitaciones a otorgar los ingresos públicos como fuente de pago.

8) Por otra parte, los mecanismos actuales de licitación son costosos y polémicos.

- Muchos participantes son descalificados por requerimientos distintos al precio después de haber efectuado fuertes gastos en el concurso.
- No se ha adjudicado ninguna autopista a extranjeros, existiendo la percepción de trato discriminatorio y discrecional por parte de la autoridad.

9) También detectamos una falta de recursos presupuestales para detonar proyectos de infraestructura

- La presión presupuestal que ejerce el gasto social deja poco espacio para la asignación de recursos presupuestales al gasto en infraestructura.

El Banco Mundial recomienda que un país con las características del nuestro debe invertir el equivalente al 8% de su PIB en Infraestructura. Esta proporción inclusive es superada por algunos países emergentes y desarrollados que llegan a invertir hasta el 10% al año.

Actualmente, la banca financia por si sola alrededor de 5 mil millones de dólares anuales en este segmento. Para lograr que esta cifra se incremente, esta asociación considera necesario atender los siguientes aspectos:

- Fortalecer el marco jurídico a nivel federal, estatal y municipal.
- Procurar la fortaleza financiera del Estado Mexicano y de sus organismos descentralizados.
- Lograr una asignación clara y eficiente de riesgos en los contratos celebrados por los distintos niveles de gobierno con las entidades financieras que elimine cualquier grado de discrecionalidad por parte de los primeros.

Para lo cual, dichos contratos deberán tener reglas justas, precisas y transparentes en materia de:

- Terminación anticipada de obra,
 - Penalizaciones y deducciones por cualquier incumplimiento, y
 - Reconocimiento de los avances de obra en el evento de un vencimiento anticipado de la misma y su posterior adjudicación a un nuevo participante para su terminación.
- Es necesario también adecuar al marco de capitalización de riesgos de crédito y mercado, así como de generación de reservas que reconozca el riesgo “gubernamental” implícito en las operaciones financieras del sistema bancario con las entidades públicas.
- Por otra parte, la ABM considera necesario el clarificar y simplificar el régimen fiscal aplicable a los proyectos.

Especialmente, en lo relacionado al tratamiento fiscal que se le da a:

- Los subsidios que otorga el gobierno al sector financiero (ejem. FINFRA)
 - Al régimen de depreciación de los proyectos
 - A la aplicación del impuesto sobre activos netos
 - Y a la deducibilidad del costo financiero de un proyecto.
- También es importante establecer mecanismos de licitación más eficientes y justos que le den mayor peso a los requerimientos de precio y calidad de un proyecto que a los requerimientos burocráticos del proceso.
 - Motivo por el cual, en la actualidad 8 de cada 10 licitaciones o se tienen que repetir o son asignadas a participantes que no ofrecen la mejor propuesta en términos de economía y calidad.
 - Y más importante aún, la ABM propone redefinir el rol de la banca de desarrollo para que retome su papel de fomento y complementariedad con la banca de comercio.

A través de:

- Fomentar el mercado de derivados de UDIS al cual pueda tener acceso el sistema bancario para financiar proyectos de largo plazo,
 - Otorgar garantías de riesgo político a la banca en sus créditos a estados y municipios (ejem. Garantías de riesgo político IFC-Banco Mundial) y
 - Otorgar garantías parciales de riesgo de crédito que eliminen la posibilidad de un "downgrade" en la calificación del papel de crédito con su respectivo impacto en la cartera de las AFORES.
- Finalmente debemos cuidar que exista experiencia y capacidad técnica y económica en los miembros de los consorcios privados participantes.
 - Y debemos vigilar que los proyectos tengan viabilidad técnica y económica.

