



MERCADO COMÚN DEL SUR MERCOSUR

GRUPO DE MONITOREO MACROECONÓMICO



**Alternativas de financiamiento de la
inversión en infraestructura**

PRESIDENCIA *PRO TEMPORE* DE URUGUAY

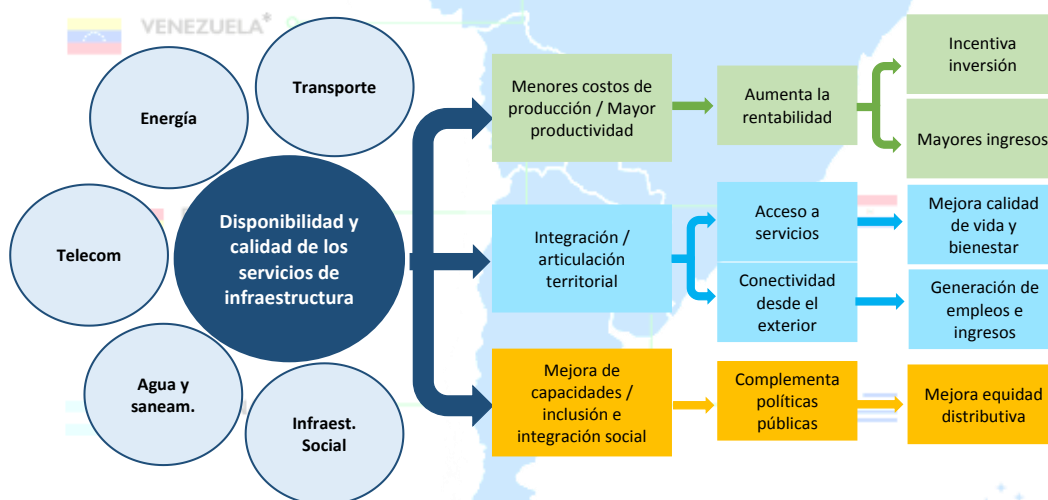
Grupo de Monitoreo Macroeconómico del Mercosur GMM Comisión de Diálogo Macroeconómico – CDM

Alternativas de financiamiento de la inversión en infraestructura ESTUDIO GMM 3/2018

Introducción

La inversión en infraestructura es un pilar fundamental para el desarrollo económico y social de un país. Por un lado, en el corto plazo contribuye a reimpulsar el dinamismo económico, generando impactos directos e indirectos a través de una mayor demanda de empleo y de insumos en todas las áreas vinculadas a los emprendimientos. Por otra parte, aumenta la productividad de forma sostenida, lo que sienta las bases para poder llevar adelante la agenda de desarrollo con inclusión.

Efectos positivos de existencia y disponibilidad de infraestructura de calidad

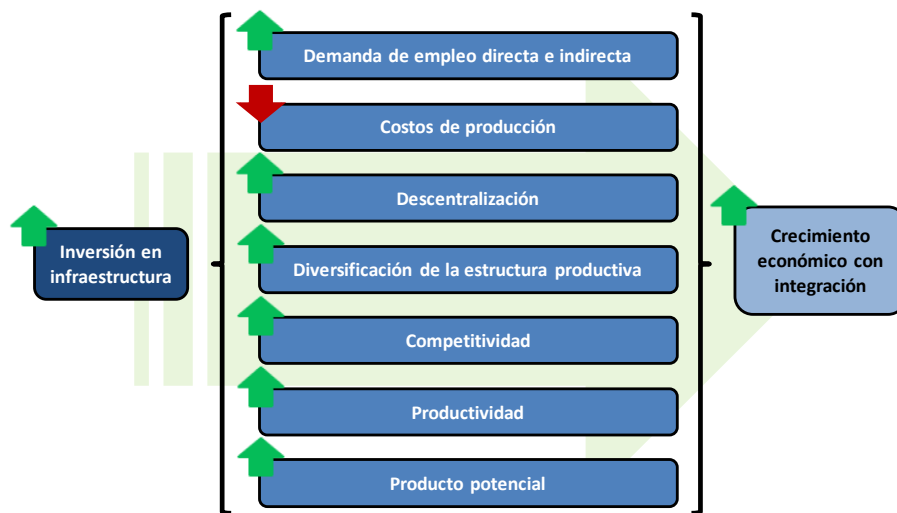


Fuente: Agenda Nacional de Infraestructura 2015-2030, OPP

Una adecuada provisión de servicios de infraestructura¹ es fundamental para consolidar un patrón de crecimiento de largo plazo, que potencie el desarrollo de las fuerzas productivas y redunde en un mayor bienestar social. En este sentido, la oferta de infraestructura se considera adecuada no solo cuando se adapta a su demanda real y potencial, sino también cuando al mismo tiempo respalda la estrategia de desarrollo definida por la política económica.

