

Un acercamiento a las infraestructuras en África Subsahariana

Rafael Gomez-Jordana Moya

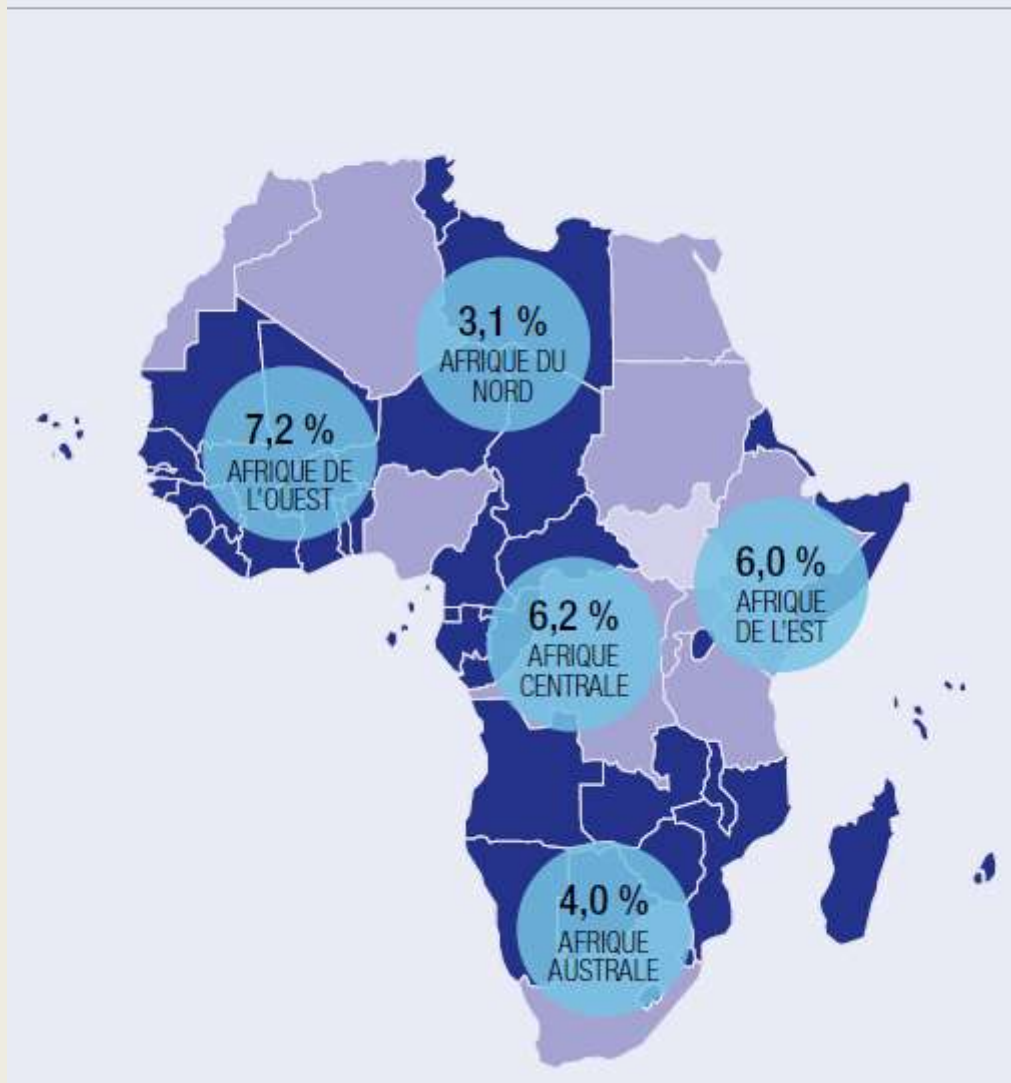


“C’est pourquoi en Afrique, on ne dit pas: “C’est à combien de kilomètres?” mais plutôt : « Il faut combien de temps ? » (Ryszard Kapuscinski : Ebano) (“Es por lo que en África nunca se dice a cuantos kilómetros estamos sino más bien a cuantas horas estamos..”) En relación con el estado de las carreteras

África a pesar de llevar más de una década en constante crecimiento, sigue lejos de conseguir su potencial total de crecimiento, su objetivo primordial tal como se contempló en el *tratado de Abuja de 1991* es la creación de una **Comunidad Económica Africana** con el fin de reposicionar África como un continente prospero, integrado he interconectado.

Las infraestructuras son la llave catalizadora para lograrlo y transformarlo.

Prévisions de croissance en Afrique en 2014, par sous-région



(Fuente: departamento estadístico de la BAFD 2013.)

África no hay que mirarla con el espejo del pasado, es un continente en constante transformación desde hace más de una década con inmensos y distintos desafíos . En algunos países las prioridades pasan por construir y reconstruir infraestructuras, en otros reconstruir instituciones y en otros de ayudarles a reembolsar su deuda. Los países africanos son perfectamente capaces de reconstruirse y de iniciar un modelo de crecimiento inclusivo aprovechando su inmenso caudal de recursos pero la voluntad

de hacerlo debe de nacer en ellos mismos, **África debe encontrar su propio modelo**. En el pasado antes de la caída del muro de Berlín, muchas de las cosas que ocurrían en África provenían de una herencia de la guerra fría, algunos países tenían la “obligación” de aceptar *el modelo del este* marxista-leninista y otros *el modelo del consenso de Washington*. Ninguno de estos modelos ha funcionado en África y ambos han tenido sus limitaciones. “*Lo esencial para África debe transitar por su interior, como integrar sus economías, su capacidad para construir instituciones fuertes, para valorar su patrimonio, y sus recursos naturales*” (–Donald Kaberuka Presidente delBAFD, *African Business review number 32*)

Siguiendo esta línea argumental, el crecimiento africano del que tanto se escribe, tiene una parte endógena muy relevante que se nutre de **factores internos**; podemos citar algunos como son **el consumo interno** gracias a un mercado interior pujante por una creciente clase media cada vez más urbanizada; la clase media africana (*según datos del BAFD: Banco Africano de Desarrollo*) supone entre 300 y 500 millones de individuos, es decir un tercio aproximadamente de la población africana, con un poder de compra por individuo según este banco multilateral, de entre 2 USD y 20 USD con un salario anual por encima de los USD 700,-

El factor tecnológico de las telecomunicaciones y más concretamente la telefonía móvil con más de 500 millones de abonados en 2012 contra 250 millones en 2008.

Otros factores adicionales serían **la relativa estabilidad política** que desde hace años se está dando en el continente y el **creciente protagonismo de una sociedad civil**. En los últimos 10 años la cuota de África en los conflictos violentos mundiales ha pasado del 55% en 2002 al 24% en 2011. (*Africa progress panel rapport 2012 sur l’emploi, justice et équité*) De acuerdo a los datos facilitados por el *Heidelberg Institute for International Conflict Research* en 2012, las principales causas bélicas en África durante 2012 han sido los enfrentamientos étnicos o clánicos y la lucha por el control de los recursos.

El factor de la población: Una importante población en aumento con una mayoría de jóvenes. África posee la mayor población joven del mundo con un tremendo potencial de consumo. Cada año, África según estimaciones del BAFD tendría 5 millones de nuevos consumidores y este nuevo batallón de consumidores atraería indudablemente a las empresas; el 20% de las 50 más grandes empresas facturan más de un 5% de sus ventas globales en África.

Haciendo un poco de historia, lo primero que hay que destacar es que el desarrollo de las infraestructuras africanas se estancó considerablemente a partir de los años 60, 70, y 80. Haciendo una comparación con los países asiáticos, África disponía por aquellos años de un parque de infraestructuras muy similar (incluso superior en algunos sectores como el energético), al de Asia del Sur y Asia del Este, tanto en carreteras,

como en telefonía, y energía. Hoy los países de estas zonas de Asia están muy por delante de los africanos. El PIB per cápita medio de África no era muy diferente de otras regiones incluso superior al de los países de Asia Oriental y Asia Central, fue entre 1975 y 1995 cuando se produjo un importante estancamiento, y en 1995 el mencionado PIB era ya casi un 20% inferior a su nivel veinte años antes en 1975 muy al contrario de lo que ocurría en los países asiáticos. *“La causa principal de esta involución se debió a la forma como se ejerció el poder en la mayoría de los países de África, a los conflictos que se derivaron por la lucha del control en esos países y cuyos resultados han sido tremendamente perjudiciales para la evolución de sus economías” (Carlos Sebastian : subdesarrollo y esperanza en África)*

Los cálculos demuestran que el coste total necesario entre 2006 y 2015 (*año de los objetivos del milenio para el desarrollo*) para poner a África en primera línea en cuanto a infraestructuras es de aproximadamente *USD 93.000 millones por año*. Ello incluye construcción de nuevas infraestructuras, rehabilitación de las existentes y explotación y mantenimiento de las antiguas y las nuevas. El mayor porcentaje está concentrado en la energía (40%) que requiere aproximadamente de USD 41.000 millones por año (6% del PIB africano) en 2º lugar las necesidades recaen en agua y saneamiento con un coste de aproximadamente USD 22.000 millones (3% del PIB regional) y el 3º en importancia recae en el sector de transportes con unas necesidades de inversión de USD 18.000 millones.