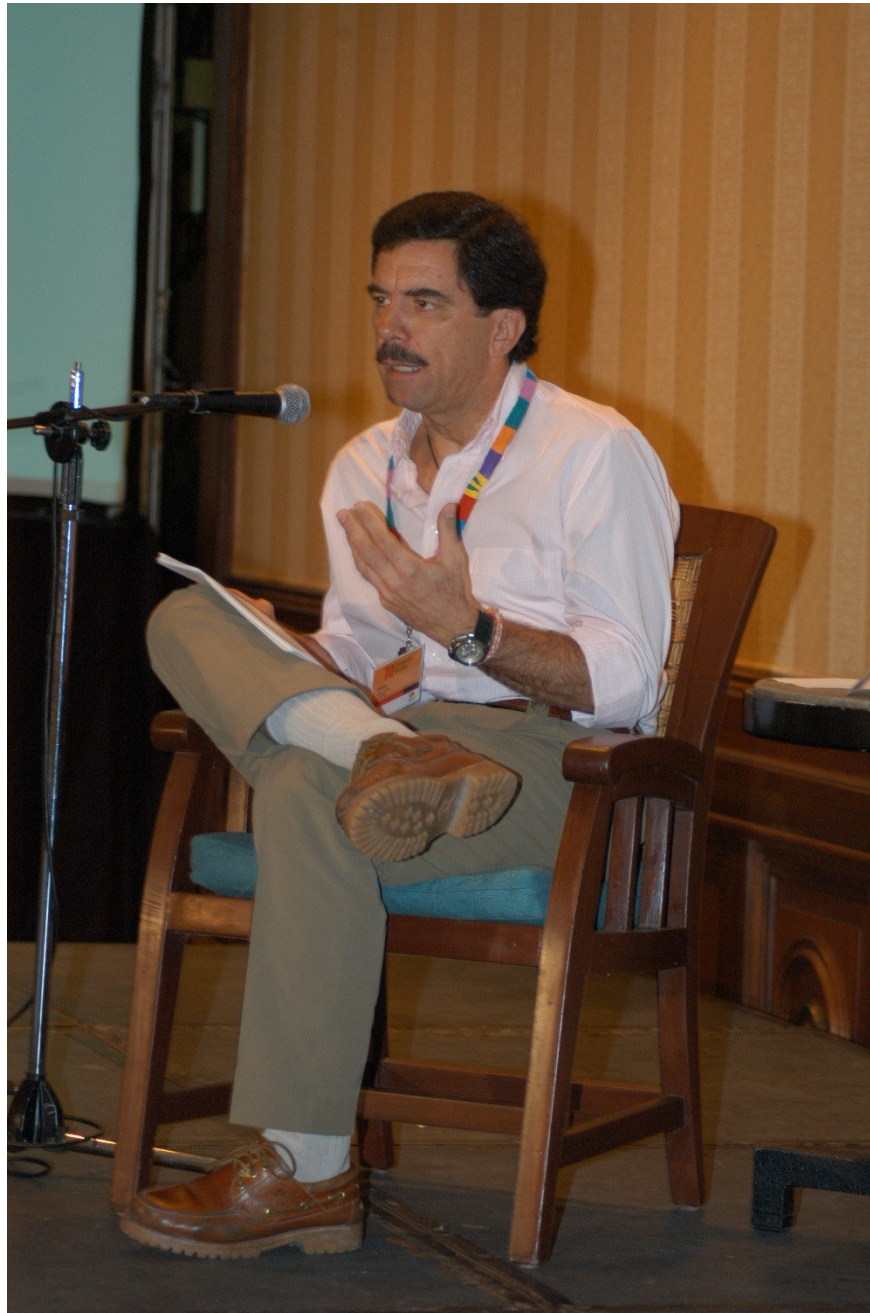
- **De esta manera, considerando:**

- la importancia que tiene para el país el avance en la creación de infraestructura,
- la amplia diversidad de sectores a los que este concepto se refiere,
- Y la complejidad técnica y legal de las recomendaciones preliminares hechas en esta propuesta por parte de la ABM.

Nuestra Asociación manifiesta su disposición a participar con las autoridades y los demás participantes privados en el sector en un diálogo para analizar con mayor profundidad estos temas y llegar a soluciones concretas.

MUCHAS GRACIAS.

- **MODERADOR:** Muchas gracias al ingeniero Guichard. Y a continuación la perspectiva sobre financiamiento al desarrollo, la perspectiva de la Banca precisamente de Desarrollo. Corresponde en esta ocasión al Actuario Alonso García Tamés.