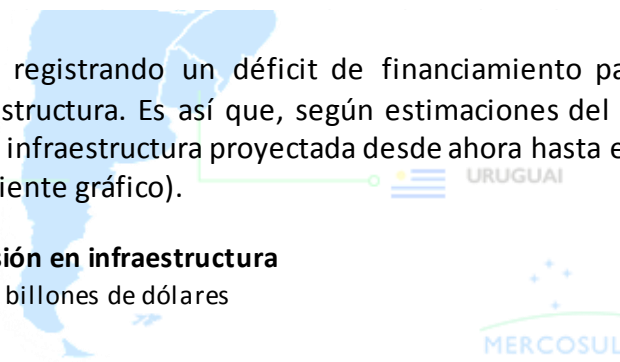
¹ La inversión en infraestructura puede abarcar los sectores de energía, transporte –vial, ferroviario y portuario–, social –salud, educación, seguridad–, vivienda, agua y saneamiento, telecomunicaciones, y otras inversiones menores.

Numerosos estudios consideran a la infraestructura un elemento esencial para el desarrollo. De acuerdo a un informe del BID (2014), existe evidencia de que una apropiada dotación y administración de servicios de infraestructura viabiliza el desarrollo económico, genera crecimiento, aumenta la competitividad, la productividad, e impulsa la inserción internacional de las economías, ayudando al mismo tiempo a la cohesión territorial y promoviendo la inclusión social y una mejor calidad de vida.² La inversión en infraestructura debe pensarse entonces no como un fin en sí misma sino como un medio para apuntalar un patrón de crecimiento con integración.

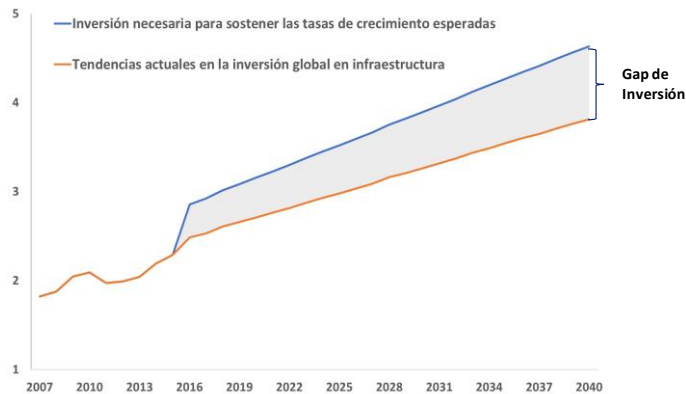


A pesar de su relevancia, se viene registrando un déficit de financiamiento para las oportunidades de inversión en infraestructura. Es así que, según estimaciones del *Global Infrastructure Hub*, la brecha global de infraestructura proyectada desde ahora hasta el 2040 asciende a US\$ 15 billones (ver el siguiente gráfico).

Inversión en infraestructura En billones de dólares



² Serebrisky, Tomás. 2014. Infraestructura sostenible para la competitividad y el crecimiento inclusivo, Estrategia de infraestructura del BID. Disponible en: <http://publications.iadb.org/handle/11319/6398>.



Latinoamérica en general y el MERCOSUR en particular no han sido una excepción: en los últimos años se generó una presión sobre la infraestructura productiva y social disponible. Esto ha llevado a que estos países pongan especial foco en el impulso de la inversión para reducir la brecha de infraestructura existente, entendida como el distanciamiento entre los requerimientos de infraestructura y la provisión efectiva de la misma, y así impedir que se transforme en un límite para el crecimiento económico. Diversos estudios, estiman que en América Latina las necesidades de inversión se ubican en torno al 4%-6% del PIB, siendo una de las regiones que menos invierte respecto de otras regiones en desarrollo (menos de 3% del PIB frente a 4%-8% del PIB del resto de las regiones).³

TABLE ES1: Latin America invests the least in infrastructure among developing regions
(public and private infrastructure investments, latest year available)

Region	Percentage of GDP
East Asia and the Pacific	7.7
Central Asia	4.0
Latin America and the Caribbean	2.8
Middle East and North Africa	6.9
South Asia	5.0
Sub-Saharan Africa	1.9

Source: <http://Infralata.info>; ADB 2017; own estimates.
Note: No data was available for Eastern Europe. Applying these shares to 2014 GDP figures suggests Latin America accounts for about \$180 billion out of total developing country infrastructure spending of about \$1.5 trillion.