Las consecuencias del déficit en infraestructuras son visibles cuando uno recorre el continente y además afectan a todas las categorías sociales. Los ejemplos se dan en **el transporte**: viajar dentro de África es muy difícil debido a la falta de rutas viables lo que hace muy complicado, los desplazamientos entre ciudades y muchas veces los viajes se hacen eternos.

Julius Nyerere Presidente de Tanzania, se lamentaba diciendo que *“mientras los grandes poderes trataban de ir a la luna, nosotros tratábamos de llegar a la ciudad”*.

También se dan en **las fuentes de electricidad** dado que la producción de la misma está muy limitada y hace que el uso de la misma sea muy costoso. Las empresas necesitan de esa electricidad, pero la carencia de la misma las impiden trabajar de manera continuada. Todo ello es un hándicap importante para las empresas africanas en su normal desarrollo. Cambiar las infraestructuras en África permitirá transformar África y con ello alcanzar tasas de crecimiento comparables a la de los mercados asiáticos.

La palabra infraestructura en África se asocia irremediablemente a otras palabras como déficit, población urbana, comercio, ciudades, transporte, reformas, energía, crecimiento, gobernanza, financiación, sector público, sector privado, etc. los retos y desafíos se hacen interminables ante este ejercito de términos y encauzarlos ordenadamente no es tarea fácil.

Las conclusiones a las que se llega en un documento publicado por la AFD: Agencia Francesa de Desarrollo y el Banco Mundial titulado " *Infraestructuras Africanas una transformación imperativa*" (2011) de Vivien Foster y Cecilia Briceño-Garmendia serian:

1. Es cierto que las infraestructuras han contribuido considerablemente a las tasas de crecimiento que se están produciendo en el continente. Pero ese crecimiento no ha conseguido el objetivo del 7% necesario para reducir la pobreza y llegar a las objetivos del milenio para el desarrollo en 2015.
2. Las infraestructuras africanas tiene un retraso considerable comparadas con las de otros países en desarrollo. Y ese retraso es más crítico en los países de bajos ingresos o ingresos medios.
3. La difícil geografía económica de África plantea un reto mayor al desarrollo de las infraestructuras en el continente. Algunas de las características de esta geografía que condicionan inevitablemente la viabilidad de las infraestructuras podrían ser : La débil densidad global de la población, con 36 habitantes por km² y la débil tasa de urbanización (35%) pero con un crecimiento urbano muy creciente (4% anual) además de un numero relevante de países procedentes del interior del continente con economías muy pequeñas y con una todavía escasa conectividad intrarregional y pocas conexiones transfronterizas favorables a un comercio regional.
4. Los servicios de las infraestructuras son dos veces más costosos en África que en otros lugares.

Tableau 0.2 L'infrastructure coûteuse de l'Afrique

Secteur de l'infrastructure	Afrique subsaharienne	Autres régions en développement
Tarifs de l'électricité (dollars EU par kilowattheure)	0,02 – 0,46	0,05 – 0,10
Tarifs de l'alimentation en eau (dollars EU par mètre cube)	0,86 – 6,56	0,03 – 0,60
Tarifs de fret routier (dollars EU par tonne-kilomètre)	0,04 – 0,14	0,01 – 0,04
Téléphonie mobile (dollars EU par offre par mois)	2,60 – 21,00	9,90
Téléphonie internationale (dollars EU par appel de 3 minutes vers les Etats-Unis)	0,44 – 12,50	2,00
Service Internet par ligne téléphonique (dollars EU par mois)	6,70 – 148,00	11,00

Sources : Estimations des auteurs basées sur Africon 2008 ; Bannerjee, Skilling et coll., 2008 ; Eberhard et coll., 2008 ; Minges et coll., 2008 ; Teravaninthorn et Raballand, 2008 ; Wodon, 2008a et b.

Note : Les fourchettes reflètent les prix dans différents pays et pour des niveaux de consommation variés. Les prix pour les services de téléphonie et d'Internet représentent toutes les régions en développement, Afrique comprise.

5. Los gastos necesarios en infraestructura para África Subsahariana suponen del orden de USD\$ 93,3 mil millones anuales. *Ver cuadro a continuación por sector, inversión, para explotación y mantenimiento y cifra total.(ver cuadro)*

Milliards de dollars EU par an

Secteur de l'infrastructure	Dépense d'investissement	Exploitation et maintenance	Dépense totale
TIC	7,0	2,0	9,0
Irrigation	2,9	0,6	3,4
Électricité	26,7	14,1	40,8
Transports	8,8	9,4	18,2
Eau et assainissement	14,9	7,0	21,9
Total	60,4	33,0	93,3

Source : Estimations des auteurs basées sur Banerjee, Wodon et coll., 2008 ; Carruthers, Krishnamani et Murray, 2008 ; Mayer et coll., 2008 ; Rosne et Vennemo, 2008.

Note : Les totaux pourraient ne pas être exacts à cause des erreurs d'arrondi. TIC = technologies de l'information et de la communication.

Se precisa en cualquier caso un control más riguroso y coherente de los gastos en infraestructuras. En definitiva identificar bien las prioridades del gasto dirigiéndolas hacia sectores más prioritarios por parte del sector público. Por poner un ejemplo: La mayor parte de los excesos en el gasto corresponden al gasto público en favor de las infraestructuras de las TIC, sector que bien pudiera asumirse por el sector privado principalmente en los países de ingresos medios. (Briceño-Garmendia, Smits y Foster 2008).

Un 30% aproximadamente de los activos infraestructurales africanos necesitan rehabilitación. Este porcentaje podría ser aún mayor en lo que concierne la infraestructura rural y en aquellos países afectados por conflictos violentos. Los retrasos acumulados en los trabajos de rehabilitación son una secuela de la escasez de recursos empleados para este propósito.

Un dólar USD empleado en el mantenimiento de las carreteras en general supondría un ahorro de cuatro dólares USD en rehabilitación. Podríamos poner otros ejemplos como es el caso de la mala distribución de los servicios y la escasa eficacia en la implantación de los mismos por parte del sector público. Las compañías públicas no ingresan más del 70% de su facturación en muchos casos por causa de una mala distribución de los servicios de agua y electricidad ...

un aspecto importante de este documento y que figura en otros informes es el relativo a las necesarias reformas institucionales, reglamentarias, y administrativas emprendidas o por emprender en los distintos gobiernos africanos lo que se conoce como marco regulatorio institucional.

“Para que las economías experimenten un crecimiento sostenido es necesario que sus ciudadanos tengan los incentivos adecuados para ser productivos y cada vez más eficientes y que esos incentivos no estén condicionados fundamentalmente por un entramado institucional” (Carlos Sebastian :Subdesarrollo y esperanza en África”)

Aunque en África ha habido progresos, pocos países poseen un marco institucional moderno para los diferentes sectores. Ciertamente es que en el sector de las telecomunicaciones, se han dado los mayores progresos mientras que el sector de transportes las deficiencias son aún muy grandes. En el primero se han dado reformas muchas de ellas impulsadas por el sector privado que es donde principalmente se han centrado sus inversiones y más concretamente en la telefonía móvil (el número de abonados ha aumentado por 10 en los últimos 5 años y ello gracias a la competencia de los operadores privados y a la desregulación del sector iniciada en los años 90). También el sector privado ha invertido en centrales eléctricas y terminales de contenedores, en este supuesto el sector privado ha aportado muchas mejoras en el funcionamiento de sus operaciones pero escasa nueva financiación y ello debido a unos flujos de tesorería todavía escasos para rentabilizar la misma.

En el cuadro a continuación se puede observar la participación del sector privado en las infraestructuras. Este cuadro es de 2009 pero nos puede servir de base para conocer la participación privada en el sector de infraestructuras.

Podemos observar que más del 90% de los países han otorgado licencias a operadores privados en el sector de las TIC y concretamente en la telefonía móvil.

