



INFORME ESPECIAL

**“Sin infraestructura
no hay desarrollo”
Situación general de
las infraestructuras
en América Latina**

Madrid, octubre 2014

d+i LLORENTE & CUENCA

1. INTRODUCCIÓN
2. EL DÉFICIT EN INFRAESTRUCTURAS EN AMÉRICA LATINA
3. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS PAÍS A PAÍS
4. CONCLUSIONES

LLORENTE & CUENCA

“La infraestructura es uno de los requerimientos básicos y urgentes para el desarrollo de América Latina. El posicionamiento adecuado de la región en el mapa de la competitividad mundial requiere la articulación de su territorio con infraestructura adecuada y eficiente, que permita aumentar los niveles de competitividad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Este reto exige cuantiosos recursos financieros, tecnología avanzada y variada, y una enorme capacidad institucional y de gestión”.

(L. Enrique García. Presidente Ejecutivo de la CAF-Banco)

1. INTRODUCCIÓN

Uno de los retos más importantes que tienen por delante los países latinoamericanos es el de no seguir siendo meramente exportadores de materias primas, sino tener la capacidad de introducir valor agregado a sus exportaciones y modernizar sus economías para ganar en competitividad y productividad. En ese sentido, **la apuesta por la inversión en infraestructuras se convierte en un aspecto decisivo para dar ese necesario salto cualitativo que requieren los países de la región en un mundo crecientemente más competitivo.** En realidad, garantizar el actual y el futuro crecimiento económico de la región depende, en gran parte, de las decisiones que se adopten en el ámbito de las infraestructuras.¹

Tal y como señala la Corporación Andina de Fomento, en general, **una mejor infraestructura eleva la calidad de vida de la población, aumenta el crecimiento de la economía, facilita la integración regional y diversifica el sistema productivo:**

“Si bien es cierto que las inversiones en infraestructura de transporte no garantizan por sí mismas el desarrollo económico y regional, no es menos cierto que son necesarias para que aquél tenga lugar. La infraestructura es también un importante instrumento de cohesión económica y social, de vertebración del territorio, integración espacial y mejora de

¹ En este informe se sigue la definición del BID sobre infraestructura entendida como “el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones de larga vida útil- que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales”. Este concepto incluye infraestructura vial, ferroviaria, puertos, aeropuertos, riego de tierras, agua potable, saneamiento, suministro de electricidad y gas, infraestructura de información, comunicación y telecomunicaciones: Internet, celulares, software, hardware, etc”.

“El Foro Económico Mundial (WEF) señala que un dólar invertido en infraestructura genera un retorno económico de entre un 5% y un 25%”

la accesibilidad. Por otra parte, es necesaria para poder absorber no sólo el tráfico actual de personas y mercancías, sino también el fuerte crecimiento del tráfico, consecuencia de los procesos de liberalización de los mercados y de la globalización de la economía. Del mismo modo, el efecto de “arrastre” que puede ejercer sobre la economía nacional, a través del efecto multiplicador, convierte a la infraestructura en instrumento de política anticíclica durante épocas de crisis, de gran utilidad para acelerar el proceso de relanzamiento de la economía”.

El acceso a una infraestructura de alta calidad se convierte así en clave en relación a la competitividad de un país para satisfacer la demanda futura en ámbitos como el de la agricultura, la minería (obras de irrigación, carreteras y puertos) y en los sectores industrial, turístico y de los servicios.

La infraestructura, sea esta productiva —vial, ferroviaria, puertos—, o vinculada con el bienestar social y ambiental de la población (agua potable, saneamiento, electricidad y gas residencial) es un bien de capital público, que genera importantes externalidades para el sistema económico, ya que su provisión, cuando es eficiente, implica beneficios para el conjunto de la sociedad y no solo para la economía de un país. El Foro Económico Mundial (WEF) señala que un dólar invertido en infraestructura genera un retorno económico de entre un 5% y un 25%.

Así pues, las inversiones en infraestructuras se transforman en un factor de desarrollo económico y de inclusión social como sostiene el director del Banco Mundial para América Latina y el Caribe, Danny Leipziger para quien “existe una conexión obvia entre las inversiones en infraestructura y la reducción de la pobreza”. Y eso porque “las inversiones en infraestructuras acentúan el ritmo de crecimiento de la economía, aumentan el nivel de empleo e ingresos y ayudan a disminuir las desigualdades sociales y regionales”, en palabras de la ministra de Planificación, Presupuesto y Gestión de Brasil, Miriam Belchior.

2. EL DÉFICIT EN INFRAESTRUCTURAS EN AMÉRICA LATINA

La inversión en infraestructura tiene efectos ampliamente demostrados en relación con la competitividad y el crecimiento económico, la reducción de la pobreza gracias a que permite aprovechar las oportunidades que ofrecen el crecimiento económico y el comercio internacional. Pero esas externalidades no se producen cuando existen déficits en materia de infraestructuras. Y eso es precisamente lo que ocurre históricamente en América Latina.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE) ha llamado la atención sobre que “las infraestructuras son un importante cuello de botella para la sostenibilidad del crecimien-

“El sector público ha pasado de invertir aproximadamente el 3% del PIB en el capítulo de infraestructuras en los años ‘90 a destinar, como media, poco más del 1% en la actualidad”

to, la competitividad e incluso la equidad en América Latina. La región presenta brechas elevadas no sólo con respecto a los países de la OCDE, sino también a economías emergentes de Asia y otras regiones del mundo”.

Lo señala claramente también el Banco Mundial cuando sostiene que existe una alta dependencia del transporte por carretera, pero la mitad de las vías están sin pavimentar. Por su lado, el transporte ferroviario presenta serias deficiencias como se encarga de evidenciar un informe de Solchaga Recio & Asociados que subraya que el volumen de transporte a través de este medio se ha reducido a la mitad desde 1990.

Asimismo, el transporte aéreo se ha incrementado en los últimos tiempos en más de un 200% en cuanto al número de pasajeros y de toneladas de carga, pero los aeropuertos presentan serias deficiencias en cuanto a sus sistemas logísticos, una reglamentación inapropiada y un desarrollo escaso de los servicios. Con los puertos, a excepción de los chilenos, sucede lo mismo ya que no están preparados para absorber el incremento del tráfico ni los nuevos métodos de transportes.

Así pues, como sostiene el Banco Interamericano de Desarrollo, el rápido crecimiento de la economía de la región y del comercio exterior en los dos últimos lustros ha sacado a relucir, y ha hecho más evidentes, las serias deficiencias de la región

en términos de infraestructura eléctrica, de transportes (carreteras, ferrocarriles y puertos) etc.

Este déficit responde a que el esfuerzo inversor ha sido, claramente, insuficiente tanto en lo que corresponde al sector público como el que involucra al privado.