Fuente: Fay, Marianne; Andres, Luis Alberto; Fox, Charles James Edward; Narloch, Ulf Gerrit; Straub, Stephane; Slawson, Michael Alan. 2017. Rethinking infrastructure in Latin America and the Caribbean: spending better to achieve more (English). Washington, D.C.: World Bank Group.

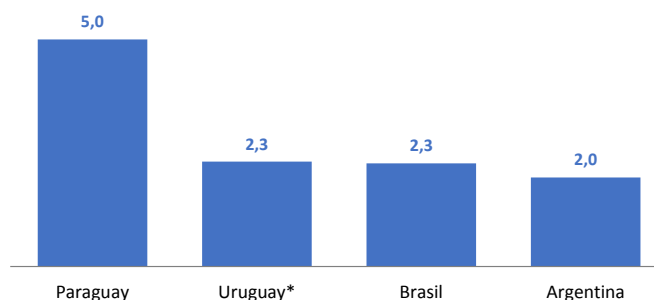
Adicionalmente, la inversión representa un factor contracíclico sumamente relevante para enfrentar la actual desaceleración económica que atraviesan los países miembros del MERCOSUR. El siguiente gráfico, muestra las inversiones en infraestructura realizadas en el período 2008-2015.

³ Fay, Marianne; Andres, Luis Alberto; Fox, Charles James Edward; Narloch, Ulf Gerrit; Straub, Stephane; Slawson, Michael Alan. 2017. Rethinking infrastructure in Latin America and the Caribbean: spending better to achieve more (English). Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/676711491563967405/Rethinking-infrastructure-in-Latin-America-and-the-Caribbean-spending-better-to-achieve-more>



MERCOSUR: Inversiones en infraestructura 2008-2015.

Promedio anual en % del PIB



* Datos para UY refieren a 2008-2012
Fuente: Infralatam

Para hacer frente a estos desafíos y contribuir a reducir la brecha de infraestructura en un marco de recursos limitados en los presupuestos públicos, recientemente se ha optado por considerar nuevas fuentes de financiamiento que propicien un mayor involucramiento del sector privado.

Instrumentos de financiamiento

Para financiar las inversiones en infraestructura los gobiernos pueden utilizar diversos recursos, como ser presupuesto público, deuda, préstamos, donaciones o desarrollar instrumentos para canalizar recursos privados. En los últimos años, los gobiernos del MERCOSUR se han inclinado a impulsar herramientas que atraigan mayores recursos privados para financiar la inversión en infraestructura, en un contexto de consolidaciones fiscales y menor disponibilidad de recursos públicos, entre otras motivaciones. A modo de ejemplo se puede mencionar la reciente normativa aprobada por los países miembros que intenta dar impulso de nuevos mecanismos de Participación Público-Privada (PPP), que permiten, además atraer inversión privada, mejoran la distribución de riesgos entre el sector público y privado.

Normativa - Mecanismo de PPP

Normativa	
Argentina	Ley N° 27.328 de 2016
Brasil	Ley N° 13.334 de 2016
Paraguay	Ley N° 5102 de 2013
Uruguay	Ley N° 18.786 de 2011



Los mecanismos de PPP son aquellos contratos en los cuales una Administración Pública encarga a una persona de derecho privado, por un período determinado, el diseño, la construcción y la operación de una infraestructura, o alguna de dichas prestaciones, además



de la financiación. Los contratos de PPP pueden abarcar grandes sectores de infraestructura tales como energía y minería; transporte, comunicaciones y tecnología; agua, saneamiento y vivienda y salud, justicia y educación.

Esta normativa reciente de mecanismos PPP se suma al mix de herramientas que poseen los gobiernos del MERCOSUR para llevar a cabo proyectos de inversión en infraestructura, donde se encuentran herramientas de carácter más tradicional como ser las concesiones privadas en sus diversas modalidades de gestión (Build, Operate, Transfer-BOT-; Build, Own, Operate, Transfer –BOOT-, entre otros), y al desarrollo de otros mecanismos.⁴

Por otro lado, el G20 ha adoptado, bajo la presidencia argentina, otra alternativa de financiamiento de la inversión, como lo es el mercado de bonos de infraestructura. Es una propuesta que surge en el seno del G20 y consiste en desarrollar bonos vinculados a proyectos de inversión en infraestructura como una clase de activo para atraer al sector privado como fuente de fondeo para cerrar la brecha entre el financiamiento de la infraestructura y los fondos disponibles de los inversores institucionales.