Secteur de l'infrastructure	Degré de participation du privé	Nature de l'expérience	Perspectives
TIC			
Téléphonie mobile	Plus de 90 % des pays ont délivré des licences à des opérateurs multiples	Extrêmement bénéfique, avec une croissance exponentielle de la couverture et de la pénétration	Plusieurs pays peuvent encore potentiellement accorder des licences supplémentaires
Téléphonie fixe	Environ 60 % des pays ont cédé des parts dans les services publics de télécommunications	Contestable dans certains cas, mais a aidé à améliorer l'efficacité globale du secteur	Plusieurs pays ont encore le potentiel d'entreprendre des désinvestissements
Électricité			
Production d'électricité	34 projets d'électricité indépendants fournissent 3 000 MW de capacités supplémentaires ; investissements de 2,5 milliards de dollars EU	Peu d'annulations mais des renégociations fréquentes ; les accords d'achat d'électricité se sont avérés chers pour les services publics	Continuation probable, vu les considérables demandes non satisfaites et de la capacité limitée du secteur public
Distribution d'électricité	16 concessions et 17 contrats de gestion et de bail dans 24 pays	Problématique et contestable ; un quart des contrats ont été annulés avant leur expiration	Mouvement vers des modèles hybrides impliquant le secteur privé local dans des cadres semblables
Transports			
Aéroports	Quatre concessions aéroportuaires, investissements de moins de 0,1 milliard, plus quelques désinvestissements	Pas d'annulations, mais quelques leçons ont été tirées	Nombre limité d'aéroports supplémentaires viables pour des concessions
Ports	26 concessions pour des terminaux à conteneurs, investissements de 1,3 milliard de dollars EU	Les processus peuvent être contestables, mais les annulations ont été peu nombreuses et les résultats positifs	Bon potentiel pour continuer
Chemins de fer	14 concessions de chemins de fer, investissements de 0,4 milliard de dollars EU	Renégociations fréquentes, faible trafic et des obligations de services publics coûteuses gardent le niveau des investissements en dessous des attentes	Continuation probable mais le modèle doit être adapté
Routes	10 projets de routes à péage, presque tous en Afrique du Sud, investissements de 1,6 milliard de dollars EU	Pas d'annulations signalées	Limité, parce que seulement 8 % du réseau routier satisfait aux seuils de trafic minimum, presque tous en Afrique du Sud
Eau			
Eau	26 transactions, principalement des contrats de gestion et de bail	Problématique et contestable ; 40 % des contrats ont été annulés avant leur expiration	Mouvement vers des modèles hybrides impliquant le secteur privé local dans des cadres semblables
Sources : Élaboré par les auteurs sur la base de Bofinger, 2009 ; Bullock, 2009 ; Eberhard et coll., 2008 ; Gwilliam et coll., 2006 ; Mingos et coll., 2006 ; Mundy et Panfold, 2008 et Svendsen, Ewing et Msangi, 2008.			

El mismo informe a modo de conclusión muestra una serie de recomendaciones de las cuales yo destacaría las siguientes :

- Abordar la ineficacia en el desarrollo de las infraestructuras africanas como prioridad absoluta. Dentro de este primer comentario señalar que las ineficacias más flagrantes se dan en la incapacidad de asegurar el mantenimiento de los activos infraestructurales.
- La reforma institucional es fundamental si se quiere atacar la ineficacia operacional de los servicios públicos. Esta reforma debe ir más allá y llegar a los ministerios técnicos y eliminar las deficiencias del proceso burocrático. (*)
- La integración regional puede contribuir a reducir los costes de infraestructura permitiendo a los países africanos de disfrutar de economías de escala y gestionar más eficazmente los bienes públicos regionales.
- Y finalmente solucionar el déficit de financiación existente de las infraestructuras africanas esencial para la prosperidad de la región.

(*) Según el informe “perspectivas económicas en África 2014” publicado por el BAFD, la OCDE, y el PNUD la gobernanza política de África mejora desde el año 2000. Las elecciones son cada vez más pacíficas y la participación de la mujer en la vida política se incrementa. Los gobiernos han reforzado su capacidad de recolecta y gestión de impuestos. Están más determinados a combatir la corrupción y la evasión de capitales para hacer frente a sus inmensas necesidades de liquidez (a pesar de que estos problemas aún están muy lejos de solucionarse) principalmente con las industrias extractivas. Según la edición 2013 de informe Doing Business del Banco Mundial, 15 de los 20 países en donde la práctica de los negocios es más deficiente se encuentran en el continente africano.

Me voy a centrar a continuación, en tres supuestos que serían *la energía, la urbanización y el transporte* terminando este informe con los aspectos relativos a la *financiación de las infraestructura y conclusión*.

El caso de la energía.... Todos los analistas coinciden en que **la energía** es de lejos el mayor desafío infraestructural de África: Los problemas crónicos de energía que conoce el continente han dado lugar a que una treintena de países se enfrenten regularmente a penurias de electricidad pagando un altísimo coste por una simple alimentación eléctrica temporal. Los países africanos de menor tamaño, tienen una capacidad energética inferior a 500 megavatios y dependen muchas veces de una pequeña producción a diésel cuyo coste puede alcanzar los 0,35 USD\$ por kilovatio es decir dos veces superior al coste de países dotados de centrales de carbón o hidroeléctricas. La capacidad de producción eléctrica de la región es insuficiente, las redes muy limitadas, el consumo débil y los servicios poco fiables mientras que los precios son muy altos. Además el sector se enfrenta a una falta de financiación de cerca de USD\$ 23 mil millones por año. Se cita como ejemplo que los 48 países de África Subsahariana (800 millones de habitantes) generan aproximadamente la misma cantidad de electricidad que España con 45 millones de habitantes. Prácticamente un cuarto de esta capacidad está indisponible a causa del envejecimiento o del mal estado de las centrales eléctricas. Los cortes de luz son constantes y las empresas africanas formales pierden un 5% de capacidad de venta debido a esta situación sin mencionar las empresas informales cuya pérdida puede alcanzar cuotas del 16%. (fuente: Eberhard et Coll 2008 base de datos del Banco Mundial) Si además añadimos a eso los costes de ineficiencia operacional de los servicios públicos de electricidad, que ascienden aproximadamente a USD\$ 3 mil millones por año hace del panorama eléctrico en África Subsahariana un desafío aún mayor. El crecimiento de la mayoría de los países subsaharianos y su demanda de energía en la misma proporción está reñido con la escasa capacidad de

producción de la misma. El coste de ello supone aproximadamente entre 1 y 4% del PIB de la mayoría de los países.



Foto satélite nocturna de África 2013.

“En los pueblos africanos no brilla ninguna luz. Tampoco hay fuego pues la madera escasea. Nadie dispone de una lámpara ni de una antorcha. Cuando hay noche sin luna no se ve nada, solo se escuchan voces, conversaciones y gritos. El pueblo se hunde en el silencio y duerme por unas horas “ (Ryszard Kapuscinski hablando de su estancia en el pueblo Abdallah Wallo, frontera entre Mauritania y Senegal.)

Esta descripción que nos narra Kapuscinsky en su extraordinario libro *Ébano* es fiel reflejo de la inevitable oscuridad que atraviesan la mayoría de los pueblos de África.

A pesar de que África Subsahariana está bien dotada en recursos hidroeléctricos solo una fracción de ese potencial está actualmente explotada. Solo 21 de los países de los 48 que componen el África subsahariana, posee una capacidad de producción de menos de 200 megavatios claramente insuficiente para ser eficaz y además pagando una tarifa muy alta. Una de las razones de este desequilibrio, es que algunas de las fuentes de energía más rentables, se encuentran a muchos kilómetros de los principales centros de demanda de la misma (*principalmente en los países más pobres*) para poder reunir y canalizar, la necesaria inversión para su puesta en valor. La respuesta a estos problemas estructurales y de déficit tienen que solucionarse desde una clara voluntad de hacerlo por parte de los gobiernos de estos países con una visión a largo plazo y grandes dosis de transparencia lo que incluye entre otros : *Reforzar la planificación sectorial* y poner de acuerdo a los operadores públicos y privados pues ambos operan en paralelo siendo los primeros los que ocupan una posición dominante. *Renovar el compromiso* en favor de una reforma de las propias empresas públicas y la gestión de

los servicios públicos de la energía, pues ello facilitara el acceso a la financiación. *Acelerar la electrificación urbana y rural* lo que requiere una enorme inversión en recursos financieros concesionales y privados, para cual es necesaria una planificación adecuada en la financiación de estas inversiones. El actual acercamiento oportunista de proyecto a proyecto, no soluciona el enorme déficit existente para lo cual se exige una política más coherente de programas plurianuales, que permita una canalización de los recursos de una manera más sostenible y rentable.

El caso de la urbanización ...

Según el BAFD, África contara con 730 millones de ciudadanos en 2030 y esta cifra según las previsiones podría llegar a 1,2 millones en 2050. Si esta explosión demográfica no viene acompañada de un crecimiento adecuado de las aglomeraciones africanas, la urbanización podría asfixiar las propias infraestructuras con los consiguientes problemas de falta de agua potable, higiene, electricidad, transporte público, sanidad, etc. Para el director del departamento de análisis del BAFD *Steve Kayizzi-Mugerwa*, co-autor del libro: *Urbanización y desarrollo socio-económico en África retos y oportunidades* : “Los gobiernos africanos deben hacer de la urbanización y sus dificultades una prioridad en sus respectivos programas de acción en favor del desarrollo. Hay mucha ciudad africana que se ha desarrollado y crecido sin planificación, lo que ha provocado el declive de los servicios públicos, y el aumento de alojamientos miserables y de la pobreza.” Esto nos llevaría a analizar al concepto de urbanismo insurgente o ausencia de urbanismo, el modelo afropolis resistente al proyecto urbano occidental pero que no es objeto de este documento.