ACTUARIO ALONSO GARCÍA TAMÉS
Director General de BANOBRAS

Alonso García, después de una carrera de 20 años en Banco de México, llega a la Secretaría de Hacienda en el año 2000, como Director General de Crédito

Público. Y a partir de 2003 se convierte en Subsecretario de Hacienda y Crédito Público, cargo que desempeña hasta diciembre pasado.

La perspectiva del Director General de BANOBRAS, el actuario Alonso García Tamés.

- ACT. ALONSO GARCÍA TAMÉS: Muchas gracias. Muy buenos días. Me toca a mí presentar la perspectiva de la Banca de Desarrollo en Materia de Infraestructura.

Para poner el tema en perspectiva, permítanme comentar que para la presente Administración, la infraestructura es reconocida como uno de los principales motores para el desarrollo nacional, y ésta se reconoce también como un elemento clave para incrementar la productividad del aparato económico nacional para elevar el bienestar de la población y para mejorar las posibilidades de desarrollo de nuestro país.

Es además un elemento que aumenta la competitividad de la economía y en donde no tiene externalidades negativas, como algunos otros instrumentos. Las ganancias en productividad que nos da la infraestructura, son ganancias de una vez por todas, son ganancias irreversibles, y como decía, no tienen contrapartida que pudiera tener un aspecto negativo o pudiera hacerla revertir estas ganancias de productividad en el tiempo.

Tenemos estos elevados requerimientos en el país en materia de infraestructura, que requieren una política nacional coordinada, que incluya la participación de todos los agentes que participan en el desarrollo de esta política.

México, sin duda, enfrenta un reto muy importante, BANOBRAS como el Banco de Desarrollo a cargo de la infraestructura debe de jugar un papel central. Este papel central debe de estar orientado a dar soluciones que promuevan el desarrollo de la infraestructura y la provisión de los servicios públicos, y para ello se debe trabajar dentro del Banco, principalmente en tres grandes líneas.

Por un lado, promover el acceso al financiamiento por parte de los Estados y Municipios para mejorar su infraestructura, por otra parte contribuir al fortalecimiento institucional de los Estados y Municipios a través de diferentes

vehículos con los que cuenta BANOBRAS para la asistencia técnica, y finalmente promover el financiamiento a proyectos que tengan la participación del sector privado.

Para poner un poco en perspectiva cómo ha evolucionado el gasto en infraestructura, vale la pena ver las siguientes láminas, en donde se utiliza cómo se ha modificado el balance de BANOBRAS, como proxi de lo que ha ido sucediendo en nuestro país.

Hasta hace relativamente poco, en la parte de arriba de esta lámina, ilustra lo que sucedía en el año 2000, el sector público era el acreditado en mayor proporción por parte del Banco, a este sector se le destinaba cerca del 63 por ciento de los recursos, los Estados y Municipios recibían aproximadamente una tercera parte del financiamiento que otorgaba en ese entonces la institución y al sector privado se le otorgaba únicamente un 3 por ciento aproximadamente del financiamiento total.

Igual que ha pasado con el gasto en el país, también se ha modificado el portafolio de BANOBRAS, hoy podemos ver al cierre de 2006, que la estructura de financiamiento es completamente diferente. La estructura de crédito del Banco está orientada en su gran mayoría, casi 4 quintas partes al financiamiento de Estados y Municipios, ya en congruencia con este mayor gasto en proporción que se ejerce a nivel subnacional del que se ejercía en el año 2000.

El sector público participa únicamente con un 2 por ciento y el sector privado también tiene una participación mucho más relevante de la que tenía en aquel entonces, con el 18 por ciento.

Simultáneamente a lo que hemos visto en el país, es que en el gasto del sector público destinado a obra pública ha venido disminuyendo, lo cual se ilustra en esta gráfica, y como se ve de finales de los 90's, en donde nos ubicábamos en niveles cercanos al 9 por ciento, hoy al cierre de 2005 que es la última cifra definitiva publicada, del monto como porcentaje del producto en obra pública, alcanzó únicamente el 4.1 por ciento.

Y esto se debe principalmente a tres elementos. Por un lado, hay una mayor proporción de gasto que se destina a actividades, a programas sociales, el gasto también se ha descentralizado, lo que mencionaba anteriormente, una

mayor proporción de gasto se realiza por los Estados y Municipios y no por el Gobierno Federal, y finalmente ha habido una importante participación de los esquemas de financiamiento no tradicionales, como los PIDIREGAS para llevar a cabo obra pública en nuestro país.