Este tipo de mecanismos que implicaría presentar los proyectos de inversión en forma homogénea, estandarizar los contratos y los instrumentos financieros, desarrollar indicadores que faciliten su evaluación y comparación y adaptar las regulaciones nacionales. Este tipo de mecanismos, como fuente de financiamiento, estaría disponible en el mediano/largo plazo.

Esto implicaría presentar los proyectos de inversión en forma homogénea, estandarizar los contratos y los instrumentos financieros, desarrollar indicadores que faciliten su evaluación y comparación y adaptar las regulaciones nacionales.

En la reunión de ministros de marzo de este año se acordó la hoja de ruta que identifica siete áreas de trabajo, incluyendo marcos regulatorios y mercados de capitales, así como infraestructura de calidad. Inicialmente, el trabajo se centró en mejorar la preparación de proyectos, en avanzar hacia una mayor estandarización de los contratos y los instrumentos de financiación de la infraestructura, en abordar la falta de datos y en mejorar la mitigación de riesgo, teniendo en cuenta las condiciones específicas de cada país.

En julio de 2018 en la reunión de ministros se acordaron los Principios del G20 para la Fase de Preparación de Proyectos de Infraestructura, los cuales ayudarán a generar una cartera de proyectos financiables y preparados adecuadamente que resulten atractivos para inversores privados, al mejorar el análisis sobre el fundamento del proyecto, la evaluación de las distintas

⁴ Algunas de las diferentes modalidades se pueden resumir en las siguientes: **a).**- *Build, Operate, Transfer (BOT)*: el privado invierte y opera, pero el estado no pierde la propiedad en ningún momento. **b).**- *Rehabilitate, Operate, Transfer (ROT)*: igual que el anterior pero para obras ya existentes. **c).**- *Build, Own, Operate, Transfer (BOOT)*: igual que los anteriores pero con pérdida de derechos de propiedad por parte del estado durante el lapso del contrato de explotación, lo que da más garantías. **d).**- *Build, Own, Operate (BOO)*: la obra se realiza y opera por el privado y no vuelve al patrimonio público. Se usa generalmente en inversiones de generación eléctrica. **e).**- *Build, Lease, Transfer (BLT)*: Se construye bajo la figura de leasing y se transfiere al final del contrato.



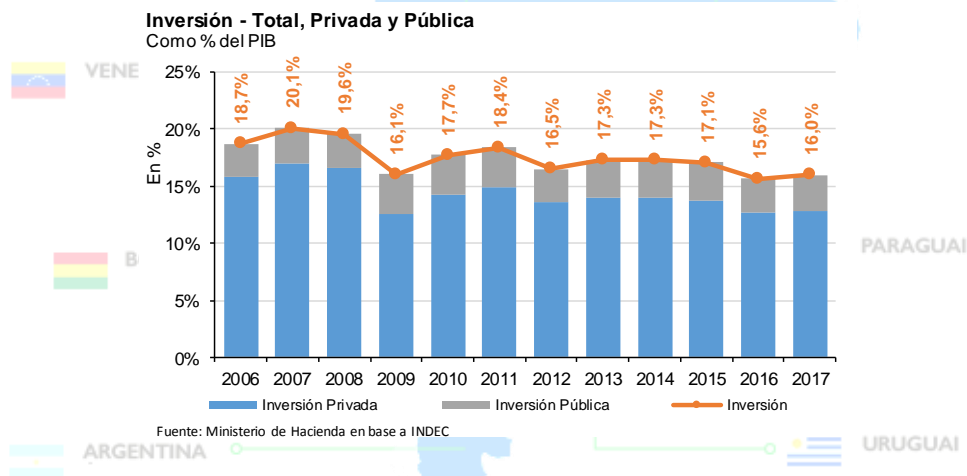
opciones, la viabilidad comercial, el financiamiento a largo plazo y su ejecución. También, a lo largo de 2018, se avanzó en la estandarización de contratos, en el cierre de la brecha de datos, y en la búsqueda de instrumentos de mitigación de riesgos.

Análisis por país

A continuación se detallan los diferentes mecanismos que presentan los países del MERCOSUR para financiar inversiones en infraestructura.

Argentina

La inversión en Argentina en el año 2017 se ubica en 16% del PIB (a precios corrientes, con existencias), de la cual el 80% es inversión privada (12,8% del PIB en 2017) y el 20% es pública (3,2% del PIB). La inversión pública se ha mantenido relativamente constante en torno del 3% del PIB, mientras que la inversión privada muestra una tendencia decreciente desde el año 2011.



