



SID

Society for International Development



eurodad
european network on
debt and development

La infraestructura sostenible como un bien público a recuperar



Contenidos

Resumen ejecutivo	3
Introducción	5
1. Pensar la infraestructura sostenible desde una perspectiva sistémica y holística	7
1.1 El discurso dominante sobre el financiamiento de la infraestructura	7
1.2 Una perspectiva crítica	10
1.3 La infraestructura como un bien público: la infraestructura sostenible como oportunidad para un cambio transformador	14
2. El financiamiento de la infraestructura: observaciones desde el terreno	16
3. Conclusiones y recomendaciones: para una agenda de las OSC sobre financiamiento de la infraestructura	23

Agradecimientos

Este informe ha sido elaborado por María José Romero (Eurodad) y Flora Sonkin (SID), con los aportes de Leia Achampong y Farwa Sial (Eurodad).

Nos gustaría agradecer a nuestros socios por sus valiosas contribuciones y apoyo durante todo el proceso de este informe: Adrian Chikowore (AFRODAD), David Cruz (Asociación Ambiente y Sociedad, Colombia), Leandro Gómez (Fundación Ambiente y Recursos Naturales – FARN, Argentina), Nicola Scherer, Marta Pérez Fargas y Blanca Bayas Fernández (Observatori del Deute en la Globalització – ODG, España), Laeticia Jalil (Universidade Federal Rural de Pernambuco - URFPE) y Rafael Neves (Articulação Semiárido Brasileiro - ASA, Brasil) y Justina Kaluinaite (VB Platforma, Lithuanian NGDO Platform, Lithuania).

También nos gustaría agradecer los comentarios y aportes recibidos de un grupo de aliados y expertos externos, algunos de los cuales participaron en un taller virtual: Petra Kjell y Kate Geary (Recourse), Xavier Sol (Counter Balance), Motoko Aizawa (Observatory for Sustainable Infrastructure), Rodolfo Bejarano (Latindadd), Jean Saldanha (Eurodad) y Stefano Prato (SID), Marcos Aurélio Lopez Filho y Kate Bayliss.

Copyediting y apoyo: Vicky Anning, Julia Ravenscroft, Mary Stokes, Joe Inwood y Hamdi Benslama.

Este informe se elaboró con el apoyo financiero de Misereor. El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva de Eurodad y de los autores de este informe y de ninguna manera puede ser tomado para reflejar las opiniones del financiador.

Resumen ejecutivo

“Una recuperación económica abortada, o peor aún, otra ‘década perdida’, no representan eventos inevitables. Es cuestión de elección de políticas.”

UNCTAD, Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2020

La infraestructura es clave para lograr el desarrollo sostenible y mejorar las condiciones de vida de las personas en todo el mundo, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS), el Acuerdo de París y los compromisos sobre igualdad de género. Las inversiones en infraestructura sostenible se sitúan en el centro de las estrategias de desarrollo de muchos gobiernos donantes, instituciones financieras internacionales (IFI) y gobiernos de todo el mundo.

Sin embargo, frente a los elementos disuasorios sistémicos para la movilización de recursos internos de los países en desarrollo – flujos financieros ilícitos, cargas de deuda insostenibles e ilegítimas, acuerdos comerciales injustos, abuso fiscal por parte de empresas multinacionales y una regulación insuficiente del sector financiero –, la narrativa dominante sobre el financiamiento de infraestructura exige el uso de recursos e instituciones públicos para apalancar el financiamiento privado con el objetivo de cerrar la llamada “brecha de financiamiento” para el desarrollo sostenible. Pero esta elección de política presenta numerosos riesgos, especialmente teniendo en cuenta las cargas insostenibles de la deuda que ya enfrentan los países del Sur Global, el aumento de las desigualdades y el inminente colapso ecológico. Ahora que un discurso de “el financiamiento privado primero” está ganando más fuerza como respuesta política en los planes de recuperación de la Covid-19, se vuelven cada vez más necesarios un análisis crítico y un debate desde una perspectiva de la sociedad civil.

Este informe analiza la infraestructura desde una perspectiva sistémica, examinándola a través de la lente de cuatro pilares interconectados: económico, de gobernanza, social y ecológico. Además, proporciona una nueva definición de sostenibilidad que tiene en cuenta estas dimensiones interrelacionadas. A partir de reflexiones conjuntas de Eurodad y la Society for International Development (SID), el informe se basa en nuestro trabajo con socios del Norte Global y el Sur Global, que proporcionaron un análisis profundo y basado en evidencia sobre experiencias concretas que ilustran las prácticas en el ámbito nacional y regional. Estos socios son los siguientes: AFRODAD (región de África), Asociación Ambiente y Sociedad (Colombia), Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN, Argentina), Observatori del Deute en la Globalització (ODG, Spain), Universidade Federal Rural de Pernambuco y Articulação Semiárido Brasileiro (URFPE y ASA, Brasil) y VB Platforma, Lithuanian NGDO Platform (Lithuania).

Este informe destaca que el énfasis en atraer inversiones privadas (extranjeras) hacia proyectos de infraestructura plantea grandes preocupaciones. Este enfoque no sólo no aborda las barreras estructurales a la transformación socioeconómica en los países en desarrollo, sino que, además, exacerba los obstáculos de desarrollo existentes que enfrentan estos países, incluidos el endeudamiento, la dependencia de los productos básicos, la vulnerabilidad a los flujos de capital volátiles, el daño ambiental y los sistemas de infraestructura pública débiles.

Por el contrario, los proyectos más rentables y ecológicamente sostenibles son aquellos que han implementado la participación activa e incluso la co-creación con las comunidades locales, han integrado una lente sensible al género y han respondido a las necesidades locales y nacionales a lo largo de su planificación, diseño y financiamiento. También aquellos que contribuyen a los planes de desarrollo a largo plazo de los países y, al mismo tiempo, sirven a los intereses de las comunidades locales.

La sociedad civil tiene un papel clave que desempeñar en la recuperación de la infraestructura sostenible como un bien público, pidiendo a los responsables de la toma de decisiones y a las IFI que cambien de rumbo. Proporcionamos recomendaciones de políticas para avanzar en esta agenda colectiva, con acciones que abarcan los cuatro pilares interconectados de nuestro análisis.

Recomendaciones de política

1. Ampliar la infraestructura financiada con fondos públicos, particularmente en los sectores sociales. El financiamiento público es a menudo menos costoso, más sostenible financieramente y rinde cuentas a la población de forma más directa que el financiamiento privado. Además, las intervenciones públicas son críticas por razones de equidad social o cuando los rendimientos sociales son mucho mayores que los rendimientos privados. Esto requiere:
 - a) Poner en marcha un ambicioso plan internacional para aumentar la movilización de recursos internos, incluso mediante medidas que frenen las pérdidas de recursos públicos como consecuencia del abuso fiscal, el tratamiento de las deudas insostenibles a través de un nuevo mecanismo de resolución de la deuda soberana justo, democrático y transparente, la retirada y/o el rechazo de nuevos acuerdos comerciales internacionales injustos y el aumento de los niveles y la calidad de los recursos internacionales concesionales.
 - b) Promover las políticas industriales como parte esencial de las estrategias nacionales de desarrollo de los países del Sur Global. Esto puede permitir a los países alejarse de la dependencia de los productos básicos y las estrategias orientadas a la exportación y avanzar hacia la transformación socioeconómica a través de economías diversificadas, dinámicas, inclusivas y sostenibles.
2. Repensar la promoción del financiamiento privado para infraestructura. Una agenda de financiamiento de infraestructura centrada en el desarrollo de la "infraestructura como una clase de activo" y la promoción de las asociaciones público-privadas (APP) amenaza con socavar los avances hacia el cumplimiento de los ODS. El financiamiento privado puede ser apropiado en algunas circunstancias, pero sólo cuando se siguen los planes de desarrollo de propiedad democrática, se priorizan los servicios públicos equitativos y de alta calidad y se cumplen las normas internacionales de transparencia y rendición de cuentas. Los gobiernos nacionales deben preservar su capacidad de regular en el interés público.
3. Mejorar la calidad y sostenibilidad de la infraestructura, incluyendo sus consideraciones sistémicas. La infraestructura sostenible y sus mecanismos de financiamiento deben basarse en los derechos humanos y la transformación socioeconómica, así como en altos estándares de responsabilidad democrática, y adoptar un enfoque intergeneracional para la adaptación al clima. Esto incluye:
 - a) Priorizar las medidas destinadas a mejorar la gobernanza. La gobernanza de la infraestructura se refiere a la priorización, planificación, financiamiento, regulación, contratación y monitoreo de los activos construidos y los servicios asociados que son esenciales para la diversificación económica y el desarrollo humano.
 - b) Integrar la resiliencia en los sistemas de planificación e implementación. El desarrollo de infraestructuras nuevas y existentes debe tener en cuenta una perspectiva sistémica al planificar la resiliencia en un sentido amplio (social, económico, ecológico). La infraestructura debe diseñarse y adaptarse para resistir, responder y recuperarse rápidamente de las interrupciones relacionadas con los peligros ambientales causados por el cambio climático. También requiere considerar el impacto desproporcionado de las interrupciones en las vidas de las niñas, las mujeres y las personas transgénero, debido a las desigualdades existentes y los roles basados en el género, así como adoptar medidas para reducir y, finalmente, eliminar las desigualdades.
 - c) Promover la conectividad regional centrada en las personas. Esto incluye la creación de empleos dignos, el estímulo del desarrollo económico local, la protección del medio ambiente, la reducción de la desigualdad, la promoción de la igualdad de género y la inclusión social y la construcción de la paz.

Introducción

La infraestructura es clave para lograr el desarrollo sostenible y mejorar las condiciones de vida de las personas en todo el mundo, en línea con los ODS, el Acuerdo de París y los compromisos sobre igualdad de género.

La importancia de las inversiones en infraestructura sostenible y su contribución al empleo digno y la soberanía alimentaria¹, la integración territorial y el acceso a los servicios esenciales, aparece como un tema destacado del debate internacional, especialmente a medida que entramos en la década de cumplimiento con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Las inversiones en infraestructura sostenible se promocionan como “la estrategia más prometedora para generar empleos dignos y resiliencia climática”² y como pilar clave de las estrategias para “reconstruir mejor” por parte de muchos gobiernos donantes e IFI, en particular el Grupo del Banco Mundial (GBM). La controvertida iniciativa Cinturón y Ruta de China³, la iniciativa Reconstruir mejor el mundo (B3W, por su sigla en inglés) del G7⁴, y el plan de inversión en infraestructura del presidente de Estados Unidos, Joe Biden⁵, son solo algunos de los ejemplos recientes de cómo la infraestructura es y seguirá siendo central para los principales planes de desarrollo y recuperación de la Covid-19 en los años venideros.

Sin embargo, si bien la pandemia mundial y las crisis económicas, sociales, políticas y climáticas interrelacionadas nos obligaron a reconocer nuestra interdependencia global, se ha demostrado que la capacidad de responder a las crisis actuales es profundamente desigual en el Norte Global y el Sur Global. Después de décadas de desregulación y austeridad, combinadas con el servicio masivo de la deuda, el espacio fiscal limitado y la privatización de los servicios públicos, los países en desarrollo se enfrentan a las crisis en condiciones extremadamente vulnerables tanto en el frente de la salud como en el económico. Las reglas que rigen la hiperglobalización⁶, a saber: la liberalización del comercio y la inversión, la desregulación financiera y los recortes de impuestos a las empresas, han amplificado las desigualdades estructurales dentro de los países y entre ellos, han llevado a una mayor concentración del mercado y han contribuido a una destrucción ecológica generalizada, a la falta de financiamiento de los servicios públicos y a un avance insuficiente hacia la protección social universal, todo lo que ahora es imposible de ignorar.

Ante la falta de financiamiento de los servicios, se han promovido cada vez más mecanismos para movilizar el financiamiento privado, incluyendo las asociaciones público-privadas (APP), como una forma de cerrar la ‘brecha de financiamiento’ para cumplir con los planes nacionales de desarrollo (véase el Cuadro 1)⁷. Es probable que catalizar el financiamiento privado continúe en la vanguardia de la agenda de las IFI, como parte del plan para una llamada “recuperación resiliente” de la Covid-19⁸. Pero esta elección de política presenta numerosos riesgos, especialmente teniendo en cuenta las cargas insostenibles de la deuda que ya enfrentan los países del Sur Global, el aumento de las desigualdades y el inminente colapso ecológico.

A medida que la pandemia del Covid-19 expone la fragilidad de nuestros sistemas actuales, desde el comercio internacional hasta la infraestructura de salud pública y la preparación para desastres climáticos, al tiempo que gana más espacio un discurso de “el financiamiento privado primero” como respuesta política en los planes de recuperación de la Covid-19⁹, se vuelve cada vez más importante un análisis crítico y un debate desde una perspectiva de la sociedad civil. Si bien abordar el tema de la infraestructura presenta desafíos, incluida la forma de financiarla de manera sostenible, ciertas preguntas sobre el impulso de los mecanismos de financiamiento privado para desarrollar infraestructura en el Sur Global pueden ser universales. Este informe se basa en el trabajo previo de la sociedad civil sobre el tema¹⁰, y tiene como objetivo abordar algunas de las preguntas clave que surgen al analizar las tendencias actuales en el desarrollo de infraestructura desde una perspectiva sistémica:

- ¿Cuáles son los desafíos que plantea una agenda enfocada en atraer inversión privada para infraestructura? ¿Qué tipo de modelo de desarrollo promueve y cuáles son sus riesgos?
- ¿Cuál debería ser el papel del Estado en la provisión de infraestructura sostenible?
- ¿Cuáles son las posibles alternativas al enfoque de “el financiamiento privado primero” para la infraestructura?
- ¿Sobre qué base es posible recuperar la infraestructura sostenible como un bien público?