En los años ochenta, la región invertía en infraestructuras más del 3% del PIB y esa cantidad era financiada principalmente por el Estado (eran los tiempos de los estados intervencionistas y la Industrialización por Sustitución de Importaciones). Esta tendencia cambió en los años noventa, tras la oleada de reformas neoliberales, y bajó al 2%, con el sector privado encabezando ese tipo de inversiones. Ya en la primera década del siglo XXI la inversión se redujo a poco más del 1% y desde 2007 se ha elevado por encima del 2%, ronda de nuevo el 3%, con una participación similar del Estado y el sector privado.

El sector público, según datos del Banco Mundial, ha pasado de invertir aproximadamente el 3% del PIB en el capítulo de infraestructuras en los años ‘90 a destinar, como media, poco más del 1% en la actualidad. El sector privado ha incrementado sus aportaciones y ahora destina también a infraestructuras en torno al 1% del PIB, sobre todo en países como México y Colombia.

Para reducir esta brecha en el terreno de las infraestructuras

“El reto consiste no solo en que desde el Estado se planifiquen, faciliten y coordinen las políticas públicas sino que además se haga atractiva la inversión privada”

(tanto en nuevas inversiones como en gastos de mantenimiento de las mismas) se requiere impulsar dos tipos de acciones, según el presidente Ejecutivo de la Corporación Andina de Comercio, CAF-Banco, Enrique García:

- **Se ha de doblar la inversión de ese actual 3% del PIB (de media en Latinoamérica) al menos hasta el 6%**, siguiendo el ejemplo de los países asiáticos, cuyo promedio actual en capital puesto al servicio de las infraestructuras es del 10% del PIB. India, por ejemplo, está invirtiendo en infraestructuras el 6% de su Producto Interno Bruto anual, mientras China destina el 10% de su PIB. Esto supone un incremento del 50% en las inversiones, lo que representa montos anuales de inversión de entre USD 200.000 millones y 250.000 millones.

Un reciente informe del Foro Económico Mundial situó la nota media de América Latina en infraestructuras en 3,6 puntos de 10, frente a los 5,4 de media de los países de la OCDE, siendo las carreteras y el ferrocarril los sectores que presentan mayor debilidad junto con el sector de la energía eléctrica.

- **El sector privado es fundamental** ya que los estados no tienen los recursos, ni en ocasiones los conocimientos suficientes, por lo que se antoja decisiva la promoción de “alianzas estratégicas”

entre el sector privado y el público.

En este sentido, como sostiene la CAF-Banco, el Estado debe aumentar sus inversiones y además desplegar un conjunto de políticas públicas conducentes a enfocar mejor los subsidios, asignar mayores recursos al mantenimiento de las infraestructuras, enmarcar las políticas del sector en “un paradigma de desarrollo sostenible e integrado”, así como fortalecer las instituciones públicas.

En resumen, el reto consiste no solo en que desde el Estado se planifiquen, faciliten y coordinen las políticas públicas sino que además se haga atractiva la inversión privada: centralizando los proyectos y necesidades de inversión así como garantizando la seguridad jurídica.

En esa línea, la CAF-Banco presentó en la pasada Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno en la Ciudad de Panamá en 2013 el diagnóstico sobre infraestructuras, titulado IDeAL: “La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina”, un análisis de la situación actual de la infraestructura donde propone una agenda estratégica para su desarrollo en América Latina.

Los resultados finales de ese estudio conducen a concluir **que los países de América Latina si bien están haciendo un gran es-**

“América Latina es una región muy heterogénea y en el ámbito de las infraestructuras no es una excepción pues existen importantes diferencias”

fuerzo en inversión en infraestructuras, este no es suficiente para aumentar el PIB potencial en el medio plazo “a través de reformas que actúen sobre los cuellos de botella que restringen el crecimiento de la productividad, del ahorro interno y la inversión. La brecha entre la región y las naciones más ricas y dinámicas no solo no se cierra sino que aumenta año tras año en lo que se refiere a mejora de las carreteras, puertos y aeropuertos, y los servicios logísticos que encarecen sus costos de transacción y le restan competitividad a la producción”.

PUESTO	PAÍS	PUNTUACIÓN
37	Panamá	4,82
45	Chile	4,62
49	Uruguay	4,40
68	México	4,03
70	Brasil	4
72	El Salvador	3,93
74	Costa Rica	3,80
75	Guatemala	3,79
86	Argentina	3,58
89	Perú	3,54
90	Ecuador	3,51
93	Colombia	3,44
101	Honduras	3,12
105	República Dominicana	3
106	Nicaragua	2,97
108	Bolivia	2,95
120	Venezuela	2,64
123	Paraguay	2,54

Fuente: Reporte de Competitividad Mundial 2012-2013, Foro Económico Mundial y The World Factbook-CIA. http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf

3. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS PAÍS A PAÍS

América Latina es una región muy heterogénea y en el ámbito de las infraestructuras no es una excepción pues existen importantes diferencias entre la calidad de la infraestructura de país a país así como entre lo que invierten las diferentes naciones.

Entre 2010 y 2015 América Latina tiene previsto destinar 450.000 millones de dólares a nuevos proyectos de infraestructura, y si bien se trata de una cifra muy alta, apenas representa una inversión media de poco más del 2% del PIB regional. **Ni siquiera Brasil y Colombia, que son los que más van a invertir, alcanzan el promedio de las regiones emergentes.**

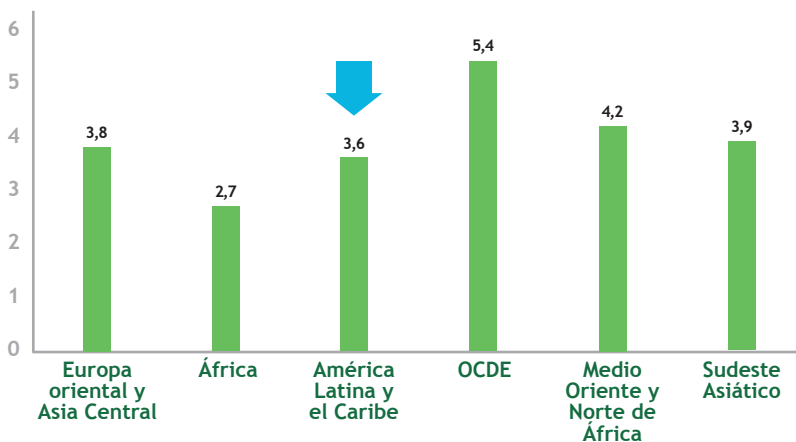
La edición 2012-2013 del Índice Global de Competitividad en Infraestructura (del Foro Económico Mundial) evalúa a 144 naciones mediante un promedio ponderado de 7 aspectos básicos de la Infraestructura (1. Calidad General de la Infraestructura 2. Calidad de las Carreteras 3. Calidad de la Infraestructura Ferroviaria 4. Calidad de la Infraestructura Portuaria 5. Calidad de la Infraestructura Aérea 6. Calidad del Suministro de Electricidad 7. Calidad de las Telecomunicaciones).