También hemos visto en los últimos años algunos cambios institucionales que se han traducido en un impulso importante en el mercado de deuda de Estados y Municipios y en el mercado de financiamiento a proyectos de infraestructura.

En los primeros, es decir, en el mercado de deuda a Estados y Municipios y conducidos por el Gobierno Federal, lo que se ha visto es que han ocurrido modificaciones instrumentadas por el Gobierno Federal al esquema del registro de deuda que anteriormente era un esquema obligatorio y había implícita una cierta calificación de la capacidad de pago de los estados que obtenían este registro, y hoy ya no es un registro obligatorio, es meramente un registro informativo.

También se establecieron los incentivos para que las Entidades Federativas cuenten con calificaciones crediticias, hoy están los incentivos para que se califiquen por un par de estas agencias.

En cuanto a los Gobiernos subnacionales, éstos también han trabajado para fomentar el crédito a los Estados y Municipios, han creado mecanismos de pago que aspectan las participaciones a favor de los acreedores de cada Entidad, y se ha avanzado en la definición y en el establecimiento en algunos Estados de marcos legales que regulan el endeudamiento y las garantías al endeudamiento municipal.

Todo esto lo que ha logrado es una mitigación de riesgos que es muy importante para que pueda fluir el crédito hacia los Estados y Municipios.

En materia de proyectos, que es la parte que se ve en la parte inferior de esta lámina, también el Gobierno Federal ha tomado algunas medidas, ha liderado algunos cambios, se han reactivado los esquemas de concesión en general, en particular podemos mencionar lo que ha sucedido en materia de las autopistas concesionadas, que en los últimos años ha recobrado una importancia en la materia de proyectos de infraestructura.

Se ha avanzado también en el apalancamiento de recursos públicos a través del FINFRA, y esto voy a entrar en más detalle más adelante, se ha establecido un marco regulatorio para la instrumentación de los PPS's.

Los Gobiernos Subnacionales, para facilitar el financiamiento privado también han hecho su parte y logrado una mayor participación privada en los proyectos de obras y de servicios públicos, en particular podemos mencionar un importante avance en materia de tratamiento de agua y de residuos sólidos, y se ha avanzado en la legislación para la instrumentación de los PPS's en algunos Estados.

Todo esto, lo que se ha traducido es que hay una mayor experiencia en la identificación de riesgos y en la mitigación de estos tipos de riesgos, no financieros, pero sí de ejecución y que también al atenderlos facilitamos el flujo de recursos hacia la infraestructura.

El país ha tenido cambios bien importantes en los últimos años, cambios en materia económica, entre los que destaca el clima de estabilidad económica, el ciclo de alta liquidez, que hemos visto en los mercados en estos últimos años y sin duda, un elemento importante en estos años recientes, también han sido los excedentes de los recursos petroleros.

También simultáneamente vimos una recomposición de la oferta de recurso, tenemos una mayor canalización de recursos por parte de la Banca Comercial, y tenemos una creciente apertura del mercado de valores a emisiones estructuradas, hemos tenido en los últimos años importantes colocaciones de bursatilizaciones de ingresos subnacionales, y tenemos en nuestro país ya jugadores muy importantes a nivel internacional, que han hecho una importante diferencia en materia de financiamiento a la infraestructura.

Tenemos instituciones del calibre de Dexia, aseguradoras de crédito, como MBIA, participando activamente en nuestro país.

Los efectos se pueden resumir en un par de factores. Por un lado, hemos tenido incrementos en los plazos de financiamiento muy importantes, y simultáneamente hemos visto no solo una baja de tasas de interés, producto de esta mayor estabilidad macroeconómica, sino también una reducción importante en los márgenes de financiamiento, ligados a estas operaciones de financiamiento e infraestructura.

Tenemos, por lo tanto, una mayor participación del sector privado. Y hemos visto, sin embargo, que los principales beneficiarios de todos estos cambios han sido los Gobiernos subnacionales mejor calificados y únicamente los de mayor tamaño.