A partir de esto, nuestro objetivo es contribuir a los debates en curso y futuros sobre el financiamiento sostenible para infraestructura sostenible, dentro de la sociedad civil y más allá. En particular, buscamos aportar a los debates sobre políticas y los momentos de toma de decisiones, como la agenda del G20 sobre el financiamiento de la infraestructura, el proceso de Financiamiento para el Desarrollo de las Naciones Unidas, el trabajo de los Bancos Multilaterales de Desarrollo y los Bancos Públicos de Desarrollo sobre el financiamiento de la infraestructura y los planes de recuperación de la Covid-19 en todo el mundo.

Metodología

Este informe es el resultado del trabajo conjunto de Eurodad y la Society for International Development (SID) con el objetivo de avanzar en el pensamiento colectivo sobre un tema que es de suma importancia para el futuro de las estrategias de desarrollo. El informe también se basa en nuestro trabajo con socios del Norte Global y el Sur Global, que proporcionaron un análisis profundo y basado en evidencia sobre experiencias concretas que ilustran las prácticas en el ámbito nacional y regional. Estos socios son: AFRODAD (región de África), Asociación Ambiente y Sociedad (Colombia), Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN, Argentina), Observatori del Deute en la Globalització (ODG, Spain), Universidade Federal Rural de Pernambuco y Articulação Semiárido Brasileiro (URFPE y ASA, Brasil) y VB Platforma, Lithuanian NGDO Platform (Lithuania).

Este informe va acompañado de **siete estudios de caso**, de los que extraemos ideas clave para abordar las preguntas discutidas aquí. Se trata de proyectos emblemáticos de infraestructura implementados en diferentes regiones. Cinco de los casos presentados arrojan luz sobre proyectos de infraestructura problemáticos que fueron diseñados para atraer inversión privada a proyectos de infraestructura. Estos son: el Corredor de desarrollo vial de Nacala en Zambia, Malawi, Mozambique; la central eléctrica de gas Myingyan en Myanmar; el Corredor perimetral de oriente de Cundinamarca en Colombia; la central hidroeléctrica Inga III en la República Democrática del Congo, y la Red de Autopistas y Rutas Seguras – Etapa 1 en Argentina. También presentamos dos casos que ilustran enfoques alternativos para el financiamiento y desarrollo de la infraestructura, ya que fueron diseñados e implementados de manera participativa y respondieron a los intereses y derechos de las poblaciones locales. Estos son: el Programa Un Millón de Cisternas en Brasil y el Modelo de Comunidad Solar Prosumer en Lituania.

Los autores se basaron en su extensa investigación en el campo de la infraestructura. Examinaron documentos oficiales y de proyectos, informes de la sociedad civil y artículos de prensa y entrevistaron a las comunidades afectadas y otras partes interesadas pertinentes. Estos casos sirven para ilustrar las tendencias clave en el área de la infraestructura y respaldan nuestro proceso para ofrecer análisis críticos y recomendaciones de políticas. Eurodad y SID se beneficiaron de la contribución experta de un grupo de referencia diverso que se creó para apoyar el proceso de investigación (véase la sección de agradecimientos). Nuestra interacción con este grupo incluyó un taller virtual para discutir los hallazgos y los principales mensajes del informe.

Estructura del informe

Este informe está estructurado de la siguiente manera:

- La Sección 1 proporciona un marco para comprender la infraestructura sostenible desde una perspectiva sistémica y en el contexto de los debates actuales sobre el desarrollo sostenible. Presenta la agenda de financiamiento de la infraestructura dominante establecida por los países donantes en todos los espacios de políticas internacionales, como el G20 y las IFI, incluidas sus deficiencias y limitaciones. Proporciona un punto de vista alternativo centrado en la justicia económica mundial y el derecho de los países en desarrollo al desarrollo, la movilización de recursos internos y la resiliencia climática, incluido el papel de los bancos públicos de desarrollo y la política industrial para facilitarlos.
- La Sección 2 reflexiona sobre la evidencia de los estudios de caso para hacer visible y concreta la argumentación en torno tanto a la agenda de financiamiento de la infraestructura dominante como a las vías alternativas propuestas.
- La sección 3 concluye y proporciona recomendaciones de política hacia la transformación socioeconómica y el financiamiento sostenible de la infraestructura.

1. Pensar la infraestructura sostenible desde una perspectiva sistémica y holística

La infraestructura se refiere a “las estructuras e instalaciones necesarias para el funcionamiento de la economía y la sociedad”¹¹. Se trata de carreteras, redes de electricidad y telecomunicaciones, instalaciones de agua y alcantarillado, escuelas y hospitales. Esto implica entender la infraestructura en un sentido amplio, lejos de una distinción entre la infraestructura ‘económica’ y ‘social’, ya que tanto las cuestiones económicas como las sociales son aspectos indivisibles de un enfoque transformador del desarrollo¹².

La infraestructura también se entiende aquí como los fundamentos que permiten y mantienen diferentes caminos de desarrollo, ya sea en base a la producción o extracción a gran escala para la exportación (minas, bosques y granjas a puertos) o a la diversificación económica y los mercados territoriales.

El estallido de la pandemia del Covid-19 solo ha intensificado la necesidad de invertir en la infraestructura que priorice las capacidades, condiciones y necesidades locales, particularmente aquellas vinculadas a la infraestructura resiliente al clima que apoye la transformación socioeconómica y los servicios públicos. Sin embargo, no todos los tipos de infraestructura contribuyen a apoyar la transformación socioeconómica y la recuperación justa a la que aspiran la mayoría de los países en desarrollo. El pensamiento económico dominante sugiere que los Estados deberían operar como facilitadores de inversiones privadas en proyectos de infraestructura que servirían como motor del crecimiento económico. Tal enfoque dirigido por el mercado también significa que los Estados necesitan efectivamente tener un suministro constante de proyectos rentables a disposición, lo que transforma su agenda de desarrollo y, a menudo, lleva a priorizar los megaproyectos que vinculan los centros de producción y extracción de recursos con los consumidores y tienen como objetivo integrar a los países en desarrollo en las cadenas mundiales de valor. Al mismo tiempo, este enfoque antepone las necesidades de los inversores (es decir, maximizar los beneficios) a los derechos de sus ciudadanos y al medio ambiente, contribuyendo a la dependencia de las exportaciones y los productos básicos e impidiendo la diversificación económica.

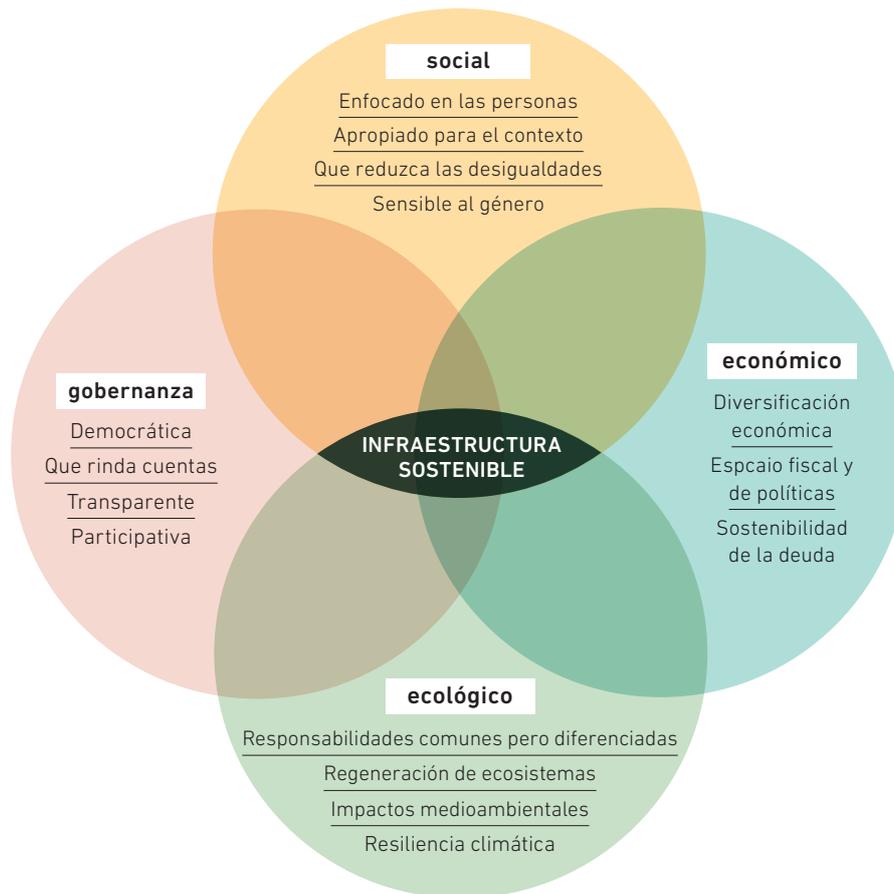
Esta forma de entender la infraestructura es problemática, ya que los proyectos de infraestructura mal diseñados y mal implementados pueden dañar el medio ambiente, desplazar a las poblaciones, conducir a abusos de los derechos humanos y encerrar a los países en un futuro con alto contenido de carbono. También pueden crear cargas fiscales excesivas para las cuentas públicas, lo que a su vez puede conducir a recortes en el gasto público.

Este informe se centra en la infraestructura sostenible, que a los efectos de nuestro análisis se examina a través de la lente de cuatro pilares interconectados: el social, el ecológico, el de gobernanza y el económico (véase el Diagrama 1). En este informe definimos la infraestructura sostenible como una estructura o instalación que se planifica, diseña, construye, opera y monitorea de manera transparente, participativa y apropiada para el contexto, contribuye a las prioridades nacionales y locales, amplía el acceso a los servicios, allana el camino hacia una transición justa hacia economías sostenibles y resilientes al clima y se financia de manera transparente y sostenible, lo que significa que no conduce a una deuda insostenible¹³. Si bien abordamos los aspectos sociales, económicos, ecológicos y de gobernanza en nuestro análisis, prestamos especial atención a cuestionar el discurso dominante sobre el financiamiento de la infraestructura (el pilar económico) y cómo este, a su vez, afecta a los otros tres pilares.

1.1 El discurso dominante sobre el financiamiento de la infraestructura

Desde la adopción de los ODS en 2015 se ha prestado mayor atención a las necesidades de infraestructura de los países en desarrollo, ya que existe un objetivo específico centrado en la infraestructura: el ODS 9 tiene como objetivo “construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación”. Además, la infraestructura tiene implicaciones directas e indirectas en el logro de todos los demás objetivos interrelacionados. Por ejemplo: el desarrollo de la infraestructura afecta directamente el acceso al agua potable segura y asequible y al saneamiento adecuado y equitativo (ODS 6), a la energía asequible y limpia (ODS 7), a servicios de salud esenciales de calidad (ODS 3) y a la construcción y mejora de instalaciones educativas (ODS 4). La infraestructura también es fundamental para el

Diagrama 1
Pilares de la
infraestructura
sostenible



despliegue de políticas industriales y estrategias nacionales de desarrollo, que pueden tener impactos a mediano y largo plazo en la lucha contra el cambio climático (ODS 13), la reducción de las desigualdades (ODS 10), la promoción del trabajo digno (ODS 8), la igualdad de género (ODS 5) y la producción y el consumo responsables (ODS 12). Estos compromisos han intensificado aun más las diferentes interpretaciones sobre cómo se proveerán y financiarán los proyectos de desarrollo.

Como parte de este debate, el Grupo Banco Mundial (GBM) y otros, como el G20, han argumentado que uno de los principales problemas que enfrentan los países cuando se trata de cumplir con los ODS es que los niveles mundiales de inversión en infraestructura son demasiado bajos. Y, como cura para ese diagnóstico de una 'brecha de financiamiento', se promueven soluciones de financiamiento innovadoras. Dado que la llamada 'brecha de financiamiento' supuestamente no puede ser cerrada usando los (escasos) métodos de financiamiento tradicionales, se considera que

una ampliación de los enfoques centrados en el sector privado para el financiamiento de la infraestructura es la forma de cumplir con los objetivos. Según el GBM, "revitalizar el suministro de infraestructura en el mundo en desarrollo requiere complementar las fuentes tradicionales de financiamiento oficial con nuevos recursos de financiamiento a través de capital y deuda"¹⁴. Con este fin, el GBM lanzó en 2017 el enfoque de "Maximización del Financiamiento para el Desarrollo (MFD)" o enfoque 'de cascada'¹⁵ para el financiamiento de la infraestructura. Este enfoque busca atraer a inversores institucionales globales, como fondos de cobertura y de pensiones, compañías de seguros y fondos soberanos, reduciendo los riesgos (percibidos) para la inversión en la infraestructura. Esto implica cambiar el entorno normativo y reglamentario y proporcionar subsidios, garantías y otros instrumentos de mitigación de riesgos. Para hacerlo posible, se promueven las APP como instrumento de financiamiento clave (véase el Cuadro 1).