Ese informe concluye que **solo tres países de la región están por encima de la media mundial (situada en 4,3) en cuanto a calidad de las infraestructuras y ninguno se acerca a las puntuaciones más elevadas (6-7):**

Y como región, América Latina (con un 3,6) muestra su rezago pues solo supera a África (con un 2,7):

DESEMPEÑO GENERAL COMPARADO DE LA INFRAESTRUCTURA (2010)

Indicador de Calidad de la Infraestructura. Puntaje promedio



Fuente: Datos obtenidos en <http://segib.org/actividades/files/2012/05/ideal2011.pdf>

SEMÁFORO LATINOAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA*

La magnitud de los proyectos atrae a las empresas mundiales de construcción

Ranking	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2016	Posiciones ganadas o perdidas
Ecuador	94	97	108	100	96	94	90	79	Subió	15
Panamá	46	50	58	65	44	38	37	37	Subió	9
Uruguay	58	64	69	66	53	49	49	55	Subió	3
Brasil	71	78	78	74	62	64	70	71	Igual	0
México	64	61	68	69	75	66	68	64	Igual	0
Perú	91	101	110	97	88	88	89	91	Igual	0
Costa Rica	73	95	94	82	78	83	74	76	Bajó	-3
Bolivia	107	118	126	122	100	104	108	11	Bajó	-4
Guatemala	74	70	71	68	66	70	75	78	Bajó	-4
Nicaragua	101	116	128	120	111	116	106	105	Bajó	-4
Chile	35	31	30	30	40	41	45	46	Bajó	-11
Paraguay	109	126	130	129	125	125	123	123	Bajó	-14
Argentina	72	81	87	88	77	81	86	89	Bajó	-17
Colombia	75	86	80	83	79	85	93	92	Bajó	-17
El Salvador	54	51	56	51	59	65	72	72	Bajó	-18
R. Dominicana	80	79	81	85	107	106	105	110	Bajó	-30
Honduras	81	75	75	77	85	91	101	115	Bajó	-34
Venezuela	84	104	109	106	108	107	120	125	Bajó	-41

Fuente: Informe de CG/LA Infrastructure

Además, los proyectos de infraestructura de 2013 y los que tienen lugar en este año 2014 en América Latina muestran que existe un alto nivel de concentración: son liderados por México y Brasil en número de inversión, de acuerdo con el estudio “Evolución de las economías de los países miembros de la Federación Interamericana de la Industria de la Construcción (FIIC) 2012-2013”. Asimismo, México y Brasil juntos representan alrededor del 50% de las 100 obras que integran la lista elaborada por CG/LA Infrastructure, líder mundial en la promoción de proyectos de infraestructura.

En este informe se percibe además cómo algunos países están haciendo una apuesta clara por el desarrollo de sus infraestructuras: Ecuador, Panamá y Uruguay han sido las naciones que más han incrementado sus proyectos. El caso del Ecuador de Rafael Correa es el más llamativo ya que gracias al aumento de los ingresos del gobierno central, vía regalías petroleras, y de una mejora en la cobertura y cumplimiento de la recaudación de impuestos ha podido duplicar el presupuesto desde el inicio del gobierno, aumentando de 11 mil millones anuales hasta 26,11 mil millones en el 2012. Estos recursos se han invertido en especial en infraestructura y educación, además del Bono de Desarrollo Humano (BDH).

Entre los proyectos para 2014 destacan los que tienen lugar en Brasil, México y Colombia.

“Los países latinoamericanos tienen una común característica: han aumentado significativamente la inversión en infraestructuras”

En Brasil destacan el ferrocarril Salvador-Recife, por 5.315 millones de dólares, y el Aeropuerto Galeao, por 3.500.

En México sobresale la Refinería Bicentenario en Tula, con una inversión de 11.600 millones de dólares, seguida por un nuevo Aeropuerto en la Ciudad de México, con 4.500 millones.

Colombia está invirtiendo en estos momentos 28.500 millones de dólares en seis proyectos que abarcan generación de energía (Oleoducto Bicentenario, con una longitud de 970 kilómetros, requerirá invertir un total de 5.880 millones de dólares), transporte (1.200 kilómetros de carreteras que permitirá conectar mejor a Antioquia con el Eje Cafetero, el centro del país, el Magdalena Medio y las costas Atlántica y Pacífica; además la ruta del Sol unirá el centro con el norte de Colombia será una vía de doble calzada de 1.070 kilómetros de longitud, que demandará recursos por 2.600 millones de dólares) y refinación de crudo (Central Hidroeléctrica Ituango, la mayor hidroeléctrica del país que costará 5.500 millones de dólares: Refinería de Cartagena considerada la más moderna de América Latina) e infraestructura fluvial (se aspira a recuperar su navegabilidad del río Magdalena en un trayecto de 908 kilómetros, entre Puerto Salgar y Bocas de Ceniza).

Como se va a ver a continuación los países latinoamericanos tienen una común característica: han aumentado significativa-

mente la inversión en infraestructuras pero aún está lejos llegar a las cifras óptimas.

Chile

Chile es uno de los primeros países en la región que ya en los años 90 dio prioridad a la inversión en infraestructuras debido a que, al ser una economía muy abierta desde los 80 y vinculada a las economías de Asia, Europa y América, esto hizo patente la necesidad apostar por las infraestructuras. En ese contexto se puso en marcha a finales de los 90 una ley de concesiones del Ministerio de Obras Públicas, que propició las asociaciones público-privadas. En la pasada década Chile dio un salto cuantitativo y cualitativo en su red de infraestructuras pese a lo cual informes como el de la Cámara Chilena de la Construcción (CCHC), (“El informe Infraestructura Crítica para el Desarrollo”) de 2013, indican que, se necesitan aún inversiones por US\$ 48.000 millones para los próximos cinco años, elevando el actual 2,5% del PIB que se destina a inversión en infraestructura hasta el 6% anual.

El salto definitivo que Chile quiere dar para convertirse en un país desarrollado incluye entre otras cosas redoblar la apuesta por la inversión en infraestructuras. Según ese análisis por sector, el de la electricidad es el que requiere mayor inversión, con US\$ 13.257 millones. Le sigue el de la vialidad urbana (transporte público), con US\$ 11.721 millones; vialidad interurbana, con US\$ 11.581 millones; infraestructura hospi-

“México necesita aumentar su inversión en infraestructura como porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB) y debería elevarse al 4.5%”

talara y penitenciaria, con US\$ 5.031 millones; aguas, con US\$ 3.276 millones; infraestructura portuaria, con US\$ 1.754 millones y aeropuertos, con unos US\$ 1.070 millones.