Ante la introducción de metas fiscales hasta el año 2020, sólo se continuarán ejecutando los proyectos de obra pública esenciales para dinamizar la competitividad del país. El incremento de la inversión total debería venir de la mano de la inversión privada. En este sentido se impulsó la Participación Público-Privada como una alternativa de financiamiento de la inversión con recursos del sector privado.

Los Proyectos de Participación Público-Privada son contratos de largo plazo entre una entidad privada y el Estado para el suministro de un bien o servicio público. La propiedad del bien es siempre del Estado, pero el privado asume el riesgo y la responsabilidad de gestión y el repago está vinculado al desempeño de los servicios prestados.

Los contratos de participación público-privada son aquellos celebrados entre los órganos y entes que integran el sector público nacional con el alcance previsto en el artículo 8° de la ley

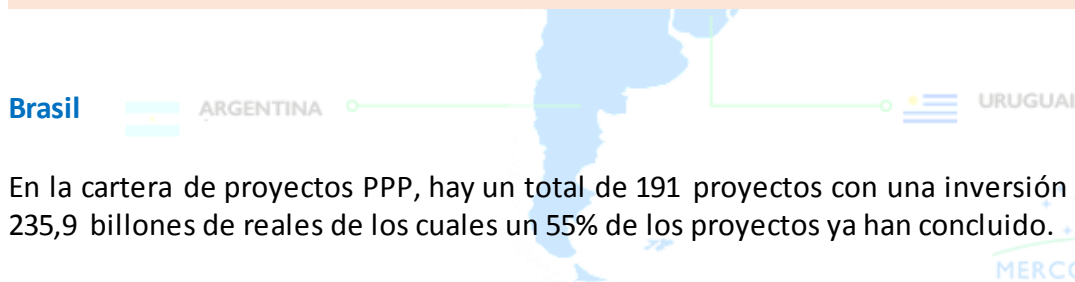


24.156 y sujetos privados o públicos en los términos que se establece en la ley con el objeto de desarrollar proyectos en los campos de infraestructura.

Como se desprende de los siguientes cuadros, el plan de PPP que lleva adelante el país abarca los grandes sectores de infraestructura como ser: energía y minería; transporte, comunicaciones y tecnología; agua, saneamiento y vivienda; salud, justicia y educación.

	ENERGIA Y MINERIA		TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y TECNOLOGIA			EDUCACION, SALUD Y JUSTICIA	
	EFICIENCIA ENERGETICA	TRANSMISION ELECTRICA	RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS	FERROCARRILES	PUESTOS Y LOGISTICA	COMPLEJOS PENITENCIARIOS	HOSPITALES
Descripción	Recambio a luminarias LED del alumbrado público	Construcción de nuevas líneas de transmisión eléctrica de alta tensión	Diseño, construcción, ampliación, mejora, mantenimiento, explotación, operación y financiamiento de Corredores Viales	Mejoramiento de tramo de vías existentes y construcción de vía nueva	Proyectos de Puentes sobre el río Paraná y otros proyectos de mejoras de la logística de transporte	Construcción y/o adecuación de Complejos Penitenciarios en Provincia de Buenos Aires	Construcción y/Adecuación de Hospitales en provincias de Buenos Aires y Neuquén
Magnitud	Nacional	Más de 3.000 km de líneas	Más de 2.800 km de Autopistas y 4.000 km de Rutas Seguras	685 km de vías	2 puentes + otros proyectos a definir	9.500 plazas	170.000 m2 de hospitales

	AGUA, SANEAMIENTO Y VIVIENDA						
	ACUEDUCTOS	CLOACAS	PLANTAS POTABILIZADORAS	PLANTAS DEPURADORAS	TRATAMIENTO DE LODOS	RIEGO	SOLUCIONES HABITACIONALES
Descripción	Construcción de Acueducto Río Subterráneo Norte y Acueducto Norte	Readecuación sistema cloacal San Miguel de Tucumán y área metropolitana	Ampliación planta potabilizadora en la Ciudad de Santa Fe	Construcción de plantas depuradoras de agua en AMBA y Gran Rosario	Generación de energía en planta de tratamiento de aguas residuales	Programa de desarrollo de nuevas áreas de riego	Programa de Desarrollo de Viviendas (ProDeVi)
Magnitud	2,6 millones de beneficiarios	1 millón de beneficiarios	520.000 beneficiarios	2 millones de beneficiarios	500.000 beneficiarios	108.000 hectáreas	15.000 viviendas