Cuadro 1. ¿Qué son las APP y cuáles son sus implicaciones?

A pesar de la enorme cantidad de trabajo dedicado al estudio de las APP, no existe una definición universalmente acordada del término. Utilizamos la definición más ampliamente aceptada de APP, que se puede formular de la siguiente manera. Una APP es:

- un acuerdo contractual a mediano o largo plazo entre el Estado y una empresa del sector privado
- un acuerdo en el que el sector privado participa en el suministro de activos y servicios tradicionalmente proporcionados por el Estado, como hospitales, escuelas, prisiones, carreteras, puentes, túneles, ferrocarriles, agua y saneamiento, y energía
- un acuerdo que implique alguna forma de distribución de riesgos entre los sectores público y privado

Existen dos modelos de financiamiento de las APP:

- APP financiadas por el usuario, en las que un socio privado cobra al público una tarifa por el uso de la instalación, a veces subvencionada por el Estado o las autoridades locales.
- APP financiadas por el Estado, por las que una empresa del sector privado construye y administra la infraestructura y recibe pagos regulares por parte del socio público en función del nivel de servicio prestado.

En última instancia, ambos modelos pueden (y a menudo lo hacen) pesar mucho en las cuentas públicas: las APP financiadas por el Estado dependen en gran medida del gasto público, mientras que incluso las APP financiadas por los usuarios pueden implicar costos para el Estado a través de subsidios.

Además, es importante la distinción entre costeo y financiamiento para ayudar a comprender los verdaderos costos de las APP:

- El financiamiento es el dinero que la empresa privada recauda para completar el proyecto y se puede hacer a través de instrumentos de deuda y capital. En otras palabras, es cómo se cubren los costos iniciales de la infraestructura. Esto no afecta a las cuentas públicas.
- El costeo es la forma en que se reembolsará a la empresa a largo plazo. Por lo general, esto no aparecerá como un déficit para las cuentas públicas, excepto en los raros casos en que el activo se considera controlado por el Estado.

Como muestra claramente la literatura sobre APP, si bien el sector privado puede aportar algo de financiamiento por adelantado, a largo plazo la APP solo puede ser financiada ya sea por los usuarios de la infraestructura (por ejemplo, pagando un peaje para usar un puente) o por el Estado utilizando el dinero de los contribuyentes. Como resultado, el personal del Departamento de Asuntos Fiscales del FMI y otros han enfatizado que las APP pueden generar una ilusión fiscal problemática que podría aumentar los riesgos fiscales totales con las APP¹⁶.

La asignación de riesgos es un punto crucial en el debate en torno a las APP. Los proyectos de infraestructura enfrentan diferentes tipos de riesgos, por ejemplo, riesgos del proyecto, riesgos macroeconómicos y riesgos políticos y regulatorios, los que pueden variar según el país donde se implemente el proyecto, la naturaleza del proyecto y los activos y servicios involucrados. Para compensarlos, a menudo, el sector público ofrece subsidios o garantías que pueden tener consecuencias financieras para el sector público. Dado que las APP se utilizan como mecanismo para prestar servicios públicos, el riesgo compartido es algo desigual. El sector público es siempre el titular del riesgo residual en caso de que el sector privado fracase, lo que, según la experiencia, no es inusual.

Las APP pueden generar altos costos públicos para la infraestructura de tres maneras principales:

- mayores costos directos debido a tasas de interés más altas (el costo de capital), una alta tasa de rendimiento esperada para el operador privado y mayores costos de construcción
- mayores costos indirectos derivados de la competencia limitada y los costos de negociación de contratos complejos, incluidos los altos honorarios de las empresas de consultoría y la renegociación de los contratos: el personal técnico del FMI estima que más de la mitad de todas las APP se renegocian¹⁷
- costos ocultos, ya sea debido a métodos de contabilidad que mantienen las APP fuera de los libros del Estado o a los altos niveles de pasivos contingentes

Por estas y muchas otras razones, Eurodad ha pedido repetidamente al Banco Mundial y a otros que dejen de promover las APP hasta que sean radicalmente reformadas.

Siguiendo el ejemplo del GBM, el G20 ha estado promoviendo ideas similares para el financiamiento de la infraestructura. “Impulsar el crecimiento impulsado por el sector privado a través de la inversión en infraestructura” fue un tema importante en el marco del G20 australiano en 2014¹⁸, cuando el G20 estableció el Centro de Infraestructura Global. La ‘infraestructura para el desarrollo’ fue una prioridad bajo la presidencia argentina de 2018, cuando los ministros de Finanzas del G20 acordaron que se necesitaba movilizar capital privado adicional para satisfacer las necesidades mundiales de infraestructura. Acordaron “promover las condiciones necesarias para ayudar a desarrollar la infraestructura como una clase de activo”¹⁹, y respaldaron la hoja de ruta del G20 hacia la infraestructura como una clase de activo (véase el Cuadro 2)²⁰, que establece diferentes áreas de trabajo para hacer avanzar en esta agenda. Siguiendo con la Hoja de Ruta, la presidencia japonesa de 2019 se centró en la cuestión de la infraestructura de calidad, y lanzó los Principios para la Inversión en Infraestructura de Calidad del G20²¹, con los indicadores para implementarlos aún por acordar. Si bien los Principios incluyen un lenguaje bien recibido en diferentes áreas, una deficiencia clave es que no traen cambios sustantivos en las formas en que se piensa la infraestructura. Mientras tanto, en 2020, la presidencia de Arabia Saudita respaldó la Agenda InfraTech de Riad, que “promueve el uso de la tecnología en infraestructura con el objetivo, entre otros, de mejorar las decisiones de inversión a lo largo del ciclo de vida del proyecto”²². Por último, la presidencia italiana del G20 en 2021 sigue avanzando en esta agenda, que incluye continuar el “diálogo entre inversores públicos y privados para movilizar capital privado”²³.

1.2 Una perspectiva crítica

El discurso dominante se basa en el aumento de la inversión privada como clave para financiar la infraestructura. Esto se basa en una serie de suposiciones sesgadas.

En primer lugar, asumir que los métodos tradicionales de financiamiento público son incapaces de cerrar la ‘brecha de financiamiento’ sólo cuenta un lado de la historia. Esto no tiene en cuenta las cuestiones sistémicas que pueden abordarse mediante la cooperación internacional y las opciones de política, pero que siguen sin resolverse y siguen ampliando aún más esa ‘brecha de financiamiento’ para los países en desarrollo: el abuso fiscal y los flujos financieros ilícitos; la deuda insostenible e ilegítima (o la necesidad de reformar la arquitectura de la deuda); los acuerdos predatorios de comercio e inversión; el no cumplimiento, en cantidad y calidad, de los compromisos de ayuda oficial al desarrollo (AOD) internacionalmente acordados; los obstáculos a las transferencias tecnológicas

Cuadro 2. ¿Qué significa ‘desarrollar infraestructura como una clase de activo’?

Una clase de activo es un grupo de valores negociables o inversiones, por ejemplo, acciones o bonos. Transformar la infraestructura en una clase de activo negociable significaría reempaquetar el dinero invertido en un proyecto de infraestructura en una serie de instrumentos financieros estandarizados que son fáciles de comprar y vender y que proporcionan un flujo de ingresos atractivo.

Los activos de infraestructura, como las acciones de empresas de infraestructura, los bonos de infraestructura del gobierno y los fondos de inversión especializados en infraestructura, no son de ninguna manera nuevos. Sin embargo, el concepto de agrupar los activos de infraestructura financiera para formar una clase distinta es relativamente reciente²⁴. La promoción de una clase de activo de infraestructura transable puede considerarse parte de un impulso de instituciones multilaterales, como el GBM, para atraer inversores privados a proyectos *específicos*, así como para el desarrollo de infraestructura en general.

(véase también el Cuadro 3). El orden económico actual crea el problema y luego ofrece una solución falsa, pero rentable, a ese mismo problema.

En particular, la Hoja de Ruta del G20 argumenta que “dada la magnitud de la brecha de infraestructura, el G20 debe adoptar un nuevo enfoque de colaboración para atraer capital privado con el fin de aprovechar el gran conjunto de ahorros privados que buscan inversiones a largo plazo”²⁵. Sin embargo, como destacan investigadoras de la SOAS University of London, “si bien es indudable que los sectores de infraestructura de los países en desarrollo necesitan una gran inversión, intentar llenar el vacío con inversión privada no es necesariamente una respuesta de política obvia. El cálculo de una ‘brecha de financiamiento’ podría dar lugar a llamamientos para aumentar los ingresos fiscales, frenar la fuga de capitales, aumentar los flujos de ayuda, mejorar la gestión fiscal o aumentar la emisión de bonos públicos. Pero la promoción de políticas, en cambio, ha estado dominada por medidas para atraer capital privado mundial”²⁶, que se corresponde con la masa de riqueza en manos de inversores institucionales que buscan oportunidades de inversión rentables y estables. De hecho, a diciembre de 2019, los administradores de dinero más grandes del mundo tenían el activo más alto de todos los tiempos, que superaba los USD 100 billones²⁷.

Además, este discurso dominante no se basa en la evidencia, ya que la infraestructura ha sido históricamente financiada principalmente por el sector público. Tal como reconocen el Informe de Financiamiento para el Desarrollo Sostenible del Equipo de Tareas Interinstitucional sobre la Financiación para el Desarrollo de 2021, y otros, incluido el GBM, la inversión pública ha dominado y seguirá dominando el gasto en infraestructura en muchas áreas, “especialmente en sectores donde las intervenciones públicas son críticas por razones de equidad social o donde los rendimientos sociales son mucho mayores que los rendimientos privados”²⁸.

En segundo lugar, la firme creencia en el financiamiento privado como única solución lleva a la suposición de que el papel de los Bancos Multilaterales de Desarrollo (BMD) y de los Estados debería ser tener como objetivo último actuar como facilitadores del financiamiento privado.

Esta agenda es parte de la implementación de lo que la profesora Daniela Gabor llama el “Consenso de Wall Street”, que describe como “un esfuerzo elaborado para reorganizar las intervenciones de desarrollo en torno a las asociaciones con las finanzas mundiales”²⁹. Esto implica una forma nueva y problemática de pensar el papel de los BMD, es decir, como instituciones que “reducen el riesgo” de las inversiones privadas en los países en desarrollo y “crean mercados” para los inversores privados. En el contexto de la crisis del Covid-19 y la emergencia climática, es probable que nuevos mercados de infraestructura sanitaria y climática se conviertan en “oportunidades de inversión” para los inversores institucionales. Además, implica una redefinición del papel del Estado. Con demasiada frecuencia el Estado se define por su capacidad para proteger las ganancias de los inversores de los riesgos de demanda asociados a los activos de infraestructura mercantilizados y de los riesgos políticos asociados a las políticas que amenazarían los flujos de efectivo, incluidos los salarios mínimos más altos, la regulación para hacer frente al cambio climático y los riesgos de liquidez y de divisas³⁰. Pero estos riesgos no desaparecen; con demasiada frecuencia se transfieren a los balances públicos, lo que es muy evidente en el caso de las APP (véase el Cuadro 1).

En tercer lugar, asume que un mayor financiamiento privado es intrínsecamente bueno, al tiempo que no reconoce que el tipo de proyectos de infraestructura diseñados para atraer inversores privados y generar rendimientos rápidos podría no coincidir con el interés público ni con las prioridades nacionales.

Si bien es cierto que muchos países en desarrollo se enfrentan a importantes necesidades de infraestructura, como escuelas, hospitales, agua, saneamiento, electricidad y carreteras, no es fácil desentrañar lo que incluyen las estimaciones actuales de las necesidades de infraestructura y se podría argumentar que estas cifras se

calculan sobre la base del paradigma dominante orientado al crecimiento, lo que no es ecológicamente sostenible³¹. Por ejemplo, en 2017, el Centro de Infraestructura Global del G20 estimó “necesidades de inversión en infraestructura mundial de USD 94 billones hasta 2040”, y esto no incluye la infraestructura relacionada con la salud y la educación. Esto era “USD 15 billones más que el gasto proyectado basado en las tendencias prevalecientes”, lo que se presenta como una “brecha de inversión”³². En el contexto de la pandemia del Covid-19 se podría argumentar que las necesidades de financiamiento de infraestructura han aumentado, ya que los países enfrentan la doble carga de las recesiones económicas proyectadas y las dificultades fiscales, además de la crisis climática.

En cuarto lugar, la suposición de que el financiamiento privado se asignará de una manera que apoye los ODS y llegue a los más marginados ignora el hecho de que los inversores buscan las inversiones más rentables. Esto no conducirá, por ejemplo, a la asignación sostenible de recursos a los países en desarrollo más afectados por el cambio climático, ya que ello conlleva nuevos riesgos.