En resumen, como señala el economista chileno Jorge Marshall, “el crecimiento de la década ha estado más influido por factores de demanda que de oferta y se ha logrado a pesar del rezago en inversiones y en reformas clave. Sin embargo, estas circunstancias son difíciles de sostener en el tiempo y más temprano que tarde el país deberá enfrentar las consecuencias. El cuello de botella más serio es el de la energía; Chile ya tiene precios superiores a los de los países desarrollados y más que duplica el de los países vecinos, lo que solo se tiende a agravar. Otro factor clave para proyectar el crecimiento es la infraestructura. El costo del transporte y la logística en Chile alcanzan a un 18% del precio de venta de los productos, mientras que en países como Singapur y Estados Unidos llega a 9% o 10%. El actual escenario de conflictividad en estos sectores augura que esta brecha será difícil de reducir”.

México

México cumple la regla latinoamericana: ha incrementado significativamente la inversión en infraestructura pero aún se encuentra lejos de cubrir sus necesidades. Tanto en la administración de Felipe Calderón como en la actual de Enrique Peña Nieto se ha hecho un esfuerzo muy significativo en este terreno, aunque

todavía es insuficiente. México necesita aumentar su inversión en infraestructura como porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB) y debería elevarse al 4.5%, según Norman Anderson, presidente y CEO de CG/LA Infrastructure.

El Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012 creó el Fondo Nacional de Infraestructura que ha contribuido a que en el año 2011 se alcanzara una inversión promedio anual en infraestructura de 4.5%, más de un punto por encima en comparación con un promedio anual de 3.2% respecto al periodo 2001-2006.

En la actual administración de Peña Nieto y de acuerdo con el Programa de Inversión en Infraestructura, presentado en 2013, México destinará alrededor de 300 mil millones de dólares entre 2013 y 2018 para proyectos que en su mayoría serán de inversión pública-privada. “La dimensión de esas cifras refleja la intención de este Gobierno de hacer de la infraestructura un motor estratégico”, ha comentado Peña Nieto.

Brasil

A pesar del crecimiento macroeconómico de los últimos años, la inversión en infraestructura se ha mantenido baja en Brasil. Durante la mayor parte de la década pasada, el gasto en infraestructura rondaba el 2% del PIB. Más recientemente, esta inversión ha aumentado hasta alcanzar el 3,3% del PIB. Esta cifra está por debajo de lo que se considera necesario tanto para mantener un stock de infraestructura como si se

“Con el lanzamiento del PAC, el gobierno federal anunció una serie de medidas cuyo objetivo principal es fomentar la ejecución de proyectos”

compara con lo que otros países emergentes, como Corea del Sur, han invertido para desarrollarse.

Ivan Tiago Machado Oliveira, del Instituto de Pesquisa Aplicada, señala que “Brasil estuvo mucho tiempo sin inversiones importantes en infraestructura y nosotros estamos sintiendo ya los efectos de esa falta de inversión. Este es un elemento esencial y es un obstáculo para Brasil y otros países latinoamericanos, aunque en otros casos están en niveles distintos, dado el tamaño y la complejidad de la economía brasileña. Si pienso en la agenda que Brasil va a tener que asumir para volver a un crecimiento sustentable, se debe invertir en educación. Los efectos a mediano y largo plazo van a ser muy positivos. Esto lo veo con buenos ojos. Hemos mejorado, quizá no al ritmo deseado, pero tal vez de aquí a diez años llegaremos a un nivel más razonable de educación que permita inclusive ganancias de productividad globales para la economía. Estos serían los puntos débiles sobre los que debería actuar Brasil, y también diría los demás países de la región.”

El déficit en infraestructuras es en la actualidad uno de los principales obstáculos que explicaría los problemas que impiden al país alcanzar un crecimiento superior al 4% de manera sostenible.

Entre las principales iniciativas públicas para fomentar el gasto en infraestructura se encuentra el PAC o Plan para la Aceleración del Crecimiento, el cual entre 2007 y 2010, supuso una inversión de 444.000 millones de reales,

aproximadamente un 3,5% del PIB; la mayoría de los recursos se invirtieron en viviendas sociales y no en infraestructura física.

El PAC fue lanzado por el gobierno Lula el 28 de enero de 2007, con la previsión de inversiones por 503,9 mil millones de reales en el año 2010.

El capital empleado en el PAC se origina a partir de las siguientes fuentes principales: recursos de la Unión (presupuesto del Gobierno Federal), las inversiones de capital de las empresas de propiedad estatal (ejemplo: Petrobras) e inversiones privadas con incentivos y alianzas de inversión pública.

Con el lanzamiento del PAC, el gobierno federal anunció una serie de medidas cuyo objetivo principal es fomentar la ejecución de proyectos. Entre estas medidas, podemos hablar de la exoneración tributaria para algunos sectores, medidas en el área de medio ambiente para dinamizar el marco regulador, estímulo a la financiación y crédito, medidas a largo plazo en el ámbito fiscal.

En febrero de 2009, el gobierno federal anunció una aportación de 142 billones de reales para las obras del PAC. Estos recursos extras fueron utilizados para generar más puestos de trabajo en el país y de esta manera reducir el impacto de la crisis mundial en la economía brasileña.

PAC 2

En 2011 se puso en marcha la segunda fase del programa por par-

“En Colombia se esperan inversiones por más de 107.000 millones de dólares hasta 2020”

te del gobierno de Dilma. El PAC 2, con los mismos objetivos que el anterior, recibió la aportación de nuevos recursos, al aumentar la colaboración con los estados y municipios. Entre los años 2011 y 2014, el gobierno espera que las inversiones a través del PAC 2, alcancen aproximadamente la cifra de 955 mil millones de reales. Estas inversiones han sido fundamentales para aumentar el nivel de empleo en el país, mejorar la infraestructura y garantizar el desarrollo económico en todas las regiones de Brasil.

En este sentido el gobierno de Dilma Rousseff ha lanzado el Programa de Inversión en Logística (PIL), cuya ejecución está relacionada con los dos eventos deportivos que ha acogido y acogerá el país: el Mundial de Fútbol en 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016.

Colombia

La infraestructura se convirtió en uno de los sectores prioritarios desde que llegó a la presidencia Juan Manuel Santos. Ya como presidente electo calificó como ‘locomotoras’ para crear 2,4 millones de empleos nuevos hasta el 2014, a aquellos sectores que debían tirar del país: infraestructura, agricultura, vivienda, minería, e innovación.