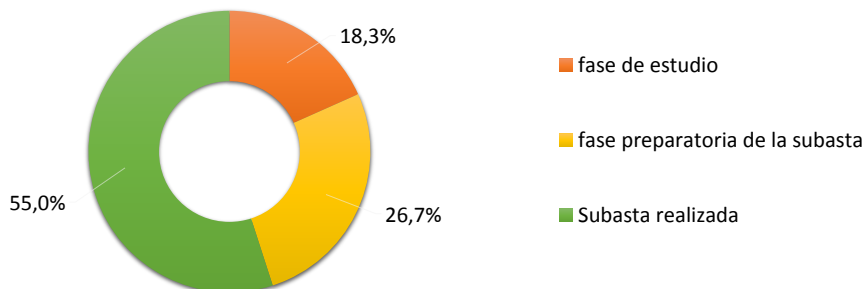


En la cartera de proyectos PPP, hay un total de 191 proyectos con una inversión prevista de 235,9 billones de reales de los cuales un 55% de los proyectos ya han concluido.

El siguiente gráfico muestra la situación actual de la cartera de proyectos PPP.



Situación actual de la cartera de proyectos PPP



Paraguay

El gobierno de Paraguay viene impulsando nuevas políticas de inversión, recurriendo a nuevas modalidades de financiamiento aplicables desde hace algunos años en otros países de la región. Tal es el caso de las modalidades de Alianzas Público-Privadas (APP) y “Llave en mano” a través de su marco legal Ley N° 5102/13 y 5074/13, respectivamente, consideradas esenciales para la mayor promoción de infraestructura con mejores niveles de servicios asociados, atracción de la inversión privada, asignación y distribución de riesgos y mayor eficiencia de la inversión pública, siendo estos efectos multiplicadores los que generan finalmente beneficios, mejorando la calidad de vida de la sociedad.

En este sentido, las inversiones que actualmente el país viene desarrollando bajo las nuevas modalidades de inversión son tres proyectos, dos bajo la modalidad de “Llave en mano” y un proyecto bajo la modalidad “APP” que en total suman U\$S 1.017 millones y llega a representar el 2,5% del PIB:

Proyecto infraestructura	Monto (millones U\$S)	% PIB
Ampliación Rutas 2 y 7 (APP)	527	1,3%
Ruta Naranjal-San Cristóbal (Llave en mano)	47	0,1%
Ruta Loma Plata-Carmelo Peralta (Llave en mano)	443	1,1%
Total	1.017	2,5%

El siguiente cuadro resume los proyectos que se encuentran en proceso de planificación bajo diferentes modalidades.

PROYECTOS	COSTO	FASE DEL PROYECTO	MODALIDAD
	(En millones de dólares)		
Ampliación y Mejora del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi	150	EN EVALUACIÓN	PPP
Construcción del Sistema Integrado de Abastecimiento de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario para Alto Paraná	1.318	EN ESTUDIO	POTENCIAL PPP
Sistema de equipamiento, mantenimiento y operación de Almacenes de medicamentos del Instituto de Previsión Social	20	EN ESTUDIO PRELIMINAR	POTENCIAL PPP
Mejora de la Ruta Nacional N° 1	56	EN ESTUDIO	POTENCIAL PPP



Canal y Plan Maestro del Río Paraguay: "Mantenimiento de la capacidad de la Carretera Navegable y control de riesgos del Río Paraguay"	35	EN ESTUDIO	POTENCIAL PPP
Construcción del sistema de alcantarillado sanitario y tratamiento de aguas residuales en Lambaré, Luque y MRA.	500	EN ESTUDIO	LLAVE EN MANO
Construcción de 5,000 viviendas en Bañado Sur y Centro Cívico	215	EN ESTUDIO	LLAVE EN MANO
Construcción del Gran Hospital del Sur en la ciudad de Cambyretá	100	EN ESTUDIO	LLAVE EN MANO
Construcción de la franja costera del sur del Bañado en la ciudad de Asunción. Fase 1- Componente de ruta	180	EN OFERTA	LLAVE EN MANO
Construcción del Hospital Barrio Obrero	100	EN OFERTA	LLAVE EN MANO
Construcción de un Hospital de Cuidados Críticos en Coronel Oviedo	60	EN OFERTA	LLAVE EN MANO
Construcción del Centro Integral de Rehabilitación Social - Emboscada	60	EN OFERTA	LLAVE EN MANO
Construcción de una Penitenciaría Regional en Ciudad del Este	15	EN OFERTA	LLAVE EN MANO
Puente sobre el río Paraguay	EN ESTUDIO	EN ESTUDIO	EN ESTUDIO PRELIMINAR
TOTAL	2.809		

La cartera de proyectos potencialmente a ser impulsados bajo las alternativas de financiamiento no tradicionales (APP y Llave en mano) es de U\$S 2.809 millones, que representa el 7% del PIB 2018.