Lo hecho hasta ahora según manifiesta Paul Collier autor de varias obras como « *The Bottom Billion : Why the Poorest Countries are failing and what can be done about it* » y « *Wars, Guns and Votes : Democracy in Dangerous Places* es insuficiente. “Es triste constatar que muchas ciudades africanas se desarrollan aun a partir de una economía informal de baja productividad, lo que hace que muchos ciudadanos sean más pobres que los campesinos.” Las tasas de crecimiento africanas son de las más altas del mundo con una media de 7% anual. Esta tasa de crecimiento muy bien puede convertirse en 10% en alguna ciudades africanas. El desempleo urbano también ha hecho su explosión en África llegando al 10% de la población activa en las ciudades y sobre todo afecta en gran medida a los jóvenes.



Nairobi's Kibera district is the largest "informal settlement", or slum, in sub-Saharan Africa.



Architecture de Dakar © SÉBASTIEN GODRET

Arquitectura urbanística de Dakar, Senegal

De aquí a 2060 una gran partida de la población africana fijará su residencia en las metrópolis costeras como es el caso de Asia y América latina. Se producirán importantes flujos migratorios internos desde las ciudades del interior hacia las de la costa. Estas ciudades costeras se enfrentarán aun doble desafío: Hacer frente a esa avalancha de población, y ser capaces de crear un sector industrial productivo suficiente, para atender los grados de eficacia necesarios para apoyar el crecimiento de la industria y los servicios de fuerte valor añadido. Las ciudades además deberán ser lo suficientemente grandes para garantizar las economías de escala pues cada vez que aumenta al doble el tamaño de una ciudad, normalmente la productividad de las distintas actividades aumenta de un 4% a un 8% (*"L'Afrique dans 50 ans ver une croissance inclusive"*)

M.Mthuli Ncube ,BAFD Tunis). África ha descuidado sus ciudades y pocas de ellas disponen de una administración municipal capaz de hacer una reflexión sobre lo complejo de esta explosión de crecimiento urbano. “La mitad de la población urbana (*como manifiesta Ryszard Kapuscinski acertadamente en su libro Ebano*)no tiene un empleo definido ni una ocupación fija pero se enganchan en la ciudad porque pueden sobrevivir más fácilmente”.

África deberá abordar políticas e instituciones que apoyen el crecimiento urbano. El régimen inmobiliario y los derechos de propiedad son los principales instrumentos de un crecimiento urbano eficiente y precisan de una clara cobertura y ordenamiento.

El caso del transporte.... (ferrocarril y por carretera)



(Carretera en el sur de Camerún)

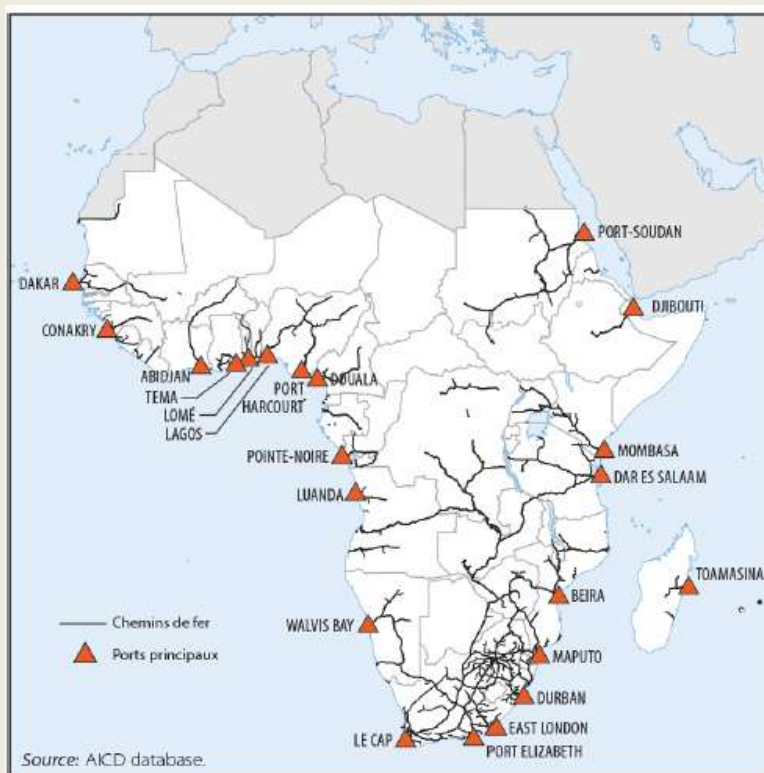
Babashola Chinsman Vice- director de la Agencia de Desarrollo de la ONU ya comentaba hace más de 15 años que había que promover el desarrollo regional de África. “*Lamentablemente una infraestructura obsoleta paraliza este desarrollo: penuria de medios de transporte, malas carreteras, comunicaciones lamentables..*”

El Transporte por ferrocarril.



Hoy todavía hay que hacerse la pregunta de cómo es posible, que un continente del tamaño de África que tiene más de 20 países no costeros no pueda asegurar la capacidad y fiabilidad de su red ferroviaria. La explicación entre otras respuestas es que los países africanos invirtieron sobretudo en infraestructura de carreteras, descuidando considerablemente el ferrocarril. Las carreteras dominan el sector de transportes en África absorbiendo entre el 80% y el 90% del volumen total de tráfico del continente. (*“Transport Ferroviere: Vasil Nicolae Olievschi SSATP document de travail marzo 2013”*)

La red ferroviaria africana es limitada, y está muy por debajo de la existente en países de otras regiones del mundo. A escala mundial la infraestructura ferroviaria cubre una red de más de un millón de kilómetros de vías, en África la red no alcanza más de 54.000 kilómetros de vías representando a penas un 5% del total de la red mundial. A título de ejemplo la extensión total de la red continental es inferior a la de países como Canadá, Rusia, India o Estados Unidos



(principales líneas ferroviarias de África Subsahariana fuente: AICD)

La mayor parte de las vías férreas son una herencia de los grandes corredores ferroviarios inaugurados durante la época colonial, tanto los gobiernos como las empresas nacionales de ferrocarriles en África subsahariana han descuidado la inversión en rehabilitación de las vías y en la renovación de las infraestructuras en general conectadas al ferrocarril. Una gran parte de las instalaciones tienen ya más de 100 años, ade-

más el ferrocarril se ha visto expuesto a numerosos conflictos y revueltas durante largos periodos, por lo que su funcionamiento ha estado en muchas ocasiones literalmente paralizado. Salvo en Sudáfrica los ferrocarriles están en muy mal estado y en algunos casos en estado de degradación. La infraestructura ferroviaria no está acondicionada para los trenes modernos y necesitaría de una profunda rehabilitación antes de su puesta en servicio.

Hay que reseñar también la todavía débil contribución del comercio intrarregional así como *el tipo de mercancías* que se transportan por ferrocarril entre países vecinos africanos que no es más que reflejo de la estructura económica de alguno de ellos; principalmente minerales (carbón, cobre, piedras, hierro, manganeso etc.) y otros recursos naturales o productos agrícolas destinados a la exportación como el cacao, café, algodón, cereales etc. El porcentaje de intercambios comerciales sigue siendo insuficiente (un vagón vacío representa una pérdida potencial) y la mayoría de los países siguen siendo dependientes del comercio de ultramar tanto en importaciones como en exportaciones.

En 1990 la mayoría de los ferrocarriles estaban casi en pérdidas y sobrevivían gracias a las constantes inyecciones de capital e inversiones en infraestructuras y material rodante. Para hacer frente a esta crisis muchos países eligieron *el sistema de concesión* como solución por lo que entre 1990 y 2010 la mayoría se regía por esta vía, siendo el Banco Mundial a través del IDA (International Development Association) y de la IFC (International Financial Corporation) quienes financiaron la mayor parte de las concesiones en un marco de donaciones y préstamos habiendo invertido desde 1996, más de mil millones de USD con gobiernos y operadores privados. Los mayores accionistas de todas las concesiones son las empresas privadas, la parte del estado no representa en muchos casos más del 20%. Hay que señalar que las proyecciones de tráfico, así como las previsiones de rentabilidad que acompañan a las concesiones, no han dado los resultados proyectados en la mayoría de los casos. Las razones de ello son complejas y están ligadas a distintos factores entre los que podríamos enumerar los siguientes:

De un lado, el mal estado del material rodante que se traduce en una escasa disponibilidad de vagones y/o ausencia de locomotoras, así como el envejecimiento de las infraestructuras que son la causa de la limitación de velocidad, la poca puntualidad en las salidas y las llegadas, descarrilamientos etc. todo ello explica los escasos resultados financieros de las concesiones. Las estimaciones de algunos analistas cifran la necesidad de inversión en unos 200 millones de USD por año. Para recuperar unos 15 años de retraso haría falta un programa de inversiones del orden de USD500 millones para los diez primeros años que finalmente quedarían en los USD 200 millones menciona-

dos. Según algunos estudios recientes la mayoría de las concesiones ferroviarias subsaharianas generan unos ingresos anuales medios del orden de USD 35 millones. Las necesidades de inversión sobrepasan pues netamente su capacidad de autofinanciamiento. (AICD Background paper 17, *Off Track: Sub-Saharan African Railways*, Richard Bullock, noviembre 2009) .