Esa apuesta se ha traducido en mejoras concretas en varios ámbitos como el del fortalecimiento institucional mediante la creación del Viceministerio de la Infraestructura y la Agencia Nacional de Infraestructuras, modernización en el régimen de contratación, y

promulgación de la Ley 1508 de 2012 (sobre Asociaciones Público Privadas, APPs).

Sin embargo, persisten los cuellos de botella en Colombia, país que debería invertir anualmente en infraestructura al menos el 7,4% de su Producto Interior Bruto (PIB) para reducir la pobreza a niveles similares a los de los países del sudeste asiático. Estas son las conclusiones del informe del “Seminario internacional infraestructura y equidad”, organizado por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF-Banco), el cual señaló que esa inversión debe hacerse durante doce años para cerrar la brecha vertical de pobreza, y si se quiere cerrar la horizontal, debería destinarse un porcentaje mayor, del 14,9% del PIB.

En Colombia, de la mano del Plan de Desarrollo de Infraestructuras y de proyectos como Autopistas para la Prosperidad, se esperan inversiones por más de 107.000 millones de dólares hasta 2020, con más de la mitad destinado a transporte y a las redes viales y ferroviarias, así como infraestructuras en ciudades y regiones, minería, energía y vivienda.

Perú

El déficit en infraestructuras en el Perú es de los más elevados entre los grandes países de la región. La Cámara Peruana de la Construcción (Capeco) considera que éste supera los US\$ 40.000 millones, y si se ejecutaran los proyectos previstos, en 2016 esta brecha se reduciría en solo un 50%.

“El gobierno de Ollanta Humala tiene previsto invertir 17.000 millones de dólares hasta 2016 para la construcción y mejora de todo tipo de infraestructuras”

Otros estudios, como el de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), señalan que en torno a 2021 la actual brecha de infraestructura prácticamente se duplicaría —estimándose que será de US\$ 88.000 millones—, por lo que se requeriría invertir anualmente US\$ 8.800 millones, equivalentes a cerca del 5% del PIB actual.

En palabras de del representante del BID en Perú, Fidel Jaramillo, **“la brecha de infraestructura es grande en toda América Latina** pero en el caso del Perú y de otros países de la región se muestra que la inversiones realmente son todavía muy bajas. De acuerdo a un estudio del BID, las inversiones en infraestructura deberían llegar por lo menos al 3% del PBI y en el Perú solo está llegando a un 1,5%. Es decir que se está invirtiendo la mitad de lo que sería necesario”.

Por su parte, Jorge Medina Méndez, economista de Ernst and Young, señala, por su parte, que **“las expectativas de crecimiento de la economía peruana en tasas alrededor de 6% para los próximos años se pueden truncar, paradójicamente en un entorno en que la economía global estaría entrando a un proceso de recuperación. Si no aceleramos el cierre de la brecha de infraestructura, y no nos preparamos para soportar una mayor actividad económica e inversiones, una vez que la economía mundial mejore, perderemos no solamente la oportunidad de haber hecho un buen uso de los recursos y liquidez con las que**

contamos hoy, sino que también perderemos el tren de la historia del desarrollo económico, y nuevamente tendremos que esperar que el destino nos presente una nueva oportunidad, quedándonos con una brecha más grande que cerrar, en una situación inédita en que no se está pidiendo recursos financieros, sino solamente liderazgo y decisión”.

Por ahora, el gobierno de Ollanta Humala tiene previsto invertir 17.000 millones de dólares hasta 2016 para la construcción y mejora de todo tipo de infraestructuras, especialmente en carreteras. Entre las obras más destacadas se encuentra la construcción del aeropuerto de Chinchero en Cuzco, que costará 399 millones de dólares, y la construcción, puesta en marcha y mantenimiento de la Línea 2 de metro en la ciudad de Lima.

Argentina

Otro país con déficits muy acusados en el ámbito de las infraestructuras es Argentina.

Un trabajo de los economistas de la Comisión Económica de América Latina (Cepal) Daniel Perrotti y Ricardo Sánchez señala que la inversión en infraestructura como porcentaje del Producto Interior Bruto (PIB) pasó de ser, entre 1980 y 1985, del 3% del PIB a representar entre 2007 y 2008 el 2,3%.

Y según un informe del Ente Nacional Regulador de Electricidad (ENRE), entre 2003 y 2010, las interrupciones del servicio eléctrico de las distribuidoras argentinas

“Si algo ha puesto en evidencia la actual situación de déficit de infraestructuras en Argentina es la crisis energética vivida a finales de 2013 y comienzos de 2014”

aumentaron hasta un 90%, en cantidad, y un 175%, en duración. La facturación de Edenor y Edesur creció un 62% desde 2003, mientras sus costos operativos se incrementaron hasta en un 400%. Como resultado del fuerte crecimiento del PIB en la última década, el consumo eléctrico se elevó un 80% desde 2002 a 2011, pero la oferta eléctrica no acompañó tal expansión.

Un informe del diario La Nación señala que en 2012, por cada peso que se destinó a inversión pública, fueron \$2,25 a subsidios económicos. Esto desembocó en que el déficit de infraestructura sea cada vez es mayor: en 1997, 47% de los hogares tenía servicio de cloacas en su domicilio; en 2002 ese porcentaje era de 54,8% y en 2010 cayó a 53,8%.

Ariel Coremberg, profesor de Teoría y Medición del Crecimiento Económico de la Universidad de Buenos Aires, destaca que en 2010, la mitad de la población argentina continuaba sin acceso a cloacas y gas de red: “La Argentina queda lejos de los principales países de América Latina, como Brasil, Chile, México y Uruguay, en los que hubo sustanciales mejoras en la infraestructura social y económica. Allí se supera el 85% del total de la población cubierta con saneamiento, un servicio clave para disminuir la pobreza estructural y mejorar la salud de la población”.

Si algo ha puesto en evidencia la actual situación de déficit de infraestructuras en Argentina es la crisis energética vivida a finales de

2013 y comienzos de 2014. Como explica Jorge Lapeña, exsecretario de Energía, es el resultado de un drástico descenso de la producción y un aumento de la demanda debido a que se ha subsidiado la demanda y no se ha favorecido la inversión en la mejora y mantenimiento de las infraestructuras:

“Durante 2013 la caída de la producción total país de gas natural es del 5,99% respecto a 2012; en petróleo la producción se reduce respecto al año anterior en un 3,12%. Se acentúa la tendencia declinante de largo plazo de nuestra producción de hidrocarburos que se inició en 1998 en petróleo (15 años de caída ininterrumpida) y en 2004 en gas natural (9 años). El petróleo y el gas natural constituyen aproximadamente el 86% de la energía primaria de nuestro sistema energético”.

Paraguay

Como en el resto de países de la región, existe en Paraguay un acusado diferencial entre el creciente aumento de la demanda de infraestructuras (debido fundamentalmente a los altos niveles de crecimiento económico que experimenta el país) y la capacidad para atender a esa demanda.