Por ejemplo, según el Centro de Infraestructura Global del G20, la inversión privada en infraestructura se ha centrado en gran medida en los países de altos ingresos, lo que plantea preguntas incluso para sus propios promotores. En 2019 “la inversión privada en infraestructura en los países de altos ingresos fue el triple que en los países de bajos ingresos”³³. Esto lleva al Centro a afirmar que “a estas tasas, la movilización de la inversión privada en los países en desarrollo no satisface las ambiciones internacionales, y tanto la escala como la cantidad de inversión no alcanzan lo que se necesitaría para la transformación”. En respuesta, se pone un fuerte foco en contemplar las necesidades de los inversores mediante la creación de una cartera de proyectos financiables y la promoción de una mayor estandarización de los proyectos, a fin de hacerlos comparables entre países y a lo largo del tiempo³⁴. Esta posición está incluida en un documento del FMI de mayo de 2021 del Departamento de África, que argumenta que “en un contexto global de bajas tasas de interés sostenidas, las inversiones en infraestructura en África podrían ofrecer rendimientos relativamente altos, protegidos contra la inflación y estables”³⁵. Sin embargo, como veremos más adelante, este debate se olvida del tema central. Las prioridades deberían ser, en realidad, identificar qué tipo de infraestructura se necesita para promover la transformación estructural de las economías nacionales y atender las necesidades de la población local, y cómo financiar esto de manera sostenible.

Cuadro 3. Cerrar la “brecha de infraestructura” a largo plazo: justicia mundial tributaria y de deuda

“Nuevas estimaciones del Banco Africano de Desarrollo sugieren que las necesidades de infraestructura del continente ascienden a entre USD 130 mil millones y USD 170 mil millones al año, con una brecha de financiamiento en el rango de entre USD 68 mil millones y USD 108 mil millones.”

African Economic Outlook 2018.

Si bien el discurso de la llamada “brecha de financiamiento” ha dejado a muchos países del Sur Global como rehenes del enfoque de política único de la desregulación del sector financiero y una carrera a la baja en materia de impuestos para atraer inversores privados, las principales barreras estructurales a la movilización de recursos internos han quedado, durante mucho tiempo, casi intactas. Una arquitectura financiera mundial fallida ha permitido el saqueo de los recursos naturales y financieros de los países en desarrollo, lo que ha sido posible gracias a los marcos normativos y jurídicos dentro de las jurisdicciones diseñadas para hacer posible el abuso fiscal y los flujos financieros ilícitos.

Si bien las estimaciones pueden diferir, según el informe ‘The State of Tax Justice 2020’, el mundo está perdiendo más de USD 427 mil millones por año debido al abuso fiscal internacional. De esa cantidad, casi USD 245 mil millones se pierden por el traslado de las ganancias de las empresas multinacionales a paraísos fiscales con el fin de no informar cuánto beneficio realmente obtuvieron en los países donde hacen negocios y, en consecuencia, evitar pagar su justa parte de impuestos. Los USD 182 mil millones restantes se pierden a causa de personas adineradas que esconden activos e ingresos no declarados en el extranjero, fuera del alcance de la ley. El informe concluye que los países de todo el mundo están perdiendo en promedio el equivalente al 9,2% de sus presupuestos de salud en paraísos fiscales cada año y los países de bajos ingresos pierden proporciones equivalentes mucho mayores que los países de ingresos más altos.

Al mismo tiempo, muchos países que experimentan choques climáticos y los impactos devastadores de la pandemia del Covid-19, ya enfrentan vulnerabilidades en sus finanzas públicas, habiendo limitado el espacio fiscal para elevar los niveles de gasto para recuperarse tras un desastre climático y/o de salud. A finales de 2018, 12 países del Caribe registraron ratios de deuda/PIB superiores al umbral del 60% que normalmente se considera como un punto de referencia para la sostenibilidad de la deuda, y varios de ellos se encuentran entre los países más endeudados del mundo. Del mismo modo, los pagos totales del servicio de la deuda promediaron más del 30% de los ingresos públicos en 2017³⁶. Esta presión del servicio de la deuda ha llevado a reducciones en el gasto público, reflejadas en recortes de la inversión pública que impiden las inversiones presentes y futuras necesarias, por ejemplo, en infraestructura social y física. Esta situación fiscal es un factor que podría conducir a un círculo vicioso en el que la reconstrucción no se completa después de un desastre y la reconstrucción que se lleva a cabo no es resistente debido a la falta de recursos financieros.

Con la pandemia del Covid-19 poniendo de relieve el impactante costo de la infraestructura de salud y los servicios públicos con fondos insuficientes en todo el mundo, que se ven exacerbados y exacerbaban las profundas desigualdades estructurales subyacentes, también salieron a la luz algunas de las facetas inaceptables de la arquitectura financiera mundial. Para cerrar la brecha de financiamiento de infraestructura de manera sostenible, es necesaria una reforma sistémica de la arquitectura de la deuda internacional, al tiempo que debe detenerse la complicidad de las empresas multinacionales y una serie de gobiernos nacionales que han estancado una reforma real del sistema tributario internacional fallido.

¿Infraestructura para quién?

La lógica convencional presenta la infraestructura física como uno de los principales motores del crecimiento económico, ya que la infraestructura y los servicios relacionados, como el transporte y las telecomunicaciones, desempeñan un papel crucial en el flujo del comercio internacional³⁷. Además, los grandes proyectos de infraestructura a menudo se presentan como piezas esenciales del desarrollo económico nacional y oportunidades para atraer inversiones privadas. Es importante destacar que si las APP son el mecanismo de financiamiento preferido para los proyectos de infraestructura, se espera que se persigan proyectos más grandes, ya que los costos de transacción de las APP las hacen poco atractivas para proyectos pequeños. Por esa razón, una agenda centrada en atraer inversión privada, a través de APP, viene con un sesgo hacia proyectos de infraestructura estandarizados y, a menudo, grandes.

Pero la cuestión de quién se beneficia de los proyectos de desarrollo de infraestructura es compleja. Incluye consideraciones que van más allá de la escala de la infraestructura, abarcando cuestiones como el tipo de infraestructura diseñada para priorizar la llegada a los usuarios con difícil acceso. Al considerar las necesidades del contexto local, nacional y regional, una pequeña red de energía descentralizada o carreteras locales, pueden ser tan importantes para la integración territorial y la conectividad como un gran proyecto de infraestructura (por ejemplo, un ferrocarril o un sistema nacional de telecomunicaciones). Por otro lado, dependiendo del tipo de financiamiento, la gobernanza y las consideraciones de sostenibilidad social y ecológica, los grandes proyectos de infraestructura pueden ser particularmente relevantes en el contexto de la transformación socioeconómica de los países en desarrollo. En otras palabras, los proyectos a gran o pequeña escala no son per se malos o buenos.

Con respecto a los megaproyectos de infraestructura, hay algunos puntos importantes a considerar. Los megaproyectos de infraestructura (como los megacorredores de transporte) que conectan los lugares de extracción de recursos naturales con los puntos de exportación y tienen por objeto integrar a los países en desarrollo en las cadenas mundiales de valor, pueden considerarse medios físicos tangibles para reproducir una división mundial del trabajo arraigada en las raíces coloniales (véase el Cuadro 4). Si bien el proyecto de infraestructura en sí mismo se convierte en un activo para los inversores extranjeros, el servicio que proporciona sigue encerrando a los países en modelos de desarrollo orientados a la exportación y en trampas de productos básicos³⁸. Además, los retrasos son más comunes en proyectos más grandes y causan sobrecostos y déficits de beneficios. Los proyectos más grandes también aumentan la probabilidad de dar preferencia a las empresas multinacionales, que tienen mayores recursos para implementarlos, desplazando así a las empresas locales. Los megaproyectos mal diseñados y mal implementados también pueden dañar el medio ambiente, desplazar a las poblaciones, provocar abusos contra los derechos humanos y crear cargas fiscales excesivas para el erario público, lo que a su vez puede conducir a recortes en el gasto social del Estado y exacerbar las desigualdades³⁹. Muchos países han sufrido una historia de proyectos de infraestructura tipo “elefantes blancos” que, a menudo, son impulsados por los intereses de los donantes y se caracterizan por la falta de transparencia, participación pública y monitoreo. Además, tales proyectos rara vez reflejan las necesidades de la comunidad en la que se construyen o atienden consideraciones sociales y ecológicas.

Si bien es clave que los países se abstengan de implementar “elefantes blancos” y/o megaproyectos de infraestructura problemáticos, la cuestión clave podría no ser la escala. En cambio, debería tratarse de (a) quién se beneficia de la infraestructura, (b) cómo diseñar proyectos de infraestructura que respondan a una política industrial que permita la transformación estructural de las economías nacionales, lejos de la exportación de materias primas y (c) cómo priorizar a los ciudadanos con difícil acceso, que podría ser fácilmente la parte más costosa o técnicamente desafiante de la construcción de infraestructura, por ejemplo, en proyectos de agua, electricidad, comunicaciones y transporte⁴⁰.

Cuadro 4: ¿Qué significan los términos gran infraestructura, megaproyecto y megacorredor?

Los grandes proyectos de infraestructura son principalmente grandes proyectos de ingeniería, que son sistemas complejos generalmente dirigidos por un patrocinador, pero que incluyen a otros actores, como reguladores, banqueros y prestamistas. Estos proyectos adoptan diversas formas, que van desde carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, plantas de procesamiento industrial, oleoductos o gasoductos y almacenes, hasta grandes represas y otros sistemas de producción de energía.

El concepto de megaproyectos (y el término relacionado megainfraestructura, utilizado cuando se habla de infraestructura) es particularmente relevante cuando se discuten cuestiones relacionadas con la gobernanza poco clara, la falta de procesos abiertos de toma de decisiones, y las consecuencias socioecológicas, generalmente severas, que conllevan. Como señala el profesor de Gestión de Programas de la Oxford University, Bent Flyvbjerg, los megaproyectos son "empresas complejas a gran escala que generalmente cuestan USD 1.000 millones o más, tardan muchos años en desarrollarse y construirse, involucran a múltiples partes interesadas públicas y privadas, son transformadoras e impactan sobre millones de personas"⁴¹.

La "agenda mundial de infraestructura", promovida por el Banco Mundial y otros, junto con el sector empresarial, bajo la bandera del logro de los ODS, también busca

crear "megacorredores" de infraestructura en nombre del desarrollo. Los corredores de infraestructura no son una idea nueva, pero los planes que ahora están sobre la mesa están en una escala aún no imaginada, lo que explica el creciente uso del término "megacorredores". Ningún continente (excepto la Antártida) está excluido. Se han elaborado planes maestros de infraestructura para reconfigurar masas de tierra enteras (y los mares que las conectan) en "centros de producción y distribución", "corredores de desarrollo", "zonas económicas especiales" e "interconectores".

El modelo de megainfraestructura tiene un impacto climático devastador, lo que amenaza a las generaciones futuras y a las comunidades que se ven afectadas por el cambio climático, especialmente en el Sur Global. Los megacorredores diseñados en todo el mundo se basan en el transporte con alto contenido de carbono (aeropuertos, autopistas) y la infraestructura energética (incluidos los combustibles fósiles). Como resultado, la agenda de infraestructura promovida por el G20 y las IFI simplemente no encaja con los objetivos de descarbonización, ni con los planes reclamados para abordar el cambio climático a escala mundial y alinear los flujos financieros con los objetivos del Acuerdo de París.

Una adaptación de 'CFJ Spotlight on Financial Justice', de Nicola Scherer y Xavier Sol.

1.3 La infraestructura como un bien público: la infraestructura sostenible como oportunidad para un cambio transformador

Los desafíos planteados por las emergencias sanitarias, económicas y climáticas mundiales trascienden las fronteras nacionales y ponen a prueba las capacidades colectivas para hacer frente a los riesgos, crear resiliencia y reducir las desigualdades dentro de los países y entre ellos. Si los gobiernos y las instituciones financieras multilaterales se toman en serio que la inversión en infraestructura sostenible es intrínseca a una recuperación resiliente, la agenda para la infraestructura sostenible y sus mecanismos de financiamiento deben basarse en los derechos humanos y la transformación socioeconómica y contribuir a la resiliencia climática, en lugar de preocuparse por los rendimientos de las inversiones privadas. Esto también implica un mayor enfoque en la gobernanza democrática de la infraestructura.

Los acuerdos multilaterales y bilaterales de inversión, así como los contratos de proyectos que prevén infraestructura financiada con fondos privados, a menudo conducen al compromiso de las obligaciones de derechos humanos de los Estados y de su derecho a regular con fines de política pública y a proteger a la población en relación con las inversiones privadas⁴². Esto se hizo aún más visible durante la pandemia del Covid-19, mientras que incluso cuando el número de muertos crecía exponencialmente, los gobiernos que tomaban medidas para combatir el colapso económico se enfrentaban a fuertes demandas por parte de inversores extranjeros⁴³.