BANOBRAS tiene una participación, como les decía, muy importante y un rol muy importante que jugar en el financiamiento de los Estados y Municipios. Se puede ver cómo ha evolucionado en los últimos años el gasto público por diferentes niveles de Gobierno; contrario a la percepción que todos tenemos de quién es el que gasta en infraestructura en este país, la realidad es diferente, y espero que estas laminas ayuden a ilustrarlo.

En 1994, aproximadamente el 53 por ciento del Gasto Público era realizado por el Sector Público Federal, y únicamente el 47 por ciento, algo menos del a mitad, por los Gobiernos subnacionales.

Hoy la película es muy diferente. Hoy los Gobiernos subnacionales, la suma de gasto realizado a través de los Estados y Municipios, ante todo es casi de una vez y media veces el que realiza la Federación.

Esto que acabo de comentar no sólo es cierto para el gasto total, también es cierto, y en alguna medida es todavía más marcado, en los gastos que se hacen para la obra publica y para la infraestructura.

Si ustedes ven esta lámina, y empezamos del lado derecho para el lado izquierdo, el Gobierno Federal, la gráfica ilustra el porcentaje total que invierte en infraestructura como porcentaje del gasto total. Gastamos en 2004, y es el último año para el que se tienen cifras a los tres niveles de Gobierno, gastamos aproximadamente a nivel Federal el 3.1 por ciento en infraestructura del gasto total.

Gasta mucho más proporcionalmente en los Gobiernos Estatales, y gasta muchísimo más, casi 4 o 5 veces más de lo que gastan los Gobierno Estatales en infraestructura, como proporción de su gasto total, los Gobiernos Municipales.

Y eso es cierto a nivel relativo del gasto total de cada uno de los niveles de Gobierno, pero si vemos las cantidades absolutas, también ilustran muy claramente lo que estamos viendo.

El Gobierno Federal gastó aproximadamente 56 mil millones de pesos en el año 2004, que es una cifra inferior de lo que gastaron en su conjunto los Estados y Municipios, que gastaron respectivamente 32 mil y 36 mil millones de pesos. El que gasta en infraestructura una cantidad importante en este país o si excluimos los vehículos no tradicionales, son los Gobiernos subnacionales.

Los avances han sido importantes, pero tenemos todavía retos de carácter institucional y económico, que impiden un desarrollo más acelerado en el mercado de créditos a Estados y Municipios. Y aquí se enlistan los principales elementos que vemos nosotros, sobre los que se deben de trabajar.

Por el lado institucional, debemos promover una mayor coordinación de la política de desarrollo de infraestructura. Existe en la presente Administración un Gabinete de Infraestructura que está trabajando intensamente en resolver las limitantes de infraestructura que enfrenta nuestro país.

Debemos fortalecer el marco legal aplicable al financiamiento de los Estados y Municipios. Y también hemos visto trabajos recientes de diferentes sectores a diferentes niveles de Gobierno, que buscan atender esta restricción institucional.

Tenemos, sin duda, que aprovechar las sinergias entre la Banca de Desarrollo y la Banca Comercial. Debemos de buscar elementos que nos permitan canalizar en conjunto un mayor monto de recursos en lugar de competir por los mismos clientes entre nosotros.

Y tenemos que incrementar, y esta es sin duda, yo creo, la principal restricción para el desarrollo de la infraestructura de este país, es la capacidad de identificación de proyectos de infraestructura dentro del país.

En la parte económica tenemos que revalorar, tenemos que visitar cuáles son los beneficios que aportan los organismos multilaterales en el financiamiento de la infraestructura; tenemos que incrementar el financiamiento a los Municipios más pequeños, y para los proyectos que son más riesgosos, tenemos que desarrollar productos que sean acordes con las necesidades de los Estados y

Municipios; y tenemos que propiciar una clara diferenciación y asignación de los riesgos.

Tenemos finalmente continuar disminuyendo los costos de transacción asociados al financiamiento de Estados y Municipios.

Y así estamos trabajando en cuantificar las necesidades, en identificar cuáles son los problemas y proponer cambios que permitan diseñar una política de financiamiento nacional, que fomente el fortalecimiento institucional y el desarrollo de proyectos de infraestructura en Estados y Municipios.

Permítanme pasar rápidamente a comentar con ustedes cuál es la participación que tiene BANOBRAS en los proyectos de infraestructura del sector privado.

