

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de María Camila Ortíz

Noviembre 4 de 2015

La Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y la TIFIA

Gracias al apoyo de la embajada de Estados Unidos, la FDN pudo compartir con diversos analistas la experiencia que nos transmitiera Douane Callender, director del programa de crédito del *Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act* (TIFIA) en julio de este año. Se trata del funcionamiento de la asistencia financiera que presta el Tesoro de los Estados Unidos al beneficiar a 53 proyectos territoriales en el país por un valor acumulado de casi US\$80.000 millones.

Esta experiencia de la TIFIA deja algunas lecciones útiles para el caso de nuestra FDN. La lección más destacada es que para proyectos de verdadero interés y urgencia nacional (...*the merit-ones*...) no existe nada más efectivo que los apoyos directos del presupuesto de la Nación. Anif se ha preguntado varias veces: ¿Hace cuánto habríamos estado disfrutando los retornos económicos-sociales del túnel de la línea y de la vía Cali-Buenaventura si una década atrás se hubiera tenido claridad sobre su prioridad nacional en vez de estar buscando la “concesión ideal”?

La FDN entró en vigencia en 2013, aprovechando el “cascarón” de la Financiera Energética Nacional, según el Decreto 4174 de 2011. Las tareas de apoyo al “cierre financiero” de las concesiones 4G por parte de la FDN han sido claves para desarrollar los programas diseñados por la ANI, siguiendo las sabias recomendaciones de la Comisión estructurada bajo Santos-I para tal fin (ver *Informe Semanal* No. 1253 de febrero de 2015).

La mala noticia ha sido que el músculo financiero de la FDN aún luce débil, por cuenta de los problemas de enajenación de Isagen y Ecopetrol. Si bien la reciente estructuración de los llamados “Fondos de Deuda” ayudará a subsanar unos \$4 billones (creados como un nuevo *asset-class* dentro de los portafolios de la AFPs), la oferta de recursos que se esperaba por parte de la emisión de bonos de la FDN (usando ese capital semilla de las privatizaciones) era de unos \$10 billones (ver *Informe Semanal* No. 1238 de septiembre de 2014).

Continúa

Director: Sergio Clavijo

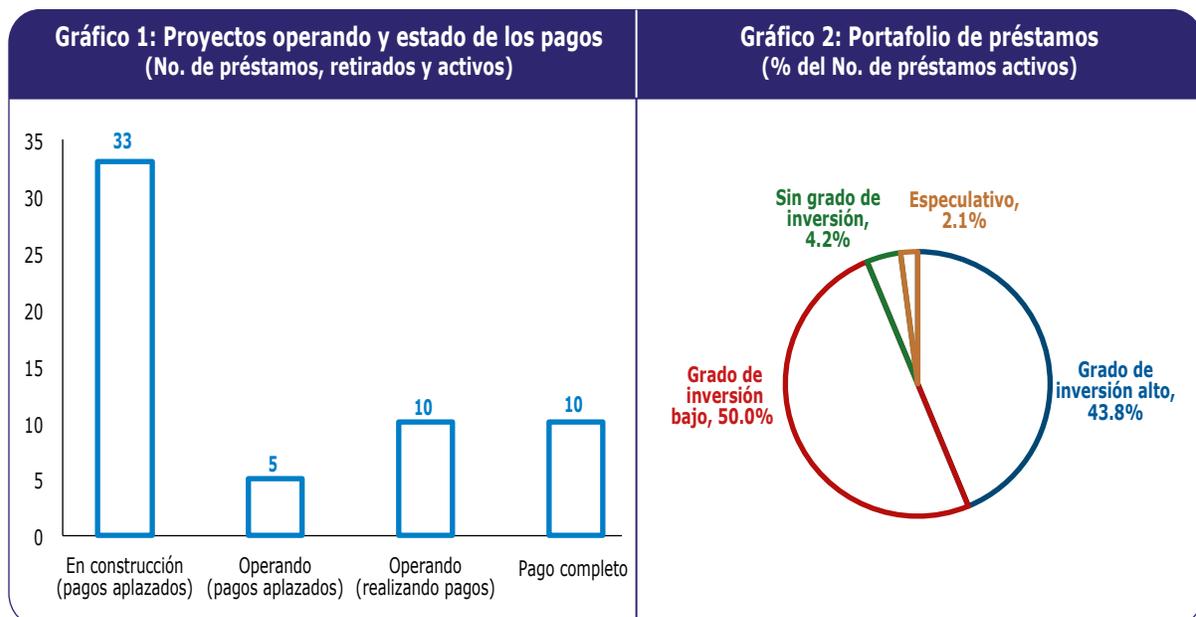
Con la colaboración de María Camila Ortíz

En contraste, el TIFIA ofrece asistencia financiera directa a proyectos de significancia regional y nacional. Su objetivo principal ha sido apalancar los recursos federales y estimular la inversión de capital en el país, limitando los riesgos. El TIFIA ha estado recibiendo recursos del *Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act* (MAP-21), con presupuestos de US\$750 millones en 2013 y de US\$1,000 millones en cada año de 2014 y 2015.

El TIFIA ha sido capaz de ofrecer múltiples beneficios, a saber: i) financiamiento permanente de largo plazo y con costos fijos; ii) menores exigencias al prestatario (debe ser grado de inversión); iii) facilidad en el retiro de montos; y iv) bajas tasas de interés (3.14% al corte del 21 de julio de 2015); entre otros. Esto lo ha convertido en un sistema altamente demandado y exitoso en los Estados Unidos. Al corte de julio de 2015, el TIFIA había colaborado en 58 préstamos, de los cuales 33 estaban en etapa de construcción, ver gráficos 1 y 2.

En síntesis, el TIFIA cuenta con múltiples ventajas que la FDN debe analizar con cuidado, más allá del simple apoyo financiero que proveen las “vigencias futuras” presupuestales del MHCP (representando ya 9% del PIB en VPN, de un total de 12% del PIB autorizados). En especial, el TIFIA muestra buenas experiencias de sostenibilidad de los ingresos, manejo de tasas de interés y capacidad de reacción ante contingencias durante la ejecución de los proyectos.

La FDN tiene la difícil tarea de allegar nuevos recursos financieros y estar alerta frente a contingencias, precisamente en momentos en que: i) la “regla fiscal” luce estrecha para acomodar recursos adicionales por la vía presupuestal; y ii) la posibilidad de enajenación de nuevos recursos de Ecopetrol ha desaparecido y los recursos de Isagen bien podrían estarse postergando para el 2016, dados los obstáculos jurídicos; amén a la nueva fijación del precio en dólares, ante los llamados de la Procuraduría.



Fuente: cálculos Anif con base en U.S. Department of Transportation