Si bien es relevante trabajar con el sector privado para cumplir con los ODS, la movilización de capital privado no debería convertirse en un objetivo en sí mismo. Un enfoque estrecho en las brechas de financiamiento descuida los problemas estructurales subyacentes a largo plazo en el desarrollo mundial desigual y no cubre la "otra brecha de infraestructura"⁴⁴, que se refiere específicamente a consideraciones de sostenibilidad y derechos humanos. Los números no dicen nada sobre qué infraestructura se necesita, por parte de quién y con qué propósito. Dado que la pandemia nos obliga a emprender un replanteamiento profundo de los sistemas actuales y las opciones políticas que no han cumplido sus promesas, esto puede servir como una oportunidad para un cambio transformador. La infraestructura se coloca correctamente como central en las estrategias destinadas al desarrollo sostenible y la transformación socioeconómica. Pero aún debe explorarse más a fondo la cuestión de a qué modelos de desarrollo sirve y conduce.

Si nos embarcamos en un ejercicio de imaginación colectiva sobre cómo es un futuro con economías locales y regionales vibrantes, producción sostenible de alimentos, transporte público bajo en carbono, equidad y resiliencia climática, podríamos concluir que una dependencia excesiva de los megaproyectos de infraestructura y los corredores de exportación podría no llevarnos allí. Como parte de este ejercicio, también podríamos darnos cuenta de que la búsqueda de rendimientos rápidos por parte de los inversores privados podría ser incompatible con el tipo de infraestructura que une el presente y el tipo de futuro resiliente y justo que queremos construir.

Pensar en la infraestructura sostenible como un bien público podría implicar considerar tipos de infraestructura que realmente sirvan para reducir la dependencia de los países en los productos básicos. Dependiendo del contexto, podría significar infraestructura orientada a la integración regional o la conectividad entre las pequeñas explotaciones rurales y los mercados urbanos; podría centrarse en los efectos a largo plazo en el desarrollo, la transparencia, la participación pública y la rendición de cuentas en lugar de hacerlo en el beneficio privado. Para que sea posible, se deben considerar al menos tres elementos clave: espacio fiscal y de políticas, inversión pública y políticas industriales.

En primer lugar, se deben buscar soluciones sistémicas que aborden las barreras a la movilización de recursos internos por parte de los países del Sur Global, incluida la cancelación de la deuda, la cooperación internacional para abordar el abuso fiscal y lograr la justicia fiscal, la regulación del sector financiero y los controles del mercado de capitales. Esto ampliará el espacio fiscal y político de los países para financiar proyectos de infraestructura sostenible y, a su

vez, puede contribuir a la diversificación económica y la industrialización, lo que conducirá a una menor dependencia de la ayuda y el comercio de productos básicos.

En segundo lugar, es clave desbloquear la inversión pública en infraestructura. Esto se puede hacer recuperando el papel de los bancos públicos de desarrollo (BPD). Los BPD, en particular las instituciones nacionales y subnacionales, pueden (y deben) desempeñar un papel anticíclico crucial en el financiamiento de proyectos de infraestructura sostenible. Estas instituciones pueden aprovechar los mercados financieros mundiales y nacionales para proporcionar capital paciente que promueva inversiones estratégicas para el desarrollo económico, como proyectos de infraestructura, o para proyectos que aborden desafíos sociales y ecológicos, como el financiamiento de energía renovable y la inversión en sistemas alimentarios agroecológicos⁴⁵. Si bien los BPD deben trabajar con inversores privados, como fuente de capital y, además, receptores del apoyo, deben prevalecer las políticas y el interés públicos.

En tercer lugar, es imperativo promover la infraestructura sostenible como parte de políticas de industrialización más amplias. Después de décadas de políticas neoliberales en los países en desarrollo que mostraban pocos signos de lograr la diversificación económica, un fuerte crecimiento de la productividad o la modernización tecnológica y, además, con muchos sufriendo una creciente informalización de la actividad económica, la política industrial comenzó a volver a la conversación política⁴⁶. Una industrialización diversificada, dinámica, inclusiva y sostenible está en el corazón mismo de la transformación socioeconómica, sin la cual la agenda de los ODS sigue siendo un mosaico de objetivos que no abordan los medios de financiamiento para la autosuficiencia y la autodeterminación.

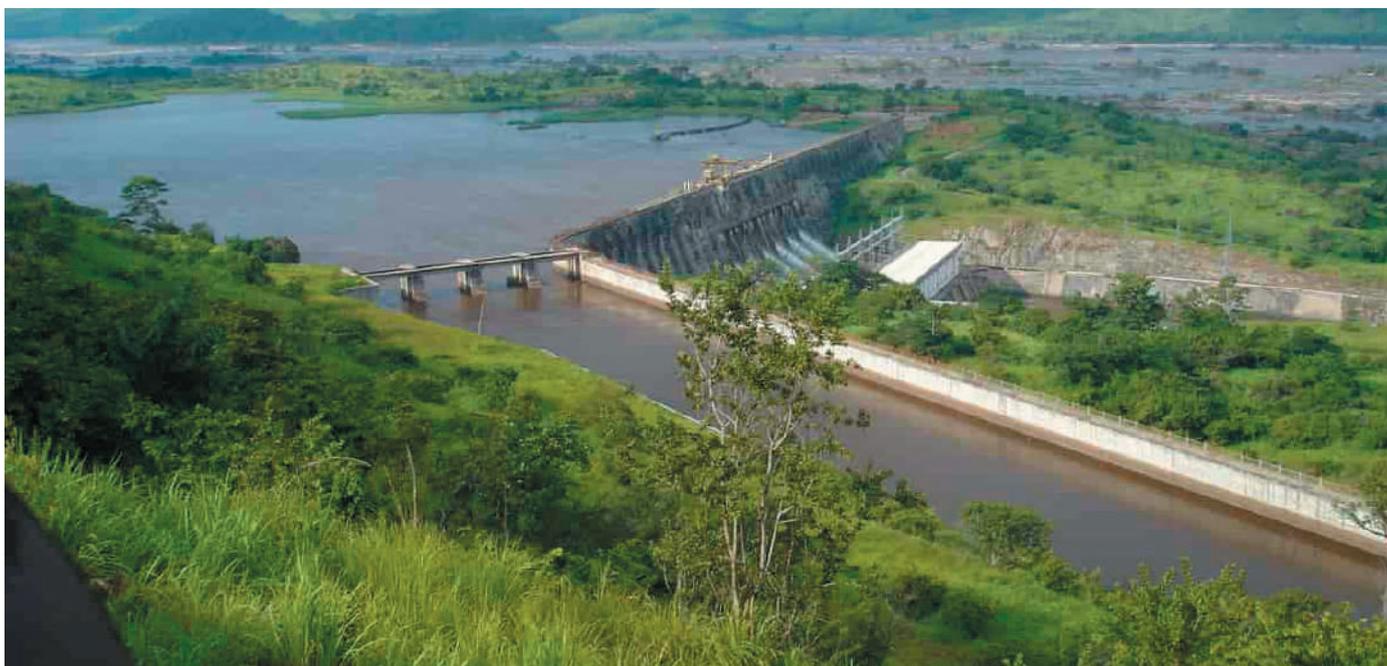
En cuarto lugar, es fundamental abordar los problemas asociados con la participación del sector privado en proyectos de infraestructura, ya sea en proyectos directos liderados por el sector privado o en proyectos APP. Los inversores privados pueden desempeñar un papel relevante en el desarrollo de infraestructuras, pero movilizarlos requiere aplicar los instrumentos de políticas adecuados. Estos deben ser diseñados, implementados y monitoreados en el interés público, y regulados por el Estado, con la transparencia y la responsabilidad democrática en el centro.

2. El financiamiento de la infraestructura: observaciones desde el terreno

Este capítulo presenta algunos de los temas comunes que surgen de los estudios de caso, realizados como parte de este proyecto de investigación, y reflexiona sobre ellos desde la perspectiva de las tendencias dominantes en el desarrollo de la infraestructura sostenible. Como tal, su objetivo es contribuir al debate actual sobre la infraestructura sostenible, ya que desarrolla los aspectos interrelacionados de la buena gobernanza, incluida la rendición de cuentas y la transparencia, la sostenibilidad fiscal, la participación y los beneficios sociales, y las cuestiones ecológicas como el endeudamiento climático. Todos estos aspectos surgieron como preocupaciones clave en el análisis del enfoque “el financiamiento privado primero” para el desarrollo de la infraestructura.

Los **siete estudios de caso**, que están todos disponibles en línea, son analizados a través de la lente de los cuatro pilares interconectados que consideramos esenciales para caracterizar la infraestructura sostenible: el económico, el de gobernanza, el ecológico y el social (véase el Diagrama 1 anterior). Los estudios de caso abarcan enfoques divergentes sobre el financiamiento de la infraestructura y el desarrollo (véase el Cuadro 5). Un enfoque apunta a los intereses del sector privado, que concibe la infraestructura como una clase de activo, priorizando los proyectos a gran escala que contribuyen a una senda de desarrollo orientada al crecimiento y a la exportación. Un enfoque contrastante considera la infraestructura como un bien público destinado a satisfacer las necesidades y los derechos humanos de las comunidades locales, que depende de la financiación pública y la participación ciudadana activa.

La planta de energía de la presa Inga III en la República Democrática del Congo



Cuadro 5. Aspectos destacados de estudios de caso emblemáticos



ARGENTINA

La **Red de Autopistas y Rutas Seguras de Argentina** fue un proyecto de APP implementado en 2018. Fue diseñado específicamente para atraer inversión privada y presentado como un proyecto que allanaría el camino para otros grandes proyectos de infraestructura. Sin embargo, el proyecto tenía varias limitaciones:

- El gobierno nacional reasignó el dinero de los contribuyentes de la infraestructura pública hacia la inversión privada nacional y extranjera.
- Debido a la crisis económica argentina, los mercados de capitales solo estaban preparados para ofrecer financiamiento a altas tasas de interés. Para salvar el proyecto, el gobierno trabajó con instituciones financieras internacionales para movilizar fondos y proporcionó garantías y préstamos con fondos públicos.
- En última instancia, el proyecto aumentó sus costos de inversión, lo que contribuyó al endeudamiento de Argentina

COLOMBIA

El **Corredor perimetral de oriente de Cundinamarca** es un proyecto de APP de logística vial que tiene como objetivo aumentar la conectividad en Bogotá, Colombia. Este caso muestra conflictos en el desarrollo de la infraestructura que no pueden subestimarse, incluyendo:

- no se ha probado que este proyecto sea de utilidad pública
- aumentó la carga tributaria para los colombianos
- falta de consultas y rendición de cuentas apropiada

Existen dudas sobre la correcta aplicación de las salvaguardias sociales y ambientales de las instituciones financieras, específicamente el marco de políticas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y el cumplimiento de las Normas de Desempeño de la Corporación Financiera Internacional (CFI).

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO

La **central hidroeléctrica de la represa Inga III en la República Democrática del Congo (RDC)** es un proyecto de APP que actualmente se encuentra en fase de diseño. El proyecto fue precedido por mega represas fallidas. Los beneficios de este proyecto se describen como pasos hacia la creación de un mercado continental de electricidad que es importante para acelerar el desarrollo económico-industrial de la región. Sin embargo, el proyecto genera una serie de preocupaciones:

- está diseñado para satisfacer las necesidades de los inversores, en lugar de priorizar los objetivos de desarrollo
- es probable que conduzca a un aumento del endeudamiento
- los problemas de transparencia dificultan la determinación de los detalles de quién se beneficia del proyecto
- contribuye a la degradación ambiental y al desplazamiento de las comunidades
- los impactos de género adversos son especialmente visibles, ya que una comunidad de mujeres previamente autosuficientes ha perdido sus medios de vida.

MYANMAR

La **central eléctrica de gas Myingyan de Myanmar** es la primera APP del sector energético del país. Está financiado por un consorcio de BMD y prestamistas comerciales. Si bien la participación de los BMD podría indicar que se debían seguir los procedimientos sociales y ambientales, los sistemas utilizados durante la fase de desarrollo del proyecto no consideraron adecuadamente cómo garantizar que se prioricen los beneficios sociales y ambientales para las comunidades locales junto con el beneficio económico que están cosechando los inversores privados en el proyecto.

Este proyecto muestra los riesgos de las APP opacas para garantizar la rendición de cuentas del Estado ante los ciudadanos y residentes, así como las dificultades que pueden surgir de la participación del sector privado en proyectos destinados a priorizar el bien público.

LITUANIA

La **Comunidad Solar Prosumer de Lituania** es un proyecto liderado por el Estado que permite a los ciudadanos comprar o alquilar un panel solar remoto a través de una plataforma en línea. En este modelo los individuos son tanto productores como consumidores. El proyecto proporciona energía sostenible a bajo costo y empodera a las comunidades para liderar estrategias de mitigación del cambio climático a nivel familiar. Este esquema compartido reúne a gobiernos, organizaciones y consumidores privados y garantiza la creación de un objetivo compartido. El Estado proporciona incentivos y subsidios a los ciudadanos, así como una infraestructura pública y apoyo tecnológico. Si bien Lituania es el primer país del mundo en lanzar una plataforma en línea para comprar energía solar, hay otros proyectos similares en curso. Podemos esperar ver soluciones más avanzadas para desarrollar la producción de energía solar en todo el mundo en el futuro.