Así, por ejemplo, este año 2014, se preveía que el PIB creciera casi al 14%, lo cual genera una presión muy fuerte sobre la infraestructura. El gobierno asegura que es necesario invertir unos US\$ 30.000 millones en los próximos 10 años y el Estado podría cubrir tan solo la mitad (US\$ 15.000 millones).

“Sin buena logística e infraestructuras adecuadas para reducir los costes del transporte, las ventajas comparativas de la economía latinoamericana desaparecen”

El gobierno actual de Horacio Cartes tiene previsto lanzar un plan de “inversiones en infraestructura física y social del 2014 al 2018” que supone US\$ 2.500 millones anuales durante las próximas dos décadas. Además, en sus primeros 100 días de gobierno se aprobó la Ley 5.102 “De Promoción de la Inversión en Infraestructura Pública”, más conocida como “Alianza Público-Privada”. El objetivo de la misma es establecer mecanismos para promover, a través de la participación público-privada, las inversiones en infraestructura pública y en la prestación de servicios.

De todas maneras, Paraguay parte con un gran rezago como admite el propio Ministro de Obras Públicas, Ramón Jiménez Gaona: “El atraso en infraestructura es tan grande que nos pone entre los 10 países más atrasados en la materia, con la peor infraestructura en término de calidad en el mundo”.

Bolivia

Bolivia es líder en inversión y mejoramiento de infraestructura en Latinoamérica, según señala la CAF-Banco, ya que mientras que América Latina está invirtiendo más o menos el 3% del PIB como promedio, el año pasado Bolivia ha invertido el 4,5%”.

Para 2013, el gobierno aprobó una inversión pública histórica de US\$ 3.807 millones, el 70% para la construcción de carreteras y proyectos de desarrollo productivo. Una fuerte inversión pública del gobierno que ha ido destinada a mejorar la infraestructura en va-

rios sectores, como la construcción de carreteras.

De todas formas ese gran esfuerzo aún queda lejos de las necesidades. Empresarios privados han planteado al gobierno la necesidad de invertir más de 4 mil millones de dólares al año para lograr las metas del 2025.

La CAINCO, la Federación de Empresarios Privados de Santa Cruz y la Cámara de Construcción de Santa Cruz, han planteado al gobierno la necesidad de invertir más de 4 mil millones de dólares (7% del PIB) al año para lograr las metas del 2025. La inversión pública y privada debe alcanzar los 45.700 millones de dólares en proyectos de infraestructura que permitan impulsar el desarrollo y reducir los índices de pobreza.

4. CONCLUSIONES

Las infraestructuras representan un reto estructural para la región, ya que son una parte constitutiva del propio sistema productivo, vital para reducir la brecha de productividad que separa América Latina de los países desarrollados. Sin buena logística e infraestructuras adecuadas para reducir los costes del transporte, las ventajas comparativas de la economía latinoamericana (su cercanía a los mercados de EEUU y China) desaparecen.

Así pues, el futuro crecimiento y el desarrollo económico de los países latinoamericanos pasa por la inversión en infraestructuras. Invertir en obra pública favorece

**“Invertir más y mejor
en infraestructuras
contribuye al desarrollo
económico y social”**

la competitividad e incide en el PIB (informes del BBVA Research apuntan a que el coste de oportunidad de no invertir en esta área representará una pérdida equivalente al 66,5% del PIB en promedio en Chile, Perú, México y Colombia).

Pero la inversión en ese rubro no trae aparejadas las externalidades necesarias en materia social si no va acompañada de otra serie de elementos:

- **En primer lugar, la región debe gastar en infraestructuras más (aumentar el nivel del gasto hasta el 6% desde el 2-3% actual) y mejor:** Ese gastar mejor supone mejorar la gestión y los procesos de adjudicación, basados en la transparencia y en una auténtica competitividad, una inversión mejor planificada y desarrollada. Los proyectos de infraestructura deben ir respaldados por una planificación profesional y estratégica a largo plazo con estudios de viabilidad previos.

Invertir más y mejor en infraestructuras contribuye al desarrollo económico y social ya que, según la CAF-Banco, favorecen “la mejor calidad de vida, la inclusión social y las oportunidades para las comunidades aisladas”, dan sustento al “crecimiento de la economía y la competitividad de sus empresas”, facilitan “la integración del espacio nacional y la integración regional, la descentralización y la circulación interna” y

contribuyen “a la diversificación del tejido productivo mediante la promoción del desarrollo y de la internacionalización de empresas nacionales o regionales de provisión de equipos de ingeniería y construcción y de servicios profesionales asociados”.

- **En segundo lugar, debe ser una inversión enfocada en sectores muy concretos:** Las inversiones deben ir dirigidas hacia aquellos sectores con mayores déficits, en especial tratamiento de aguas, saneamientos y transportes, áreas menos desarrolladas en relación con sectores como el de las telecomunicaciones, la energía eléctrica, telefonía móvil y los puertos.

La situación más urgente es la del transporte por carreteras ya que el crecimiento del volumen de exportaciones e importaciones ha generado fuertes presiones en las redes viales. El transporte por carretera es —como señala la CAF-Banco— el modo predominante en los flujos internos (el 70% del transporte de cargas se hace por carretera) pero la red de carreteras de América Latina tiene un bajo desempeño. En términos de cobertura espacial, su densidad es baja, de 156 km de vías cada 1.000 kilómetros cuadrados frente a los 240 km del promedio mundial.

Además, es una matriz de transportes poco diversificada, centrada en el transpor-

“La región debe cambiar el curso en cuanto a la forma en que administra la logística de las cargas, a fin de reforzar su integración con el mundo y seguir creciendo”

te por carreteras y donde el transporte por ferrocarril no supera el 5%, salvo en Brasil y México, donde alcanza el 20%.

También arrastra un fuerte rezago el transporte urbano, un rubro a tener muy en cuenta, en especial ante el exponencial crecimiento urbano y la aparición de las nuevas clases medias. Según expertos, un latinoamericano puede llegar a perder entre tres y cuatro horas de su día en viajar de su casa al trabajo y del trabajo a casa, lo cual le puede costar el equivalente a dos horas de su salario.

Además del transporte destaca el sector portuario como uno de los que demandan mayores inversiones.

Los puertos son un área de alta importancia geoestratégica sobre todo teniendo en cuenta que entre el 80% y el 90% del comercio internacional se realiza a través del transporte marítimo. Esta situación contrasta con la necesidad de modernización que presentan las infraestructuras portuarias de América Latina. Un informe de Cepal establece que se requieren inversiones por un total de US\$ 170 mil millones anuales hasta 2020 para suplir los déficits en las infraestructuras de los puertos de la región.