Sin embargo la mayoría de los analistas y estudiosos del sector en África subsahariana, no dudan en señalar que el sistema de concesiones son el único medio existente para mejorar la situación del sector. Las pruebas existentes muestran que el sector privado gestiona mucho más eficazmente las actividades comerciales (costos + rentabilidad) de lo que lo pudiera hacer el sector público. Concesiones sí, pero a partir de un nuevo modelo que vaya más allá de la simple revisión del acuerdo de concesión. Este nuevo modelo, deberá apoyarse sobre una visión global de desarrollo del sector del transporte, tanto por ferrocarril como por carretera estableciendo un auténtico convenio y acuerdo entre el estado y el sector privado basado en compartir los riesgos en la financiación de las infraestructuras del transporte. Ello conlleva inevitablemente como en sectores que ya mencione anteriormente el disponer de una reglamentación económica y de seguridad transparente y un marco jurídico e institucional favorable que establezca el rol del estado.

Entreprise	Pays	Année de la concession	Longueur du réseau*	Montant total de l'aide**	
				IDA	IFC
Sitarail	Côte d'Ivoire, Burkina Faso	1995	1 254	21	0
Beitbridge Bulawayo Rail (BBR)	Zimbabwe	1999	317	0	0
Camrail	Cameroun	1999	1 104	113	0
Central East African Railway Co (CEAR)	Malawi	2000	797	10	0
Railway of Zambia (RSZ)	Zambie	2002	1 273	35	0
Madarail	Madagascar	2003	681	65	0
Transrail	Sénégal, Mali	2003	1 546	45	0
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira (CCFB)	Mozambique	2005	725	110	0
Transgabonais	Gabon	2005	814	0	0
Nacala Railway	Mozambique	2005	600	20	0
Kenya Railway Co (KRC) – Uganda Railway Co (URC)	Kenya – Ouganda	2006	2 454	74	32
Tanzania Railway Co (TRC)	Tanzanie	2007	2 722	35	44
Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC)	République démocratique du Congo	2011	3 641	380	n.d.
CFCO	Congo	2012 (prévisions)	885		
NRC	Nigeria	2012 (prévisions)	3 505		
TOTAL				908	76
* en kilomètre					
** en millions de dollars					

(Lista de concesiones del ferrocarril en África Subsahariana: SSATP Programa de políticas de transporte en África)

El transporte por carretera algunas consideraciones...



(Leona atravesando una carretera en Kenia)

En África subsahariana, la carretera es el medio de transporte más utilizado para el transporte de viajeros y mercancías; absorbe más del 80% del conjunto del tráfico de bienes y servicios. La infraestructura de carreteras es indispensable para el desarrollo socio-económico del continente y contribuyente importante al crecimiento.

La extensión de la red de carreteras clasificadas se estima en 1.052.000km, ello junto con una red no registrada de otros 492.000km y una red urbana de cerca de 193.000 km hace un estimado total de 1.735.000 km; la densidad del tráfico por carretera es sin embargo normalmente escasa y los estados son conscientes de que la escasez de usuarios en la misma, no puede cubrir el costo de las infraestructuras. El mantenimiento y los costos sobre la inversión en la red vial, son principalmente financiados por fondos públicos, podemos decir que el transporte por carretera en África Subsahariana está mayoritariamente subvencionado. Además hay que destacar que la inversión en el sector es muy dependiente de la ayuda internacional (financiación) la cual puede ser por poner un ejemplo, de un 50% en Senegal o de un 90% en Ruanda. *(Africa's transport infrastructure, mainstreaming maintenance and management, K.Gwilliam).*

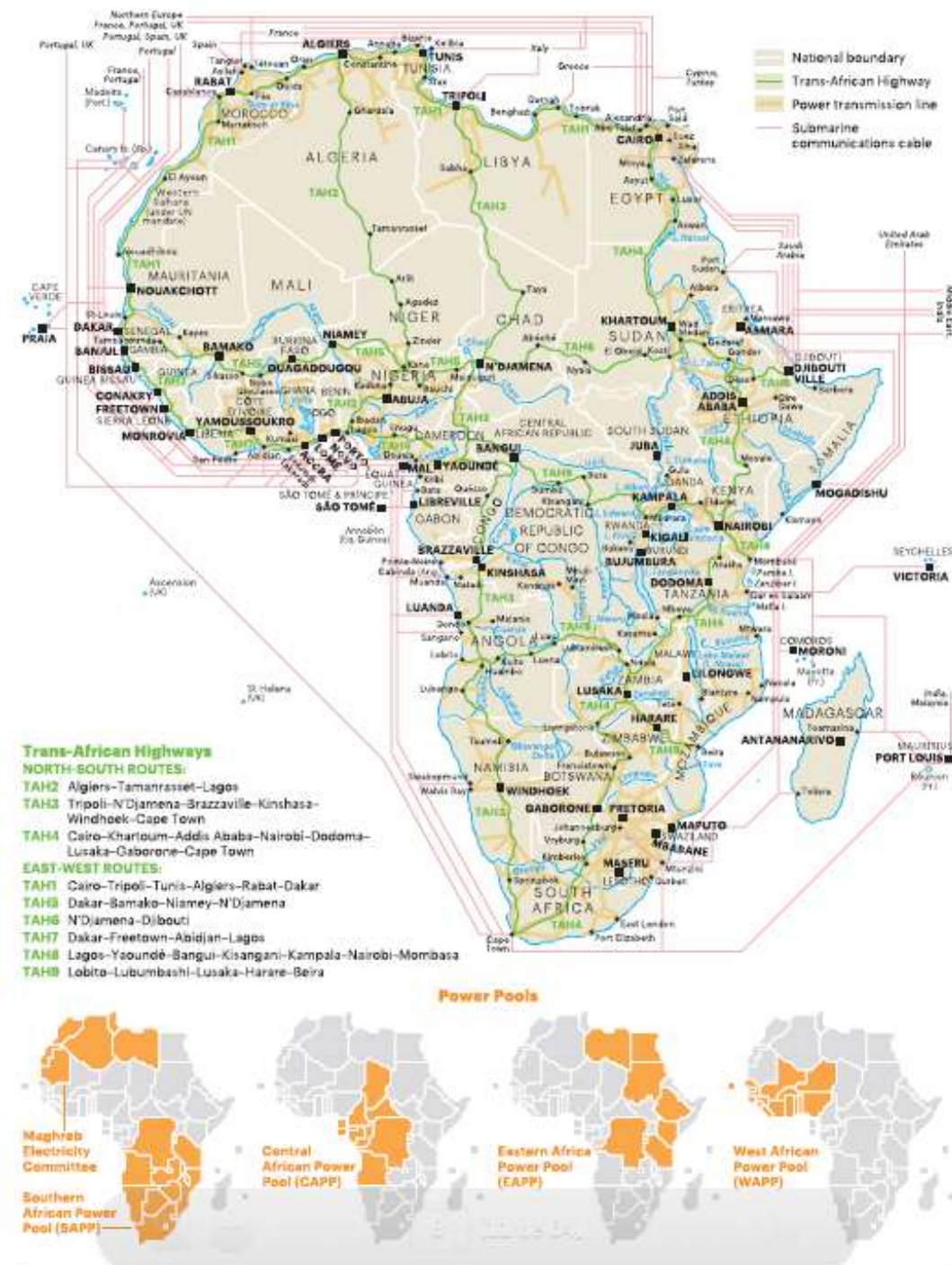
De media, el 80% de la red principal de carreteras está en un estado aceptable, la información cronológica disponible, sugiere igualmente que un cierto número de países han mejorado el estado de sus carreteras a lo largo de los años. Sin embargo a pesar de este progreso, la agenda de reformas está incompleta; en muchos casos el *nivel de impuestos* sobre el carburante es insuficiente así como *los fondos y las agencias de carretera* no satisfacen los criterios de buenas prácticas desde el punto de vista conceptual. Son muchos los aspectos a considerar además de los que acabo de mencionar. Por no extenderme mucho al respecto voy a resumir los principales:

En primer lugar las reformas como mencione están incompletas. Así las destinadas a la red de carreteras interurbanas, han tenido una incidencia menor en las carreteras rurales a pesar de que la agricultura está considerada como un motor importante del crecimiento, *(Se ha estimado que el crecimiento del PIB gracias a la agricultura es cinco veces más efectivo para reducir la pobreza que el crecimiento en cualquier otro sector, y en el caso de África subsahariana, hasta once veces más efectivo. Es irónico que sean los países que carecen de industrias extractivas lucrativas y que se han visto forzados a invertir en agricultura los que hayan descubierto lo que ahora es un secreto a voces: la agricultura no solo mejora la seguridad alimentaria sino que además genera riqueza. Kanayo F. Nwanze ,presidente del Fondo Internacional para el Desarrollo Agrario.)* solamente un tercio de la población rural, vive en un radio de 2 kilómetros de una carretera practicable en cualquier estación del año.