ZAMBIA, MALAWI & MOZAMBIQUE

El **corredor de desarrollo vial de Nacala en Zambia, Malawi y Mozambique** es un proyecto logístico regional de megaempresas desarrollado para mejorar la conectividad regional de los países del sudeste africano y su mayor integración en el comercio mundial. El proyecto se ha implementado como una APP, mediante la cual los Estados de Zambia, Malawi y Mozambique crearon empresas conjuntas para desarrollar y administrar la infraestructura en el corredor. Sin embargo, las mejoras en la conectividad y la competitividad regionales se han realizado a costa de impactos negativos importantes para las comunidades locales y el medio ambiente, incluyendo la deforestación y la tala ilícita de árboles, lo que erosiona el suelo. Esto, a su vez, ha amenazado los medios de vida de las poblaciones rurales a lo largo del corredor. Los principales beneficiarios del proyecto incluyen actores de la industria del transporte, operadores de exportación e importación, operadores de carga y la comunidad empresarial, mientras que las deudas acumuladas a través de préstamos para el proyecto se han cubierto con el deterioro del bienestar de los ciudadanos.

BRASIL

El **Programa Un millón de Cisternas de Brasil** es un proyecto organizado por la sociedad civil y dirigido por la comunidad que aborda la escasez de agua en las regiones semiáridas de Brasil a través del almacenamiento en cisternas. El costo individual para la construcción de una cisterna de placas de 16.000 litros es de USD 815 (BRL 4.560). En sus 20 años de implementación, el proyecto ha logrado los siguientes objetivos:

- Ha beneficiado a 628.355 familias.
- La lista de personas que se inscriben incluye un 70% de mujeres beneficiarias.
- El proyecto ha demostrado el potencial para estimular el desarrollo económico de la región y contribuir a aumentar la seguridad alimentaria, al tiempo que permite un enfoque ecológico y centrado en la comunidad.

El proceso ha empoderado a las comunidades y ha sido especialmente beneficioso para las familias y las mujeres.

El pilar económico: los costos y riesgos de los proyectos de infraestructura

El impacto de la infraestructura en la economía es de gran alcance geográfico, no solo a nivel de proyecto o a escala nacional a través de su contribución al empleo, los productos económicos o la deuda, sino también a escala mundial, ya que está inherentemente vinculado al comercio internacional y a la división mundial del trabajo⁴⁷. Las inversiones en infraestructura también logran un gran impacto a lo largo del tiempo, ya que la vida útil de la infraestructura construida generalmente se mide en décadas y su huella se mide en siglos, lo que tiende a fijar los impactos a largo plazo⁴⁸. La influencia económica de la infraestructura también es sistémica, ya que los sistemas de infraestructura pueden contribuir a afianzar o transformar los caminos del desarrollo, por ejemplo, expandiendo un modelo de desarrollo basado en la dependencia de los productos básicos y la integración en las cadenas mundiales de valor o allanando el camino hacia uno basado en la diversificación económica.

Si bien los proyectos de APP se presentan como capaces de cumplir con la llamada promesa de "relación calidad-precio", lo contrario suele ser cierto. Cuando los proyectos no son financieramente sostenibles, a menudo, los Estados se ven atrapados en largos períodos de reembolsos que también pueden afectar el tamaño del espacio fiscal disponible para financiar otras prioridades públicas importantes, como el gasto social y las inversiones en servicios públicos. Además, los Estados se quedan solos para asumir los costos adicionales asociados con los proyectos de infraestructura que no están incluidos en el paquete de financiamiento privado. Algunos ejemplos incluyen los costos de los programas de reasentamiento para las poblaciones desplazadas, la construcción de carreteras secundarias y los costos de interconexión a la red nacional.

Con demasiada frecuencia, la carga financiera se transfiere a los usuarios a través de tarifas. Por lo tanto, las tarifas infladas para los usuarios y los costos para el sector público son una característica del diseño de la agenda de financiamiento privado, ya que los proyectos deben garantizar el retorno al sector privado. Todo esto fomenta una mayor desigualdad dentro de las comunidades, ya que los costos generalmente son asumidos por el usuario final y/o el contribuyente. Las APP también pueden ocasionar problemas de resultados distributivos y equidad internacional cuando los rendimientos de los accionistas provienen de contribuyentes o usuarios de servicios de países en desarrollo. En última instancia, las APP conducen a salidas de fondos, a menudo del Sur Global al Norte Global.

Los casos analizados por nuestros socios ilustran claramente estos puntos. En el caso del Corredor de desarrollo vial de Nacala, las comunidades locales han pagado por el mantenimiento de los activos de la carretera, lo que sugiere que se pueden implementar tarifas para compensar los costos del proyecto, inicialmente cubiertos por los inversores privados. Un aumento en las tarifas de los peajes y las licencias causa endeudamiento, lo que en la práctica desmiente las proclamas de sostenibilidad asociadas con el proyecto. Además, el proyecto conecta principalmente a Zambia, Malawi y Mozambique con corredores de exportación y cadenas mundiales de valor, es decir, actividades extractivas y de bajo valor agregado a los puertos de exportación, con contratos adjudicados principalmente a empresas extranjeras del sector privado. La Red de Carreteras y Rutas Seguras de Argentina no solo estaba sumida en la ineficiencia, sino que los contratistas no pudieron atraer financiamiento internacional a tasas de interés sostenibles. Del mismo modo, en el caso de la Central eléctrica de Myingyan, los costos de producción de gas eran tan altos que el Estado tuvo enormes pérdidas y pasó este costo a los consumidores. De forma preocupante, el costo masivo de la planta de energía de la represa Inga III amenaza con hundir aún más a la RDC en la deuda y comprometiendo el futuro a largo plazo del país, así como sus perspectivas de desarrollo inclusivo y sostenible.

Esta evidencia viene a apoyar las preocupaciones existentes con respecto al carácter problemático del discurso actual sobre la infraestructura sostenible. En su forma actual, puede convertirse fácilmente en una falsa promesa, que prioriza el enfoque del financiamiento privado y, al mismo tiempo, mercantiliza la infraestructura a través de su transformación en una clase de activo.

El pilar de la gobernanza: la democracia y la rendición de cuentas en juego

La promoción de proyectos de infraestructura liderados por el financiamiento privado ha dado forma a las políticas nacionales y los planes de desarrollo de tal manera que sirven al propósito de atraer inversores privados. La aplicación de las APP ha implicado una amplia reestructuración de los marcos regulatorios nacionales para dar cabida a la entrada y participación de nuevas partes interesadas, en la mayoría de los casos inversores privados extranjeros. En los últimos años, el Banco Mundial y otros actores del desarrollo han alentado activamente a los países de todo el mundo a promulgar leyes de APP, establecer unidades de APP y desarrollar marcos legales, directrices y procedimientos operativos para ampliar sus capacidades para implementar proyectos de APP⁴⁹. Estos esfuerzos de promoción también han reorientado el papel de

las instituciones financieras públicas nacionales, añadiendo nuevas presiones y deberes para que las autoridades y administraciones públicas atraigan y acomoden los intereses de los prestamistas privados.

En Colombia, por ejemplo, en 2012 se promulgó una ley de APP para permitirlos. En el caso de la RDC, la ley de APP fue adoptada en 2014 y en Argentina en 2016. Mientras tanto, en los casos de Mozambique, Malawi y la RDC sus políticas y planes se han orientado a promover la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura, a través de mecanismos como las APP. En todos los casos analizados los BMD han desempeñado un papel activo asesorando al país y apoyando los proyectos, actuando como facilitadores de la inversión privada extranjera. Si bien la mayoría de ellos cuentan con procedimientos de salvaguardias ambientales y sociales, como veremos a continuación, no siempre se implementan adecuadamente.

Además, la creación de nuevas entidades burocráticas no solo es un costo adicional asumido por el Estado, sino que también plantea la cuestión de la rendición de cuentas y la democracia, ya que un grupo fragmentado de accionistas privados emerge efectivamente como socio del Estado, en pie de igualdad con él. Las APP también pueden dar lugar a una aplicación apresurada de las reformas legislativas sin una consulta pública democrática adecuada, lo que limita la capacidad de llevar a cabo controles y equilibrios. En el Corredor perimetral de oriente de Cundinamarca, en Colombia, se aceleró el proceso a través del cual los actores nacionales y extranjeros formaron asociaciones sin establecer realmente que el proyecto era de interés público. El hecho de que el proyecto implicaba la adquisición de tierras que desplazaban a las comunidades contrarresta aun más esta afirmación.

Además, se plantea la cuestión de la soberanía. El caso del Corredor de desarrollo vial de Nacala, la ejecución en Zambia, Malawi y Mozambique muestra que los grandes proyectos de infraestructura regional pueden alienar a los gobiernos locales y las comunidades nacionales. La movilización de recursos y la selección del proyecto fueron en gran medida producto de acuerdos regionales y continentales vinculados al aumento de la competitividad de la región. Mientras tanto, el papel de los gobiernos nacionales en la alineación de sus ministerios de transporte con el proyecto fue vago. Fue difícil establecer cómo se alineaba la competitividad regional con las cuestiones nacionales de rendición de cuentas hacia las comunidades desplazadas, el endeudamiento público, el daño ambiental y la resiliencia climática.

La escasa transparencia es otra característica de la mayoría de los proyectos de APP. Esto incluye el secreto en torno a los contratos de APP y el uso de acuerdos de no divulgación. Para la central eléctrica Myingyan de Myanmar, el acuerdo de compra de energía no está disponible públicamente, lo

que dificulta la determinación de los términos del contrato y las tarifas arancelarias. En el caso de la central eléctrica de la represa Inga III en la RDC, el contrato con el consorcio privado que construirá la represa no se ha divulgado públicamente. Sin transparencia en los contratos acordados, es difícil para los ciudadanos y residentes responder preguntas cruciales sobre los costos finales de los proyectos y sus riesgos fiscales, que son determinantes importantes de la carga de deuda esperada.

Además, la mayoría de los proyectos de APP carecen de una participación real de la sociedad civil a lo largo del ciclo del proyecto. Esto incluye una mala implementación de consultas libres, previas e informadas con las comunidades potencialmente afectadas. En consultas ad hoc sobre el Corredor de desarrollo vial de Nacala, el acceso a la información estaba sesgado en beneficio de las entidades del sector privado y no de las comunidades afectadas. Mientras tanto, en el caso de la Central eléctrica de gas de Myingyan, en Myanmar, las comunidades locales compartieron que inicialmente había una falta general de información sobre el proyecto y no tenían claro los impactos del proyecto en sus medios de subsistencia y sus vidas.

Por el contrario, el Programa Un Millón de Cisternas (P1MC) implica la participación activa de la comunidad beneficiaria a lo largo de todo el ciclo del proyecto, así como en la toma de decisiones en las instituciones locales. En todos los municipios donde se ha implementado el P1MC se organizó una comisión municipal con organizaciones locales de la sociedad civil, movimientos sociales, sindicatos y representantes de las autoridades municipales, incluso de la secretaría de salud y la secretaría de asistencia social. La comisión municipal discute los criterios de selección para los beneficiarios del programa, selecciona las comunidades más necesitadas de acceso al agua (con base en los criterios previamente establecidos), controla la implementación del proyecto y el uso del recurso. Este es un proceso rico en aprendizaje y ampliación de capacidades (cuestionamiento y reorganización del sistema social y político) y creación de nuevas oportunidades de acceso a los servicios.

El pilar ecológico: endeudamiento inducido por el clima e impactos climáticos inducidos por la deuda

Las cuestiones ecológicas y climáticas relacionadas con los proyectos de infraestructura incluyen los impactos locales en los medios de vida de las personas, las cuestiones de sostenibilidad de la deuda que pueden obstaculizar a los países más vulnerables para abordar las necesidades de desarrollo y la recuperación de los desastres climáticos. Además, el financiamiento de una transición justa hacia economías ecológicamente sostenibles y el potencial de perpetuar la dependencia de los países de las cadenas

La planta de energía de Myingyan Gas, Myanmar. Cortesía: Recourse



mundiales de valor, también afecta su resiliencia a las crisis climáticas. Teniendo en cuenta que los ciclos de vida de la infraestructura suelen ser de un mínimo de 15 años, las inversiones en infraestructura energética con alto contenido de carbono podrían impedir que un país financiara un activo varado, es decir, uno que sufrirá amortizaciones imprevistas o prematuras, durante al menos ese mínimo de tiempo. Sigue existiendo un reto importante para garantizar un enfoque intergeneracional de la infraestructura sostenible, reconociendo que los jóvenes y las generaciones futuras serán los más afectados por las decisiones y acciones que se tomen en el presente.

En el caso de la APP para la central eléctrica de gas de Myanmar, las comunidades locales informaron de varios problemas que afectaban a sus medios de vida tradicionales. Por ejemplo, la tubería de aguas residuales de la planta de enfriamiento del proyecto atraviesa tierras de cultivo y termina en un río utilizado para la pesca. Además, desde que la planta ha entrado en funcionamiento, el monitoreo ambiental y social de este río ha demostrado que algunos de los parámetros de calidad de las aguas residuales no cumplen con los estándares de descarga, sin embargo, la importancia de esto ha sido considerada menor por los evaluadores⁵⁰. Mientras tanto, es probable que Inga III cause daños ecológicos significativos en la RDC, incluyendo la pérdida de biodiversidad, el aumento de las amenazas a varias especies en peligro de extinción y una reducción de las poblaciones de peces. Además, es

probable que aumenten las emisiones de metano como resultado de la inundación de grandes extensiones de bosque. Inga III y las otras fases de la represa Grand Inga también tendrán un impacto en la pluma del Congo que, como uno de los sumideros de carbono más grandes del mundo, es esencial para la mitigación del cambio climático.