En cuanto a las fuentes de financiamiento de la inversión pública, para el año 2019 se tiene presupuestado U\$S 1.539 millones, de los cuáles el 11% estará financiado con recurso del Tesoro público, el 16% con recursos provenientes de los Bonos Soberanos (interno y externos), el 35,7% estará financiado con recursos institucionales y el 37,3% con préstamos con organismos multilaterales.

Uruguay ARGENTINA PARAGUAI URUGUAI

En 2015 el Gobierno de Uruguay presentó un plan de inversiones en infraestructura por US\$ 12.370 millones para el período 2015-2019, que incluye nuevas inversiones así como la continuación de inversiones iniciadas en el período de gobierno anterior (2010-2015). Dicho plan se encuentra actualmente en ejecución, con un avance financiero de 56% al cierre de 2017, es decir una ejecución de US\$ 6.900 millones aproximadamente.⁵

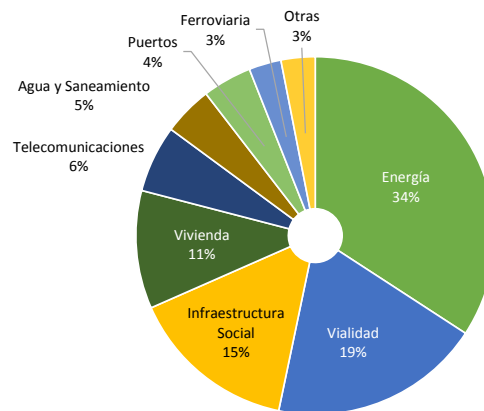
A nivel de sectores, algo más de un tercio de las inversiones se ejecutan en el sector energético, a impulso de la inversión público-privada y privada en generación de energía eléctrica a partir de fuentes eólica y solar. En tanto, el Gobierno decidió priorizar

⁵ Se puede acceder al último informe de avance del plan en <https://www.mef.gub.uy/innovaportal/file/24749/1/capitulo-ix--avances-del-plan-quinquenal-de-infraestructura.pdf>



particularmente las inversiones en infraestructura vial, por el desgaste ocasionado por el fuerte crecimiento del transporte terrestre de carga en la última década, en infraestructura social y en vivienda.

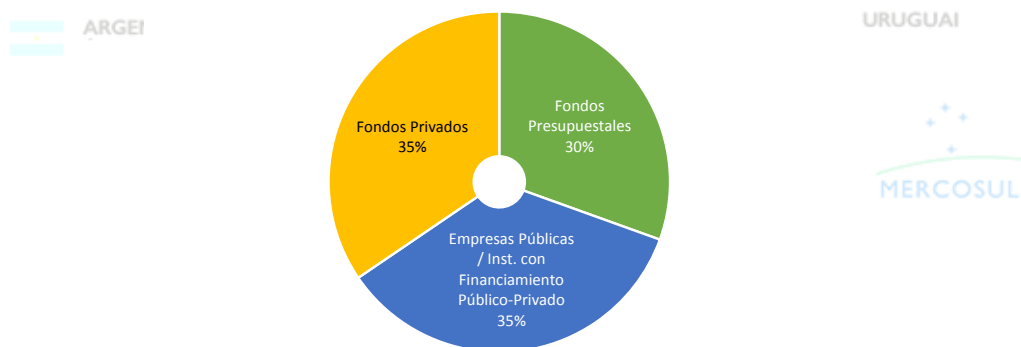
Plan de Inversiones en Infraestructura 2015-2019
Por sector



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas, Uruguay

En lo que refiere a las fuentes de financiamiento del plan, cabe destacar que aproximadamente un tercio se ejecutará con recursos provenientes del presupuesto nacional, otro tercio con recursos de empresas públicas y otras instituciones con financiamiento público-privado y el tercio restante con recursos privados.

Plan de Inversiones en Infraestructura 2015-2019
Por grandes fuentes de financiamiento



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas, Uruguay

Cabe destacar que parte del financiamiento privado del plan de infraestructura se está desarrollando a través de la modalidad de contratos de Participación Pública Privada (PPP)⁶.

⁶ Ley Nº 18.786 (<https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18786-2011>)



En efecto, actualmente existe una cartera de proyectos viales, educativos, de infraestructura penitenciaria, de vivienda y de salud con una inversión vinculada de aproximadamente US\$ 1.170 millones. Recientemente se incorporó a la cartera PPP un proyecto ferroviario, inicialmente no contemplado en el plan, que requeriría de una inversión inicial de US\$ 825 millones. En el cuadro de la página siguiente se detalla la cartera de proyectos.⁷

Por su parte, fundamentalmente en el sector energético, la inversión privada se canaliza a través de diversas formas, por ejemplo la emisión de deuda en el mercado de capitales (en donde participan mayormente los fondos de pensión, las empresas de seguros y otras instituciones financieras), financiamiento de organismos multilaterales y contratos de tipo Leasing Operativo.