Alexandre Meira da Rosa, gerente del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente del BID, señala que “la región debe cambiar el curso en cuanto a

la forma en que administra la logística de las cargas, a fin de reforzar su integración con el mundo y seguir creciendo. Las empresas pueden ser muy eficientes produciendo bienes a precios bajos, pero pierden sus ventajas competitivas en las ineficiencias en el embarque y transporte de esos bienes dentro del país”.

- **El Estado debe cumplir un rol importante en el tema de las infraestructuras:** El Estado tiene una función de planificador pero también de creador de un entorno propicio y sostenible para hacer efectivos los planes de inversión a largo plazo y atraer la inversión privada. Por ello es necesario:
 - » Dotarse de estructuras más profesionales en la administración para gestionar los programas ya que los inversores internacionales buscan proyectos claros, transparentes y bien gestionados en los que invertir.
 - » Asimismo, es necesario diversificar las fuentes de financiación ya que hasta el momento, la mayoría de la actividad inversora ha sido financiada a través exclusivamente de bancos de desarrollo nacional o de apoyo multilateral.
 - » Por último, los planes de desarrollo para las infraestructuras deben estar al margen de los

“El desarrollo de las infraestructuras no solo propiciará la interconexión y el comercio regional sino que romperá con la excesiva concentración de inversiones en la región”

vaivenes políticos. Eso se logra creando programas transversales a las diferentes administraciones a fin dar continuidad a las inversiones realizadas.

- **La inversión en infraestructura propicia la integración regional:** la integración regional, ese anhelo largamente buscado desde hace más de medio siglo que aún no ha encontrado un marco de integración institucional adecuado, solo podrá alcanzarse si está respaldado y asentado en una adecuada intercomunicación entre los países de la región.

Ahí reside la importancia de la llamada Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA), que tiene como finalidad impulsar la integración física y el desarrollo económico y social de la región. Este ámbito de coordinación de acciones intergubernamentales tiene el objetivo de promover el desarrollo de las infraestructuras de transporte, energía y comunicaciones como base sobre la que consolidar la integración regional.

El mal estado de la conectividad entre los países de la región es algo que destacan los expertos. “Cada país en cierta forma es una isla”, comenta Juan Antonio Vassallo, profesor titular de la Politécnica de Madrid y experto en temas de infraestructura, quien pone un ejemplo: “Cómo es

posible que Brasil deba sacar sus productos a China por mar, sorteando el Cabo de Hornos, y no por un tren o vía terrestre que conecte con la costa del Pacífico”.

El desarrollo de las infraestructuras no solo propiciará la interconexión y el comercio regional (diversificando los mercados) sino que romperá con la excesiva concentración de inversiones en la región. Se calcula que en los próximos cinco años, las inversiones en infraestructura y construcción realizadas por Brasil y México representarán el 60% del total de los recursos destinados por la región latinoamericana a este sector, de acuerdo con proyecciones de CG/LA Infrastructure. Colombia, Perú y Chile suponen otro 15%. El resto de la inversión se repartirá entre las 31 economías restantes de la región.

- **El déficit en la infraestructura de transportes causa el bajo desempeño logístico de América Latina:** la mejoría del desempeño logístico es uno de los retos más urgentes de la región teniendo en cuenta sobre todo que la alta concentración del transporte por carretera convive con un sistema de carreteras muy por debajo de los estándares de los países de ingreso medio. Todo lo cual redundará en una menor competitividad, merma de la interconexión y la capacidad de inserción internacional de la región. En especial teniendo en cuen-

**“América Latina
tendrá en las próximas
décadas la oportunidad
de consolidar su
avance hacia el
desarrollo integral”**

ta, como subraya la CAF-Banco, que en las exportaciones latinoamericanas existe una alta participación de recursos naturales en logística (productos agrícolas y prendas de vestir que son muy sensibles al tiempo de transporte hasta el destino).

El desempeño logístico de América Latina es más bajo que el de otras zonas en áreas como la de las infraestructuras, las aduanas así como en elementos regulatorios e instituciones. Ese bajo desempeño logístico de la región tiene como consecuencia directa el incremento de los costos de transacción con respecto a países desarrollados. Unos costos logísticos que representan entre el 18% (Chile) y el 35% (Perú) del valor del producto final frente al 8% de los países de la OCDE.

Como señala el informe de la OCDE, la CAF-Banco y la CEPAL, “Perspectivas económicas de América Latina 2014”, “la mejora del desempeño logístico resulta fundamental para poder incorporar a las economías latinoamericanas en las cadenas globales de valor. La reducción de los costos logísticos también resulta un elemento fundamental para fomentar el comercio intraregional. Para ello se necesitan mejorar las prácticas de estandarización, relativas a la regulación del transporte terrestre, así como desarrollar corredores viales y soluciones logísticas de conexión

entre las ciudades y los puertos de América Latina”.

De hecho, el índice de desempeño logístico del Banco Mundial mostraba en 2012 que ningún país está entre los 30 primeros del ranking y que desde una perspectiva latinoamericana el primero es Chile (en el puesto 39), seguido de Brasil (45), México (47), Argentina (49), Uruguay (56), Perú (60), Panamá (61), Colombia (64) y Guatemala (74). A partir de ese punto el resto de países ocupa la parte baja de la tabla siendo Cuba (144) y Haití (153) los peor situados.

En resumen, siguiendo las palabras de la Corporación Andina de Fomento debemos concluir que “América Latina tendrá en las próximas décadas la oportunidad de consolidar su avance hacia el desarrollo integral. Esta oportunidad es el resultado de la nueva configuración de la economía mundial y de la dotación de recursos de la región. El avance hacia el desarrollo integral se confirmará si los países logran desarrollar sociedades justas y equitativas que promuevan oportunidades e inclusión, así como una inserción más diversificada y de mayor valor agregado. Para enfrentar esos desafíos deben impulsarse mejoras sustanciales en varios factores como la educación, la capacidad de innovar, la calidad de las instituciones, y la calidad de la infraestructura y sus servicios asociados”.

LLORENTE & CUENCA

CONSULTORES DE COMUNICACIÓN

Consultoría de Comunicación líder en España, Portugal y América Latina

LLORENTE & CUENCA es la primera consultoría de comunicación en España, Portugal y América Latina. Cuenta con **17 socios** y **330 profesionales** que prestan servicios de consultoría estratégica a empresas de todos los sectores de actividad con operaciones dirigidas al mundo de habla hispana y portuguesa.

Actualmente, tiene oficinas propias en **Argentina, Brasil, Colombia, Chile, China, Ecuador, España, México, Panamá, Perú, Portugal** y **República Dominicana**. Además, ofrece sus servicios a través de compañías afiliadas en **Estados Unidos, Bolivia, Uruguay y Venezuela**.