Mientras que los estudios de evaluación de impacto realizados como parte de las políticas de salvaguardias o las normas de desempeño de la mayoría de las instituciones multilaterales deben servir para identificar esos riesgos y mitigarlos, estos sufren serios problemas de implementación. En Colombia, en el caso del Corredor perimetral de oriente de Cundinamarca, las comunidades argumentaron que la socialización del Estudio de Impacto Ambiental por parte de la empresa fue deficiente y que no hubo una participación activa de la comunidad en la identificación de los impactos potenciales del proyecto, ni en la formulación de medidas de gestión para mitigarlos. En el caso de Inga III, el Banco Mundial debía realizar una serie de estudios para cumplir con los estándares ambientales y sociales, pero nunca se completaron después de que retirara su apoyo al proyecto en 2016.

Mientras tanto, los proyectos de infraestructura que responden a las prioridades locales e involucran activamente a las comunidades en todo su ciclo de vida pueden ser de gran beneficio para aquellos que luchan con los impactos actuales de la emergencia climática. En las regiones semiáridas de Brasil, la falta de acceso al agua para las

La Sra. Mô, su hija y la cisterna, Surubim - Pernambuco



familias tiene graves consecuencias, incluyendo altos niveles de mortalidad infantil y alta incidencia de enfermedades. Las mujeres a menudo caminan largas distancias para recoger agua potable, que, en muchos casos, es de mala calidad. La solución propuesta por el proyecto fue garantizar una estructura para el almacenamiento de agua de lluvia, que proporcione seguridad hídrica durante la estación seca para el consumo de la familia. Tener acceso a tecnologías simples y de bajo costo como las cisternas fue parte del proceso de cuestionamiento del modelo de desarrollo al que históricamente ha estado sometida la región.

El pilar social: ¿servir al interés público o comprometerlo?

Los proyectos de infraestructura tienen la capacidad de servir a las comunidades locales mediante la prestación de los servicios esenciales que necesitan para mejorar sus medios de vida, incluyendo energía, agua y saneamiento, y carreteras. El P1MC en Brasil y el modelo de Comunidad solar Prosumer en Lituania muestran que los problemas pueden superarse a través de la movilización de recursos nacionales o públicos, el trabajo colaborativo entre las administraciones públicas locales, regionales y nacionales, y la participación y toma de decisiones activa de las comunidades locales. Estos casos demuestran que la infraestructura pública puede ser rentable, basada en el consenso y fuertemente inclinada a servir al interés público.

El modelo de Comunidad solar Prosumer es único en adoptar un enfoque horizontal para el desarrollo sostenible y al mismo tiempo ser rentable. Aunque su aplicabilidad

a los países en desarrollo no es sencilla, debido a las variaciones geográficas y de infraestructura de red, una lección importante es el grado de apoyo prestado a Lituania por la Unión Europea. La comunidad internacional puede replicar este apoyo a los países en desarrollo en la implementación de soluciones públicas y climáticamente neutras que promuevan la sostenibilidad a muy bajo costo. Por otro lado, el P1MC muestra cómo los enfoques de infraestructura sostenible para el desarrollo integran consideraciones de igualdad de género y permiten a las mujeres mantener su autonomía.

Sin embargo, si se diseñan e implementan mal, los proyectos de infraestructura también pueden amenazar el sustento de las comunidades locales. Los casos analizados por nuestros socios se sumaron al cuerpo de evidencia existente⁵¹. En la RDC, la historia del desplazamiento de poblaciones debido a Inga I y II muestra las devastadoras consecuencias humanas a largo plazo de estos proyectos y la construcción de Inga III probablemente replicará estos conflictos anteriores. Los problemas entre el Estado y las comunidades siguen sin resolverse y las comunidades desplazadas por Inga I y II dicen que no han recibido la compensación prometida. La población de Mozambique, en particular las poblaciones rurales, también se ha visto afectada negativamente por el Corredor de desarrollo vial de Nacala, ya que sus oportunidades de empleo y medios de vida se han reducido. Además, el caso de Inga también ilustra cómo las mujeres pueden verse afectadas negativamente. Las mujeres con medios de vida independientes antes del inicio del proyecto sufrieron graves pérdidas debido al desplazamiento y la falta de empleo.

3. Conclusiones y recomendaciones: para una agenda de las OSC sobre financiamiento de la infraestructura

Las inversiones en infraestructura sostenible se sitúan en el centro de las estrategias de desarrollo, y con razón, ya que son fundamentales para ofrecer servicios e instalaciones que permitan el buen funcionamiento de las economías y las sociedades. Sin embargo, como muestra este informe, el discurso dominante sobre el financiamiento de la infraestructura contiene deficiencias y limitaciones que podrían socavar su objetivo declarado. Para abordarlos, el informe proporciona un marco para comprender la infraestructura sostenible desde una perspectiva sistémica. Esta se centra en la justicia económica mundial y el derecho de los países del Sur Global al desarrollo, la movilización de recursos nacionales y la resiliencia climática.

Después de haber analizado lo que hace que la infraestructura y sus mecanismos de financiamiento sean (in)sostenibles a través de los cuatro pilares interconectados de sus implicaciones económicas, de gobernanza, ecológicas y sociales, se pueden extraer algunas conclusiones y recomendaciones de política.

Los estudios de caso completos, que alentamos a los lectores a consultar [en línea](#), destacan que el énfasis en atraer inversiones privadas hacia grandes proyectos de infraestructura o mega-corredores genera grandes preocupaciones. Este enfoque no sólo no aborda las debilidades estructurales de la transformación socioeconómica en los países en desarrollo, sino que también exacerba los obstáculos de desarrollo existentes que enfrentan estos países, incluyendo el endeudamiento, la dependencia de los productos básicos, la vulnerabilidad a los flujos volátiles de capital, el daño ecológico y los sistemas de infraestructura pública débiles.

Por el contrario, los proyectos más rentables y ecológicamente sostenibles son los que han implementado la participación activa e incluso la co-creación con las comunidades locales, han integrado una lente sensible al género y han respondido a las necesidades locales

y nacionales a lo largo de su planificación, diseño y financiamiento. También contribuyen a los planes de desarrollo a largo plazo de los países y, al mismo tiempo, sirven a los intereses de las comunidades locales.

El aumento de la urbanización, la migración y/o las comunidades desplazadas, y la conectividad cada vez mayor del mundo son solo algunas tendencias de infraestructura para la próxima década. A medida que todas estas tendencias continúan, es importante garantizar que los proyectos de infraestructura sirvan al bien público y permiten el disfrute universal de los derechos humanos. La sociedad civil tiene un papel clave que desempeñar en la recuperación de la infraestructura sostenible como un bien público, pidiendo a los responsables de la toma de decisiones y a las IFI que cambien de rumbo. Proporcionamos recomendaciones de políticas para avanzar en esta agenda colectiva, con acciones que abarcan los cuatro pilares interconectados de nuestro análisis⁵².

Recomendaciones de política

1. Ampliar la infraestructura financiada con fondos públicos, particularmente en los sectores sociales. El financiamiento público es a menudo menos costoso, más sostenible financieramente y rinde cuentas de forma más directa a los ciudadanos que el financiamiento privado. Además, las intervenciones públicas son críticas por razones de equidad social o cuando los rendimientos sociales son mucho mayores que los rendimientos privados.

Esto requiere:

- a) Poner en marcha un ambicioso plan internacional para aumentar la movilización de recursos nacionales. Frenar las pérdidas de recursos públicos como consecuencia del abuso fiscal; hacer frente a las deudas insostenibles mediante un nuevo mecanismo de reestructuración de la deuda soberana justo, democrático y transparente; impugnar los acuerdos comerciales injustos; aumentar los niveles y la calidad de los recursos internacionales concesionales, incluso mediante el cumplimiento de los compromisos de AOD; crear nuevas fuentes de financiamiento público. Estas serían contribuciones clave para garantizar un espacio fiscal y de políticas adecuado para cerrar la brecha mundial de infraestructura y alcanzar los ODS

- b) Promover las políticas industriales como parte esencial de las estrategias nacionales de desarrollo de los países del Sur Global. Esto puede permitir a los países alejarse de la dependencia de los productos básicos y las estrategias orientadas a la exportación y avanzar hacia la transformación socioeconómica a través de economías diversificadas, dinámicas, inclusivas y sostenibles. Los sistemas de infraestructura necesarios para esa diversificación económica son muy diferentes de los que intervienen en las estrategias de exportación de productos básicos y las políticas industriales pueden apoyar esa transición.
2. Repensar la promoción del financiamiento privado para la infraestructura. Una agenda de financiamiento de infraestructura centrada en el desarrollo de la “infraestructura como una clase de activo” y la promoción de las APP amenaza con socavar los avances hacia el cumplimiento de los ODS. El financiamiento privado puede ser apropiado en algunas circunstancias, pero sólo cuando se siguen los planes de desarrollo de propiedad democrática, se priorizan los servicios públicos equitativos y de alta calidad y se cumplen las normas internacionales de transparencia y rendición de cuentas. Los gobiernos nacionales deben preservar su capacidad de regular en el interés público.
3. Mejorar la calidad y sostenibilidad de la infraestructura, incluyendo sus consideraciones sistémicas. La infraestructura sostenible es clave para las estrategias de transformación socioeconómica y una recuperación resiliente. Si los gobiernos y las instituciones multilaterales se toman en serio esta agenda, la infraestructura sostenible y sus mecanismos de financiamiento deben basarse en los derechos humanos y la transformación socioeconómica y en altos estándares de responsabilidad democrática, así como contribuir a un enfoque intergeneracional para la adaptación climática. Esto incluye:
- a) Priorizar las medidas destinadas a democratizar la gobernanza de la infraestructura. La gobernanza de la infraestructura se refiere a la priorización, planificación, financiamiento, regulación, contratación y monitoreo de los activos construidos y los servicios asociados que son esenciales para la diversificación económica y el desarrollo humano. La mala gobernanza ocurre cuando estos procesos son opacos, mal administrados y cuando no priorizan las necesidades de las personas y el medio ambiente. Las comunidades locales/afectadas deben participar en el diseño cooperativo de proyectos en lugar de participar en procesos de consulta simbólicos. La transparencia es clave en este proceso y deben aplicarse los más altos estándares internacionales de transparencia.
- b) Integrar la resiliencia en los sistemas de planificación y cumplimiento. El desarrollo de infraestructuras nuevas y existentes debe tener en cuenta una perspectiva sistémica al planificar la resiliencia en un sentido amplio (social, económico, ecológico). La infraestructura debe diseñarse y adaptarse para resistir, responder y recuperarse rápidamente de las interrupciones relacionadas con los peligros ambientales causados por el cambio climático. Esto requiere fortalecer las instituciones públicas, mejorar los estándares de diseño para integrar tecnologías y diseños sostenibles y priorizar la eficiencia de los recursos. La resiliencia también significa apoyar el desarrollo de sistemas de infraestructura que permitan la diversificación y transformación socioeconómica de los países, incluyendo la infraestructura comunitaria y los sistemas descentralizados, además de los sistemas centralizados y a gran escala. También requiere considerar el impacto desproporcionado de las interrupciones en las vidas de las niñas, las mujeres y las personas transgénero, debido a las desigualdades existentes y los roles basados en el género, así como adoptar medidas para reducir y, finalmente, eliminar las desigualdades.
- c) Promover la conectividad regional centrada en las personas. La conectividad de la infraestructura regional debe planificarse e implementarse con el objetivo de satisfacer las necesidades de las personas como su máxima prioridad. Esto incluye la creación de empleos dignos, el estímulo del desarrollo económico local, la protección del medio ambiente, la reducción de la desigualdad, la promoción de la igualdad de género y la inclusión social y la construcción de la paz. Se necesitará financiamiento de los BMD y otras fuentes, pero deben trabajar en asociación genuina con los órganos regionales representativos, los países receptores y las comunidades afectadas.