⁷ Para más información dirigirse a la página web de la Unidad de Proyectos de Participación Público Privada del Ministerio de Economía y Finanzas. <http://ppp.mef.gub.uy/>



Infraestructura mediante Participación Público Privada

Proyecto	Tipo de Infraestructura	Estado (a junio de 2018)	Inversión estimada ^{1/} Millones de US\$
Unidad Penitenciaria	Seguridad	Etapa Operativa	100
Ruta Nº 21 (tramo Nueva Palmira-Ruta Nº2) y Ruta Nº 24 (tramo Ruta Nº2-Ruta Nº3) y bypass Nueva Palmira	Vial	En construcción	75
Rutas Nº 12, 54, 55, 57 y bypass de la ciudad de Carmelo	Vial	Adjudicado provisionalmente En Proceso de Cierre Financiero	62
Rutas Nº 9 y 15 y conexión Ruta Nº 9 - Ruta Nº 15	Vial	Adjudicado provisionalmente En Proceso de Cierre Financiero	55
Ruta Nº 14 (oeste desde Mercedes hasta Ruta Nº 6), conexión Ruta Nº 14-Ruta Nº 3 y bypass a Sarandí del Yí	Vial	Adjudicado provisionalmente En Proceso de Cierre Financiero	93
Rutas Nº 14 (entre Ruta Nº 6 y Ruta Nº 15) y Ruta Nº 15 (tramo Empalme Velázquez-Lascano)	Vial	En evaluación de ofertas técnicas	127
Rutas Nº 6 (desde Avenida Belloni hasta Ruta Nº 12) y bypass de la ciudad de San Ramón	Vial	En evaluación de ofertas técnicas	65
Doble vía de Ruta Nº 3 y bypass de Ruta Nº 11 y de la ciudad de San José	Vial	En evaluación de ofertas técnicas	72
Proyectos Viales			549
44 jardines y 15 Centros de Atención a la Infancia y la Familia	Educativa	Adjudicado Provisionalmente	74
23 escuelas, 9 polos tecnológicos y 10 polideportivos	Educativa	Adjudicado Provisionalmente	81
27 Centros de Atención a la Infancia y la Familia y 15 escuelas	Educativa	En evaluación de ofertas	41
44 liceos y 16 Universidades del Trabajo	Educativa	Apertura de ofertas: 25-setiembre-2018	127
Proyectos Infraestructura Educativa			323
Proyectos en Vivienda	Vivienda	Estructuración	100
Proyectos en Infraestructura Hospitalaria	Salud	Estructuración	100
Proyecto Ferroviario	Ferrovial	En evaluación de ofertas	825
TOTAL PROYECTOS PPP			1.897

Fuente: Unidad de Proyectos de Participación Público Privada - MEF

Conclusiones

Siendo la inversión en infraestructura un pilar fundamental para el desarrollo económico y social de un país es importante que se cuente con una adecuada provisión de servicios de infraestructura para consolidar un patrón sostenido de crecimiento económico.

En este sentido, la oferta de infraestructura se considera adecuada no solo cuando se adapta a su demanda real y potencial, sino también cuando al mismo tiempo respalda la estrategia de desarrollo definida por la política económica.





En general, el crecimiento sostenido de los países miembros del MERCOSUR en los últimos años generó una presión sobre la infraestructura productiva y social disponible. Esto ha llevado a que los mismos pongan especial foco en el impulso de la inversión para reducir la brecha de infraestructura existente, entendida como el distanciamiento entre los requerimientos de infraestructura y la provisión efectiva de la misma, y así impedir que se transforme en un límite para el crecimiento económico.

Debido a los recursos limitados en los presupuestos públicos y para hacer frente al desafío de reducir la brecha de infraestructura, los países del MERCOSUR han optado por considerar nuevas fuentes de financiamiento dentro de las que se destaca el mecanismo de PPP. Este mecanismo ha permitido a los países del MERCOSUR canalizar, en función de su normativa específica, un gran número de proyectos relacionados a los sectores de energía y minería; transporte, comunicaciones y tecnología; agua, saneamiento y vivienda y salud, justicia y educación.

Dado que todos los países del MERCOSUR han implementado los mecanismos de PPP como figuras financieras para la inversión en infraestructura sería interesante implementar una eventual política coordinada para dichos países.