Su desarrollo internacional ha llevado a LLORENTE & CUENCA a convertirse en 2011 y 2010 en **una de las cincuenta compañías de comunicación más importantes del mundo**, según el Ranking anual elaborado por *The Holmes Report*. En 2013, ocupa el puesto 51 del Ranking, ascendiendo una posición respecto a 2012.

Organización

DIRECCIÓN CORPORATIVA

José Antonio Llorente
Socio Fundador y Presidente
jallorente@llorenteycuenca.com

Enrique González
Socio y CFO
egonzalez@llorenteycuenca.com

Jorge Cachinero
Director Corporativo de Innovación
jcachinero@llorenteycuenca.com

ESPAÑA Y PORTUGAL

Arturo Pinedo
Socio y Director General
apinedo@llorenteycuenca.com

Adolfo Corujo
Socio y Director General
acorujo@llorenteycuenca.com

Madrid

Joan Navarro
Socio y Vicepresidente Asuntos Públicos
jnavarro@llorenteycuenca.com

Amalio Moratalla
Socio y Director Senior
amoratalla@llorenteycuenca.com

Juan Castellero
Director Financiero
jcastillero@llorenteycuenca.com

Lagasca, 88 – planta 3
28001 Madrid
Tel: +34 91 563 77 22

Barcelona

María Cura
Socia y Directora General
mcura@llorenteycuenca.com

Muntaner, 240-242, 1º-1ª
08021 Barcelona
Tel: +34 93 217 22 17

Lisboa

Madalena Martins
Socia Fundadora
mmartins@llorenteycuenca.com
Carlos Matos
Socio Fundador
cmatos@llorenteycuenca.com

Rua do Fetal, 18
2714-504 S. Pedro de Sintra
Tel: + 351 21 923 97 00

AMÉRICA LATINA

Alejandro Romero
Socio y CEO América Latina
aromero@llorenteycuenca.com

José Luis Di Girolamo
Socio y CFO América Latina
jldgirolamo@llorenteycuenca.com

Antonio Lois
Director Regional de RR.HH.
alois@llorenteycuenca.com

Bogotá

María Esteve
Directora General
mesteve@llorenteycuenca.com

Germán Jaramillo
Presidente Consejero
gjaramillo@llorenteycuenca.com

Carrera 14, # 94-44. Torre B – of. 501
Bogotá (Colombia)
Tel: +57 1 7438000

Buenos Aires

Pablo Abiad
Socio y Director General
pabiad@llorenteycuenca.com

Enrique Morad
Presidente Consejero para el Cono Sur
emorad@llorenteycuenca.com

Av. Corrientes 222, piso 8. C1043AAP
Ciudad de Buenos Aires (Argentina)
Tel: +54 11 5556 0700

Lima

Luisa García
Socia y CEO Región Andina
lgarcia@llorenteycuenca.com

Cayetana Aljovín
Gerente General
caljovin@llorenteycuenca.com

Av. Andrés Reyes 420, piso 7
San Isidro. Lima (Perú)
Tel: +51 1 2229491

México

Juan Rivera
Socio y Director General
jrivera@llorenteycuenca.com

Bosque de Radiatas # 22 – PH7
05120 Bosques las Lomas (México D.F.)
Tel: +52 55 52571084

Panamá

Javier Rosado
Socio y Director General
jrosado@llorenteycuenca.com

Avda. Samuel Lewis. Edificio Omega, piso 6
Tel: +507 206 5200

Quito

Catherine Buelvas
Directora General
cbuelvas@llorenteycuenca.com

Av. 12 de Octubre 1830 y Cordero.
Edificio World Trade Center, Torre B, piso 11
Distrito Metropolitano de Quito (Ecuador)
Tel: +593 2 2565820

Río de Janeiro

Yeray Carretero
Director
ycarretero@llorenteycuenca.com

Rua da Assembleia, 10 – sala 1801
Rio de Janeiro – RJ (Brasil)
Tel: +55 21 3797 6400

São Paulo

Juan Carlos Gozzer
Director General
jcgozzer@llorenteycuenca.com

Rua Oscar Freire, 379, CJ 111, Cerqueira César
CEP 01426-001 São Paulo SP (Brasil)
Tel: +55 11 3082 3390

Santiago de Chile

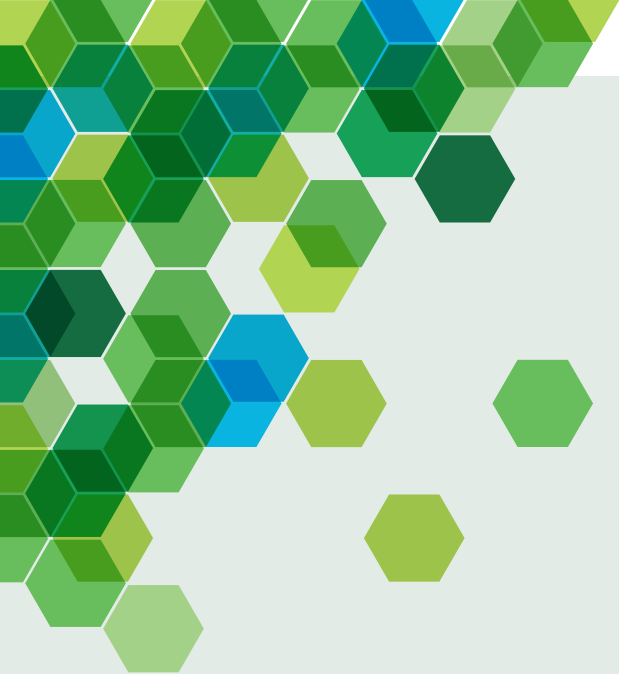
Claudio Ramírez
Socio y Gerente General
cramirez@llorenteycuenca.com

Avenida Vitacura 2939 Piso 10. Las Condes
Santiago de Chile (Chile)
Tel: +56 2 24315441

Santo Domingo

Alejandra Pellerano
Directora General
apellerano@llorenteycuenca.com

Avda. Abraham Lincoln
Torre Ejecutiva Sonora, planta 7
Tel: +1 8096161975



d+i es el Centro de Ideas, Análisis y Tendencias de LLORENTE & CUENCA.

Porque asistimos a un nuevo guión macroeconómico y social. Y la comunicación no queda atrás. Avanza.

d+i es una combinación global de relación e intercambio de conocimiento que identifica, enfoca y transmite los nuevos paradigmas de la comunicación desde un posicionamiento independiente.

d+i es una corriente constante de ideas que adelanta nuevos tiempos de información y gestión empresarial.

Porque la realidad no es blanca o negra existe d+i LLORENTE & CUENCA.

www.dmasillorenteycuenca.com

d+i LLORENTE & CUENCA