En segundo lugar el transporte terrestre no depende solamente del buen estado de las carreteras, África sigue en desventaja por tarifas de transporte muy elevadas, ello principalmente debido más a márgenes de beneficio sobredimensionados, que a costes altos o a carreteras en mal estado. Las áreas rurales también necesitan inversiones adecuadas en infraestructuras (carreteras, energía, instalaciones de almacenamiento y servicios sociales y financieros) y que se aprueben políticas respaldadas por estructuras gubernamentales apropiadas y que aseguren la inclusividad.

En tercer lugar como mencione en el caso de la urbanización, las ciudades africanas con un rápido crecimiento se enfrentan a grandes problemas de movilidad. La densidad de carreteras urbanas es muy baja en relación con criterios propios de países en desarrollo. La desaparición de líneas de grandes autobuses en muchas ciudades ha dado lugar a la llegada de una riada de operadores informales del minibús que actualmente dominan casi la totalidad del transporte urbano, sus servicios son costosos y su disponibilidad insuficiente. La red de vías principales en la región está compuesta de corredores comerciales estratégicos que conectan los puertos a las zonas económicas del interior. Estos corredores transportan del orden de 200 mil millones de dólares de mercancías y no suponen más de unos 10 mil kilómetros de carretas ,la autopista transafricana todavía hoy es una realidad muy lejana debido a la falta de conexiones y al mediocre mantenimiento de los tramos claves. Una conexión intercontinental precisaría de unos 80 mil kilómetros de carreteras según distintos análisis *(Ken GWilliam Infrastructure diagnostique road in Africa june 2008.)* Podemos poner ejemplos de carencias infraestructurales también en las vías interurbanas, muchas de una sola vía y sin vías de servicio así como en la rurales, que dificultan el normal desarrollo agrícola en numerosas zonas del continente.

Infrastructure Interconnections



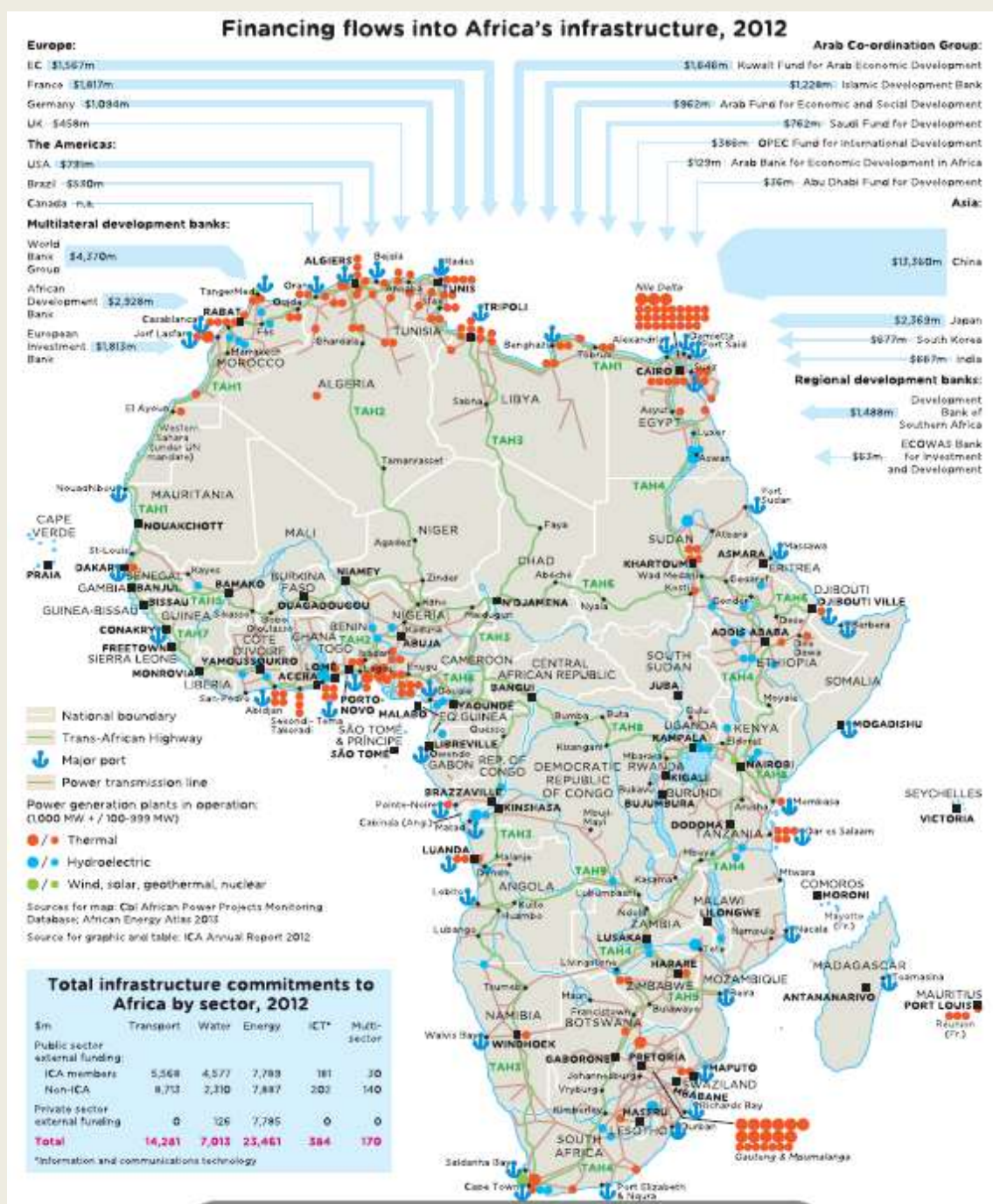
Fuente: ICA 2012

Financiación de las infraestructuras en África

El presidente del Banco Africano de Desarrollo Donald Kaberuka, destaco en el encuentro que tuvo lugar recientemente en Dakar, Senegal (*15 de junio de 2014 sommet sur "la mobilisation des ressources financières intérieures au service du développement des infrastructures »*) en relación con la financiación de infraestructuras en África, que es África quien debe internamente y de manera decisiva movilizar recursos financieros suplementarios para un crecimiento estable y un desarrollo eficaz rompiendo así con un pasado vinculado a la ayuda. Según palabras del presidente de esta institución, *"no es normal que después de 50 años de independencia, África este todavía obligada a mendigar la financiación de su desarrollo. Es hora ya que sea África por sí misma la que financie sus programas de desarrollo"*

La palabras de Kaberuka son entendibles, es todavía hoy, presidente del principal banco multilateral de África : Banco Africano de Desarrollo principal proveedor de fondos al desarrollo en el continente africano siendo además un jugador clave en el mercado de infraestructuras en África, con un desembolso aproximado de USD50mill millones para infraestructuras en los últimos 50 años.

Es cierto que lo que se llama *domestic financing* es importante y es por ello que hay que destacar la importancia de poder implantar reformas para conseguir un sistema impositivo eficaz y transparente en el conjunto de los países africanos. (*se estima que un 5% anual del PIB de África se pierde como resultado de la evasión de capitales y el deficiente funcionamiento de las respectivas haciendas públicas de muchos de los países africanos (global Financial Integrity 2013 <http://iff.gfintegrity.org>)*). La integración regional además contribuiría a crear economías de escala sobre todo en pequeños países con bajos ingresos, pero la pura *financiación domestica* seria claramente insuficiente pues las necesidades financieras para sectores como la energía, transporte, urbanización, agua etc. son muy grandes en relación con el tamaño de muchas economías africanas. África deberá en cualquier caso competir en el mercado global para obtener dicha financiación, pero para ello deberá hacer frente a uno de los principales problemas que tiene en frente y es que los inversores internacionales, visualizan erróneamente a África en su totalidad como un mercado de alto riesgo, sin diferenciar entre condiciones y países y ello dificulta lógicamente la obtención de los necesarios recursos.