Referencias

- La soberanía alimentaria, definida como "el derecho de los pueblos a alimentos sanos y culturalmente apropiados producidos a través de métodos ecológicamente racionales y sostenibles, y su derecho a definir sus propios sistemas alimentarios y agrícolas", también depende del acceso de los pueblos al agua, la salud, la energía y la infraestructura de transporte.
- Cita de Viven Foster, Economista Jefe de Infraestructura del Banco Mundial, en la Mesa Redonda Virtual del GBM: 'Bringing Private Participation in Infrastructure Back on Track', 22 de febrero de 2021, <https://vimeo.com/517260262>
- Action plan on the Belt and Road Initiative. The State Council. The People's Republic of China. 2015. http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm See also <http://english.www.gov.cn/beltAndRoad/>
- María José Romero, Flora Sonkin, Farwa Sial 'The relentless quest to mobilise private investment in infrastructure: more de-risking is not the answer', 18 June 2021, https://www.eurodad.org/the-relentless_quest_to_mobilise_private_investment_in_infrastructure
- The White House., Updated Fact Sheet: 'Bipartisan Infrastructure Investment and Jobs Act', 2 de agosto de 2021, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/02/updated-fact-sheet-bipartisan-infrastructure-investment-and-jobs-act/>
- Rob Davies, Richard Kozul-Wright, Rashmi Banga, Jeronim Capaldo, Katie Gallogly-Swan, 'Reforming the International Trading System for Recovery, Resilience and Inclusive Development' UNCTAD Research Paper No. 65, April 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2021d8_en.pdf
- UNCTAD, Trade and Development Report 2020 'From global pandemic to prosperity for all: Avoiding another lost decade', 2020 https://unctad.org/system/files/official-document/trd2020overview_en.pdf
- World Bank, 'Unlocking Private Investment in Climate Adaptation and Resilience' March 4, 2021, <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2021/03/04/unlocking-private-investment-in-climate-adaptation-and-resilience>
- Mesa redonda: 'WBG Virtual Panel Discussion: Bringing Private Participation in Infrastructure Back on Track', 24 de febrero de 2021, <https://player.vimeo.com/video/517260262>
- Véase: María José Romero y Jesse Griffiths, 'Three Compelling Reasons Why the G20's Plan for an Infrastructure Asset Class is Fundamentally Flawed', agosto de 2018, <https://www.eurodad.org/asset-class-report> y Nicholas Hildyard y Xavier Sol, 'How Infrastructure is Shaping the World. A Critical Introduction to Infrastructure Mega-Corridors', diciembre de 2017 <https://counter-balance.org/uploads/files/Reports/Flagship-Reports-Files/2017-Mega-Corridors.pdf>
- Chong and Poole, 'Financing Infrastructure: A Spectrum of Country Approaches' 2013, <https://www.rba.gov.au/publications/bulletin/2013/sep/pdf/bu-0913-8.pdf>
- D Elson y N Cagatay, 'The Social Content of Macroeconomic Policies', World Dev. 28, 1347-1364, 2000.
- El Programa para el Medio Ambiente de ONU (2021) define la infraestructura sostenible como: "los sistemas de infraestructura sostenible son aquellos que se planifican, diseñan, construyen, operan y desmantelan de una manera que garantiza la sostenibilidad económica y financiera, social, ambiental (incluida la resiliencia climática) e institucional durante todo el ciclo de vida de la infraestructura". Véase: United Nations Environment Programme 'International Good Practice Principles for Sustainable Infrastructure', Nairobi, 2021 <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/34853/GPSI.pdf>
- World Bank Group, 'Overcoming constraints to the financing of infrastructure', 2014, http://www.g20.utoronto.ca/2014/WBG_IIWG_Success_Stories_Overcoming_Constraints_to_the_Financing_of_Infrastructure.pdf
- World Bank Group, 'Forward Look – A Vision for the World Bank Group in 2030 – Progress and Challenges', March 24, 2017, <https://www.devcommittee.org/sites/dc/files/download/Documentation/DC2017-0002.pdf>
- Véase IMF, 2021, 'Mastering the Risky Business of Public-Private Partnerships in Infrastructure'; A Cepparulo, G Eusepi y L Giuriato, 'Public-Private Partnership and fiscal illusion: A systematic review' Journal of Infrastructure, Policy and Development, 3(2): 288–309, 2019.
- Maximilien Queyranne, 'Managing Fiscal Risks from Public-Private Partnerships (PPPs)', March 2014, https://www.imf.org/external/np/seminars/eng/2014/CMR/pdf/Queyranne_ENG.pdf
- Australian Government, 'Priorities for Australia's Presidency of the G20 in 2014 and the role of the Global Financial Safety Net', December 18, 2013, <https://treasury.gov.au/speech/priorities-for-australia's-presidency-of-the-g20-in-2014-and-the-role-of-the-global-financial-safety-net>
- G20 Finance Ministers and Central Bank Governors Communiqué, March 20, 2018. Véase: http://www.g20.utoronto.ca/2018/2018-03-30-g20_finance_communique-en.html
- G20, Roadmap to Infrastructure as an Asset Class, marzo de 2018. Véase: https://www.oecd.org/g20/roadmap_to_infrastructure_as_an_asset_class_argentina_presidency_1_0.pdf
- G20 Principles for Quality Infrastructure Investment, 2019, https://www.mof.go.jp/english/international_policy/convention/g20/annex6_1.pdf
- G20 Riyadh InfraTech Agenda endorsed, July 20, 2020, <https://www.gihub.org/news/endorsed-g20-riyadh-infrotech-agenda/>
- Italian G20 Presidency, 'Second G20 Finance Ministers and Central Bank Governors meeting' Communiqué, April 7, 2021, <https://www.g20.org/wp-content/uploads/2021/04/Communique-Second-G20-Finance-Ministers-and-Central-Bank-Governors-Meeting-7-April-2021.pdf>
- Georg Inderst, 'Infrastructure as an Asset Class', CAIA Association, 2018, <https://caia.org/member-library/infrastructure-asset-class>
- G20, Roadmap to Infrastructure as an Asset Class, marzo de 2018. Véase: https://g20.org/sites/default/files/media/roadmap_to_infrastructure_as_an_asset_class_argentina_presidency.pdf
- Kate Bayliss y Elisa Van Waeyenberge, 'Unpacking the Public Private Partnership Revival', The Journal of Development Studies, 54(4):577–593, 2018.
- Willis Towers Watson, Press Release, 19 October 2020, 'Global Asset Manager AuM Tops US\$100 Trillion for the First Time', consultado el 29 de marzo de 2021, <https://www.willistowerswatson.com/en-US/News/2020/10/global-asset-manager-aum-tops-us-dollar-100-trillion-for-the-first-time>
- UN Inter-agency Task Force on Financing for Development. 2021. Financing for Sustainable Development Report 2021, pp. 64. Véase: https://developmentfinance.un.org/sites/developmentfinance.un.org/files/FSDR_2021.pdf; World Bank Group, 2014, 'Overcoming Constraints to the Financing of Infrastructure. Success Stories and Lessons Learned: Country, Sector and Project Examples of Overcoming Constraints to the Financing of Infrastructure', p. 2, http://www.g20.utoronto.ca/2014/WBG_IIWG_Success_Stories_Overcoming_Constraints_to_the_Financing_of_Infrastructure.pdf. Marianne Fay, Hyoung Il Lee, Massimo Mastruzzi, Sungmin Han y Moonkyoung Cho, 2019, 'Hitting the Trillion Mark: A Look at How Much Countries Are Spending on Infrastructure', Policy Research Working Paper No. 8730. World Bank, Washington, DC. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31234>
- Daniela Gabor, 2021, 'The Wall Street Consensus', Development and Change, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/dech.12645?af=R>
- Véase Gabor, 2021 y Yannis Dafermos, Daniela Gabor & Jo Michell, 2021, 'The Wall Street Consensus in Pandemic Times: What Does it Mean for Climate-Aligned Development?', Canadian Journal of Development Studies, 42:1–2, 238–251, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/02255189.2020.1865137>
- Jin Xue, 'Urban planning and degrowth: a missing dialogue', Local Environment, 2021, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13549839.2020.1867840>
- GiH, 'Infrastructure Monitor 2020, Global Infrastructure Hub', G20, 2020. Véase además: <https://outlook.gihub.org/>
- GiH, 'Private investment in infrastructure key findings' in Infrastructure Monitor 2020, https://cdn.gihub.org/umbraco/media/3239/key-findings_infrastructure-monitor-2020_gl-hub-g20-initiative.pdf
- Véase G20/OECD Report on the Collaboration with Institutional Investors and Asset Managers on Infrastructure', <https://www.oecd.org/daf/fin/private-pensions/Colaboration-with-Institutional-Investors-and-Asset-Managers-on-Infrastructure.pdf> y 'The Global Infrastructure Project Pipeline: Linking Private Investors with Public Infrastructure Projects', <https://blogs.worldbank.org/ppps/global-infrastructure-project-pipeline-linking-private-investors-public-infrastructure-projects>
- Luc Eyraud et al, 2021, 'Private Finance for Development: Wishful Thinking or Thinking Out of the Box?', IMF African Department Series.
- UN, 'World Economic Situation Prospects – Latin America and the Caribbean', 2020, https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/WESP2020_CH3_LAC.pdf
- Robert Carlsson, Alexander Otto & Jim W. Hall, 'The role of infrastructure in macroeconomic growth theories', Civil Engineering and Environmental Systems, 30:3-4, pp.263-273, 2013, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10286608.2013.866107>
- Rob Davies, 'The Politics of Trade in the Era of Hyperglobalisation. A Southern African Perspective', South Centre, 2019, https://www.southcentre.int/wp-content/uploads/2019/11/BK_2019_The-Politics-of-Trade-in-the-Era-of-Hyperglobalisation-A-Southern-African-Perspective_EN.pdf

- 39 Ibid
- 40 Steffen Blume, Daniel Nordmann, Dirk Schäfer, Roland Werchota, 'Closing the Last Mile for Millions. Sharing the Experience on Scaling up Access to Safe Drinking Water and Adequate Sanitation to the Urban Poor', GIZ, 2015 <https://www.oecd.org/water/Background-Documents-OECD-GIZ-Conference-Closing-the-Last-Mile-for-Millions.pdf>
- 41 Bent Flyvbjerg, 2014, 'What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview', Project Management Journal, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2424835
- 42 Corportate Europe Observatory, 'Cashing in on the pandemic: how lawyers are preparing to sue states over COVID-19 response measures', May 18, 2020, <https://corporateeurope.org/en/2020/05/cashing-pandemic-how-lawyers-are-preparing-sue-states-over-covid-19-response-measures>
- 43 Cecilia Olivet and Bettina Müller, 'Juggling crises Latin America's battle with COVID-19 hampered by investment arbitration cases', Transnational Institute, August 25, 2020, <https://longreads.tni.org/jugglingcrises>
- 44 OHCHR y Heinrich Boell Stiftung, 2018, 'The Other Infrastructure Gap: Sustainability Human Rights and Environmental Perspectives', https://www.ohchr.org/documents/Publications/TheOtherInfrastructureGap_FullLength.pdf
- 45 Véase: María José Romero, 2020, 'Reclaiming Public Development Banks to Finance Sustainable and Equitable Recovery Post Covid-19', In D McDonald, T Marois, and D Barrowclough, 2020, Public Banks and Covid-19. Combatting the Pandemic with Public Finance, https://www.eurodad.org/reclaiming_public_development_banks_ebook_chapter T. Marois, 2021, Public Banks: Decarbonisation, Definancialisation and Democratisation, <https://www.cambridge.org/core/books/public-banks/0EC8E41F837E1F10BE53FC31DA83D012>
- 46 Arkebe Oqubay, Christopher Cramer, Ha-Joon Chang, and Richard Kozul-Wright, 'The Oxford Handbook of Industrial Policy', Oxford University Press, 2020, <https://www.oxfordhandbooks.com/view/10.1093/oxfordhb/9780198862420.001.0001/oxfordhb-9780198862420> Ver además: 'UNCTAD15 pre-event: Is industrial policy the key to building back better?' June 23, 2021 <https://unctad.org/meeting/unctad15-pre-event-industrial-policy-key-building-back-better>
- 47 Adrian Smith, 'Spatial Division of Labor' International Encyclopedia of Human Geography, pp. 348-354, 2009, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080449104002285>
- 48 United Nations Environment Programme 'International Good Practice Principles for Sustainable Infrastructure', Nairobi, 2021 <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/34853/GPSI.pdf>
- 49 Aizawa (2018) details that at least 117 countries have adopted PPP laws to guide their engagement. Véase: <https://www.un.org/development/desa/publications/working-paper/wp154>
- 50 Asian Development Bank, 'Myingyan Natural Gas Power Project: Fifth Environmental and Social Monitoring Report', consultado el 24 de septiembre de 2021, <https://www.adb.org/projects/documents/mya-48368-001-esmr-3>
- 51 Véase, por ejemplo, Eurodad, 2018, 'History RePPeated - How public-private partnerships are failing', <https://www.eurodad.org/historyrepppeated>; CEE Bankwatch Network, 2021, 'Connecting or Dividing? The South Mostar section of Corridor Vc in Bosnia and Herzegovina' <https://counter-balance.org/uploads/files/Reports/Flagship-Reports-Files/2021-Connecting-or-Dividing-Corridor-VC.pdf>
- 52 Las propuestas incluidas en el Civil20 Policy Pack 2021 Building a sustainable future for all también son parte de este esfuerzo colectivo. Véase: <https://civil-20.org/2021/wp-content/uploads/2021/08/C20-Policy-Pack-2021-Building-a-sustainable-future-for-all-1.pdf>

Society for International Development
Via degli Etruschi, 7 – CAP 00185,
Rome, Italy

sidsec.rom@sidint.org

www.sidint.net

Eurodad
Rue d'Edimbourg 18-26, 1050
Brussels, Belgium

Tel: +32 (0) 2 894 4640

www.eurodad.org



OCTUBRE 2021



Lithuanian National
Non-Governmental Development
Cooperation Organizations' Platform