La tendencia, las economías de mayor tamaño, la tendencia reciente ha sido incorporar al sector público para el desarrollo de los esquemas, de la inversión en infraestructura.

Como ustedes ven, como se ilustra en esta lámina, la inversión pública, complementada con la inversión privada, permite atender en mejor medida las necesidades que enfrentamos.

Y hay una enorme diversidad de mecanismos que combinan los recursos públicos con los recursos privados, algunos de ellos se enlistan del lado derecho.

Me gustaría concentrarme exclusivamente en los dos primeros: en lo que son las alianzas público-privadas, que ya fueron brevemente platicadas, comentadas por algunos de quienes me precedieron en el uso de la palabra; y tal vez el vehículo más importante con el que cuenta el Gobierno Federal para detonar esta participación del sector privado, que es el FINFRA a través de capital subordinado.

En cuanto a los esquemas de alianzas público-privadas, me gustaría empezar por comentar qué es lo que son. Estos son contratos de largo plazo que buscan establecer la relación contractual para la proveeduría de servicios de largo plazo, y establecen claramente cuáles son los indicadores de desempeño que el proveedor de estos servicios debe de observar, y cuáles son los niveles de calidad con los cuales se debe de proveer este servicio.

Los beneficios, en primer lugar, que tiene cualquier esquema que permita la coparticipación del sector privado y público, es precisamente atraer recursos privados al desarrollo de la infraestructura.

Además, se logra una mayor eficiencia en la asignación de riesgos, una mayor calidad en la prestación de los servicios públicos, y una mejor distribución en el tiempo del impacto presupuestal que tiene la inversión en infraestructura.

En México hasta ahora han sido adjudicados a través de este vehículo, 3 carreteras libres de peaje y un hospital regional. Y se tienen en proceso de análisis y de licitación y de elaboración, diferentes proyectos a nivel Federal.

Como agente financiero del Gobierno Federal, BANOBRAS juega un papel muy importante en esta materia: tiene una estrecha vinculación con el Gobierno Federal y tiene una estrecha vinculación con los Gobiernos Subnacionales, que tiene que ser utilizada para asesorar y para promover las alianzas público-privadas que se están empezando a dar en nuestro país.

Este es, yo creo, uno de los vehículos que va a ser mayormente utilizado en los próximos años para lograr desarrollar la infraestructura en nuestro país.

Tiene también una basta experiencia financiando proyecto, identificando los diferentes riesgos asociados a estos proyectos, y esa experiencia también lo ha puesto en un lugar para poder canalizar y atemperar estos riesgos, y facilitar así la participación del sector privado en estos vehículos de infraestructura.

Con base en esto que acabo de comentar, el reto es tener un portafolio de proyectos público-privados, de alianzas público privadas, y BANOBRAS debe de facilitar la creación de este proyecto, participando en diferentes etapas, sin duda en identificar cuáles son esos proyectos después de haber conocido las necesidades.

Tenemos que estructurar las operaciones. Es relativamente nuevo este proyecto, y no hay una experiencia en la estructuración de proyectos PPS's.

Necesitamos aumentar el financiamiento y participar como Banco de Desarrollo en el otorgamiento de algunos financiamientos a estos proyectos, a los proveedores de estos servicios.

Necesitamos avanzar en la asistencia técnica y en el fortalecimiento institucional.

Y finalmente, en la evaluación financiera y social de estos proyectos.

Todo esto en conjunto con la Banca Privada.

Para terminar, y muy rápidamente, comentar con ustedes el otro vehículo con el que cuenta el Gobierno Federal para detonar la inversión en infraestructura.

Se trata del FINFRA, este es un fideicomiso de inversión en infraestructura, a través del cual se canalizan recursos federales para facilitar la participación del sector privado en la inversión e infraestructura.

Y básicamente tiene como propósito canalizar recursos federales para tres actividades diferentes: en primer lugar, para llevar a cabo los estudios de preinversión. Como les decía anteriormente, es muy importante, y es un problema que tenemos que resolver, es una oportunidad que tenemos, el resolver la identificación de proyectos de infraestructura.

El FINFRA participa con recursos fiscales para estudios de preinversión.