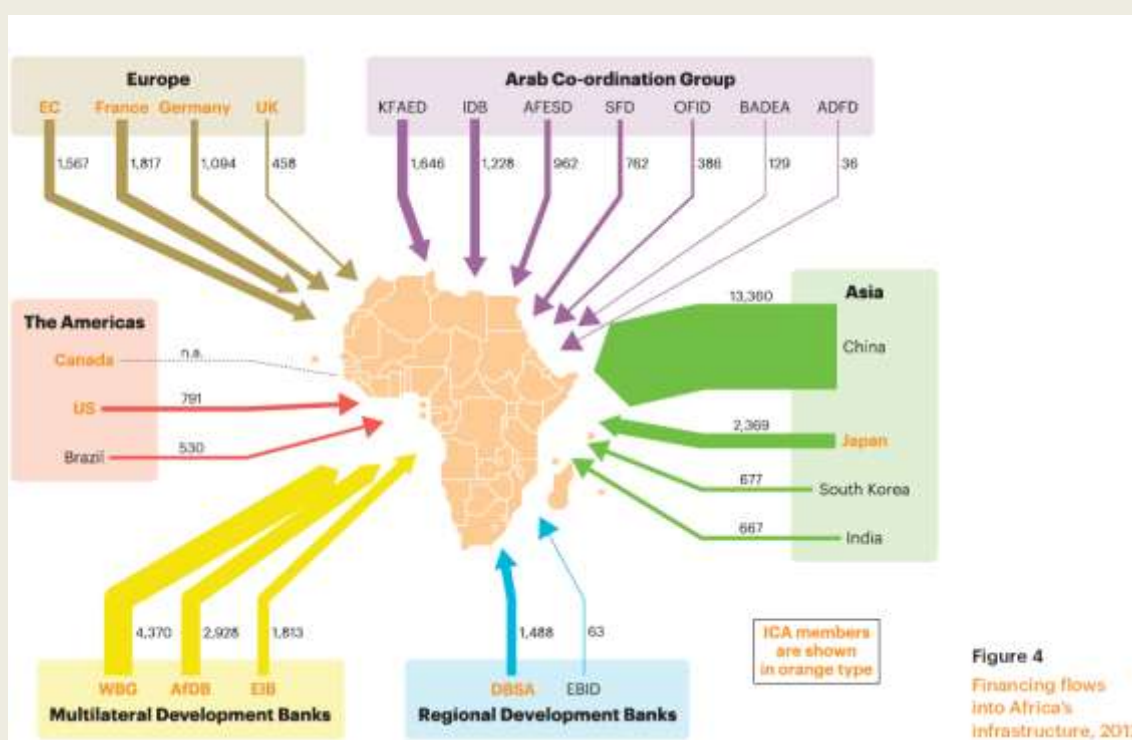


www.crossborderinformation.com www.africa-assets.com

¿Quién financia las infraestructuras en África?

Las necesidades de financiación de infraestructuras en África varían; algunos analistas las cifran en USD 93.mil millones anuales, otros hablan de USD100 mil millones anuales, el hecho cierto es que conciernen a grandes proyectos y sectores como la energía-electricidad, carreteras-red vial, ferrocarril, agua, sanidad etc. Aproximadamente la mitad de estos importes está cubierta por las fuentes tradicionales de financiación

principalmente presupuestos públicos y préstamos del sector financiero con especial relevancia a los bancos multilaterales y agencias de desarrollo sin olvidar algunos fondos de inversión. Uno de los obstáculos principales para que esos fondos lleguen al proyecto, es precisamente su retraso en la movilización de los mismos y ello por dos razones importantes : Una la mala preparación y desarrollo del proyecto, constituye una barrera importante en su ciclo de vida y supone a la vez un estrangulamiento en la obtención de la financiación. De manera general los gobiernos y los prestamistas privados, rara vez han conseguido colaborar eficazmente para pasar un proyecto de infraestructura de una fase conceptual a un escalón susceptible de atraer la financiación a largo plazo y por otro lado, una ausencia de colaboración lo suficientemente eficaz debida a dificultades financieras ligadas a restricciones de utilización y disponibilidad de los presupuestos gubernamentales y a la propia financiación.



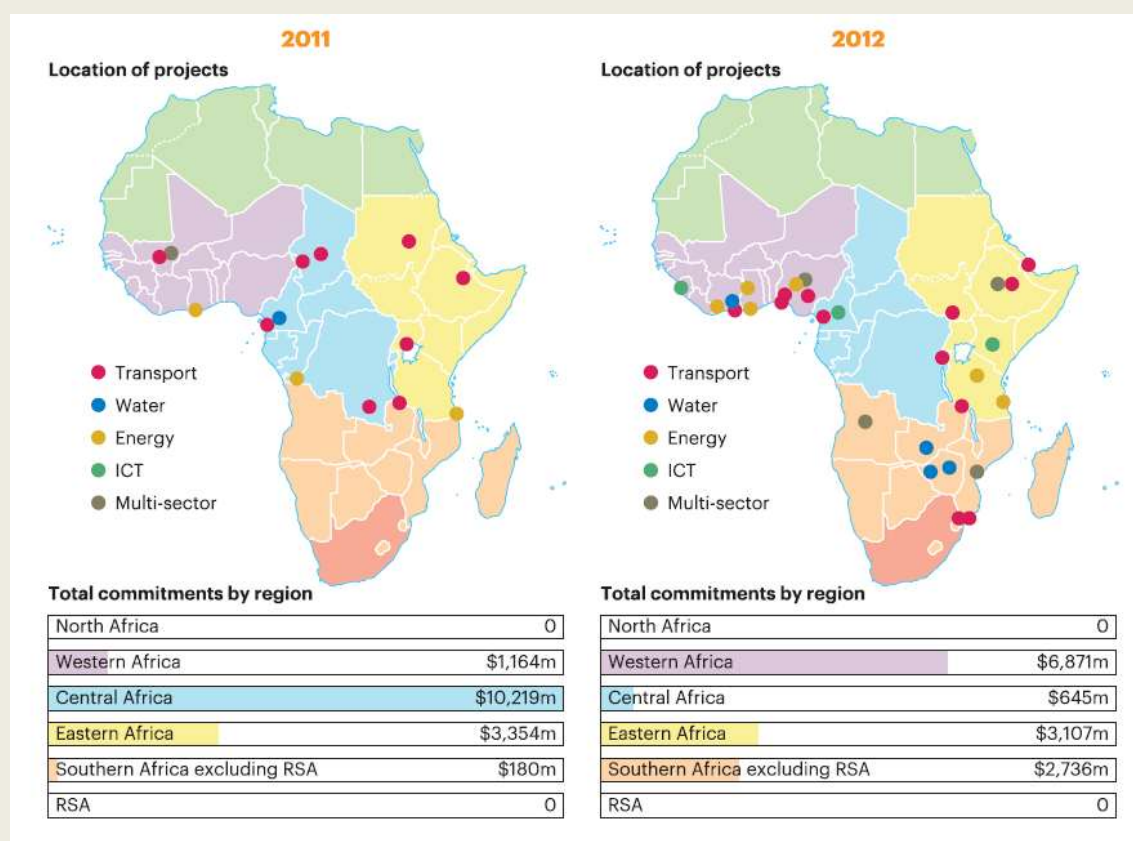
Flujos financieros para infraestructuras en África 2012 /Fuente: ICA 2012

La financiación externa suma **USD\$ 47,074 millones** y participan de la misma: Los bancos multilaterales de desarrollo con un 10.2%, los bancos regionales de desarrollo con un 1.7%, América con un 1.5%, Europa con un 5.6%, Grupo de países árabes con un 5.8% Asia con un 19.1%, y Sector privado un 8.9%. **El resto de la financiación, \$USD 42,197 millones** un 47.3%, corresponde a los distintos gobiernos nacionales africanos.

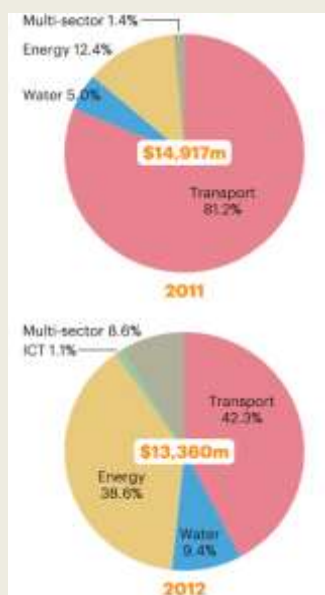
Si analizamos este cuadro, observaremos que **China** es el principal proveedor de fondos para infraestructuras en África a pesar de que su compromiso fue inferior al de 2011. Durante 2012 China comprometió aproximadamente USD\$13.4 millones cifra ligeramente inferior a la asumida en 2011 de \$USD 14.9 millones. África es para China

un importantísimo socio estratégico. *China Development Bank*, *Export-Import Bank of China* (*China Eximbank*) y *China-Africa Development Fund* (*CADF*) son los principales proveedores de financiación en el continente africano. China persigue oportunidades a través del continente en sectores como energía, transporte, e industrias extractivas. Ejemplos hay varios en distintos países africanos como son los casos de Angola, Nigeria, Sudan, Zambia como principales beneficiarios de la financiación china pero también otros países como Gana, (*este país ha firmado en 2011 con CADF China un préstamo de USD 800 millones para desarrollar la transmisión de gas y posteriormente en 2012 otra facilidad crediticia por USD 2.200 millones en relación con la necesaria infraestructura vinculada a la transmisión del gas ganes*) y Tanzania, que también ha firmado con Eximbank China un acuerdo por USD 1.200 millones en 2012 para la construcción de un pipeline de 230km desde Mtwara hasta Dar es Salam, emergen como principales receptores de fondos chinos.