Participa también en algunos proyectos con capital de riesgo, y tal vez la actividad más importante es la actividad que realiza el FINFRA para transformar proyectos que son socialmente rentables en proyectos que sean económicamente rentables.

Tenemos, como todos sabemos, una gran urgencia de atender algunos problemas, pero algunos de estos proyectos de ejecutarse no generan los recursos suficientes para su pago. Es imposible que el sector privado participe en estos proyectos si no son económicamente rentables.

En FINFRA lo que hace es cerrar ese gato, es poner recursos fiscales para transformar estos proyectos en proyectos rentables financieramente.

El FINFRA en los últimos años ha tenido una participación muy importante en la detonación de proyectos de infraestructura. Se ve en esta gráfica, rápidamente, como han crecido los desembolsos del FINFRA desde mediados, casi el tercer

año de la Administración pasada, los desembolsos de FINFRA para detonar estos proyectos han sido muy importantes. Y se ve del lado derecho la diversidad de sectores en los que participa.

Como les decía, la principal virtud de FINFRA es que detona recursos privados a cambio de meter recursos públicos a los proyectos. Y aquí se muestra claramente que el FINFRA ha aportado aproximadamente 15 mil millones de pesos a lo largo de la historia en diferentes proyectos, y por cada peso que ha aportado, ha logrado detonar aproximadamente 2 pesos del sector privado para inversiones de estos proyectos en los diferentes sectores.

Destaca el número de pesos del sector privado que detona cada peso que mete el sector público en el sector de carreteras, que es de casi 3 pesos, observando lo que ha sucedido con el FINFRA.

En conclusión, nosotros vemos que la Banca es una aliada estratégica en el desarrollo, y que enfrenta un gran reto en materia de infraestructura.

El principal reto que se enfrenta es la generación de un portafolio de proyectos. Yo considero que la Banca Comercial en sinergia con BANOBRAS, puede ser un importante canal para identificar las necesidades. La cercanía que tienen las dos Bancas y la experiencia que tienen en el mercado, nos debe permitir estructurar operaciones de infraestructura.

Les ofrezco yo un contacto directo y continuo para llevar a cabo esta importante tarea. Y considero yo que el reto sería imposible de atender si no fuera trabajando juntos.

Tenemos que facilitar un desarrollo más acelerado del financiamiento a Estados y Municipios. Este financiamiento tiene que estar arropado en todas las medidas de prudencia. Tenemos que desarrollar la capacidad de identificar proyectos de infraestructura, y continuar promoviendo la participación del sector privado para remontar las restricciones presupuestales que siguen vigentes.

Muchas gracias.

- **MODERADOR:** Muchas gracias, Alonso García.

Debido al retraso que traemos en nuestro Programa, y si nuestros panelistas no tienen inconveniente, vamos a pasar en este momento directamente a preguntas y dudas que puedan ustedes tener para cualquiera de nuestros tres panelistas sobre el tema del Financiamiento al Desarrollo.

Pasamos directamente a preguntas que puedan ustedes tener. Todo quedó perfectamente claro. No hubo ninguna duda en absoluto.

De manera que si no hay ninguna duda, agradecemos muchísimo a nombre de la Asociación, a nuestros tres panelistas.

Muchas gracias.

- **ING. JUAN GUICHARD:** Solamente me gustaría comentar que las conclusiones, porque sí vamos a llegar a conclusiones de estas presentaciones, de este trabajo.

Agradezco a Ismael, agradezco a Alonso. Creo que, como pudimos ver, en las tres ponencias, cito lo que es un esfuerzo, todo un trabajo de coordinación, la necesidad está. Creo que el país necesita que se desarrolle infraestructura. Creo que la autoridad tiene muy bien planteada como su objetivo el que éste sea el sexenio de infraestructura, y creo que también mencionamos muchos de los puntos en los cuales hay que trabajar arduamente.

Creo que el primer paso para poder resolver muchos de estos puntos, se está dando precisamente aquí, actuar de una manera coordinada, entre el sector privado, representado por la CONCAMIN y en lo que es la parte gubernamental a través de Alonso, con BANOBRAS y creo que la Banca está dispuesta, quiere, puede y como mencioné, las conclusiones de este Foro las daremos mañana.

Gracias a todos.

- - -o0o- - -