China además *es el primer socio comercial de África*, con un intercambio comercial que excede de \$200 mil millones por vez primera en 2013. El comercio europeo con África fue de \$137 mil millones mientras que el de Estados Unidos totalizo \$96 mil millones.



China: Proyectos y compromisos 2011 y 2012 por regiones. Fuente: ICA 2012

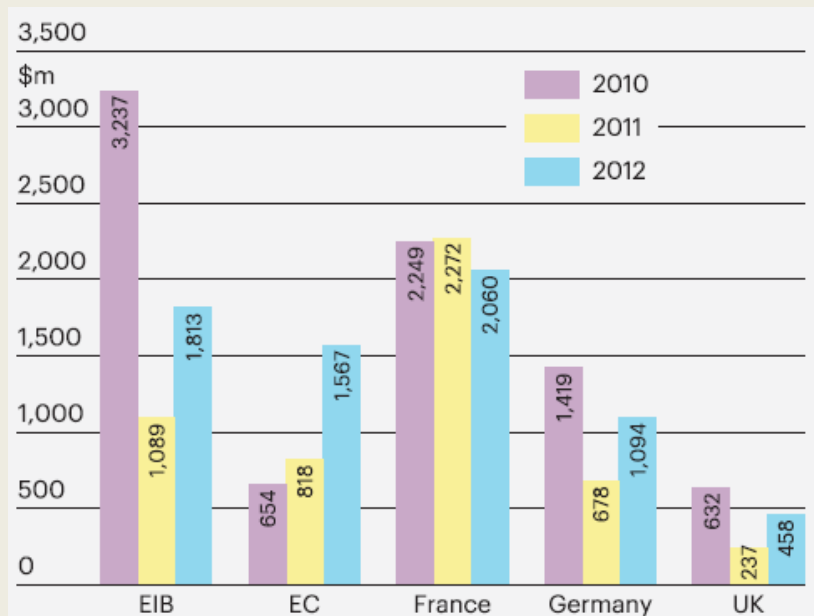


China: Financiación por sector/ICA 2012

Dentro de Asia también hay que destacar la aportación que hacen países como India y Corea del Sur. La mayoría de los **fondos indios** son líneas de crédito otorgadas por el Export-Import Bank of India que durante 2012 otorgó 7 líneas de crédito, por un importe total de USD\$ 667 millones para financiar proyectos de infraestructura la mayoría de ellos en el sector energético para países como Mozambique y Mali principalmente. **Corea del Sur** también se ha convertido en un importante proveedor de fondos para infraestructuras a través del EDCF *El Fondo de Cooperación Económica para el Desarrollo* que en 2012 firmó un préstamo de USD\$ 677 millones; fue el sector energético que se benefició de la mayoría de estos fondos. Parte de los cuales tuvieron como destino Marruecos (proyecto de la extensión de 700MW de la estación de Josf Lasfar).

Dentro de este apartado de financiación externa también hay que destacar a otros actores importantes como son **Los miembros del grupo árabe de coordinación** del que forman parte entre otros.. El Islamic Development Bank, Kuwait Fund for Arab Economic Development, Abu Dhabi Fund for Development, OPEC Fund for International Development, etc. En 2012 este grupo firmó en 2012 créditos por valor de USD\$ 5.200 millones para infraestructuras con distintos gobiernos africanos. Sus compromisos financieros van dirigidos a programas o proyectos de menor tamaño con una media de USD\$ 55 millones por proyecto. A raíz de las revueltas árabes de 2011, Túnez y Marruecos recibieron financiación para proyectos vinculados con la infraestructura de sus países por importes de USD\$ 460 millones y USD\$ 651 millones respectivamente, por parte de este grupo árabe destacándose especialmente el sector de los transportes con un 43% del total financiado. Otro sector destacado en este grupo es la energía con un 35% del total comprometido en 2012.

En lo que respecta a **Europa** el mayor volumen de compromisos financieros en 2012 proviene de aquellos países europeos pertenecientes al **ICA** (*Infrastructure Consortium for Africa*) y también algunas Instituciones Financieras Europeas de Desarrollo (ED-FI) provenientes de países no ICA.



Compromisos adquiridos por una selección de miembros europeos del ICA

(fuente :ICA2012)



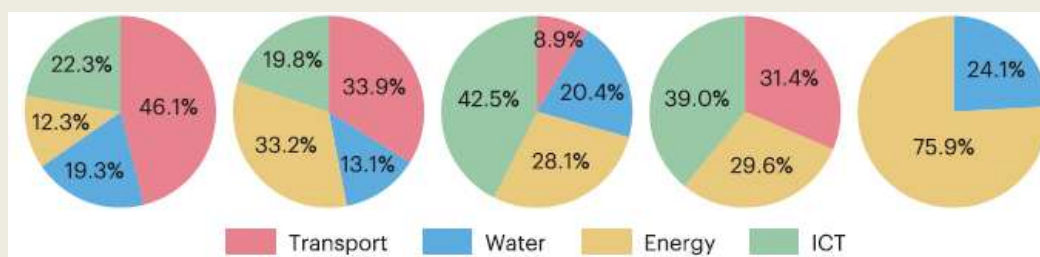
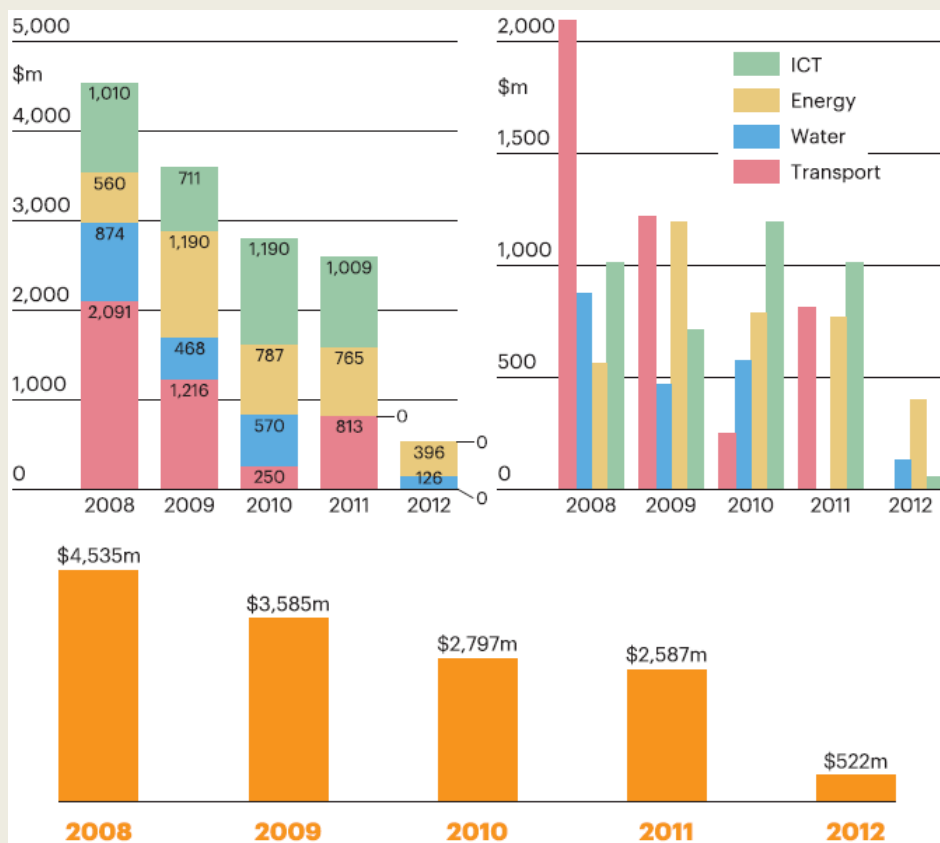
*Compromisos para infraestructuras de **países EDFI** en 2012/fuente ICA 2012*

EDFI es una asociación compuesta bilateralmente por 15 instituciones basadas en Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Italia, Holanda, Noruega, Portugal, España, Suecia, Suiza y Reino Unido. *España actúa a través de COFIDES*.

En lo que respecta a **los presupuestos nacionales africanos** para infraestructuras según información proveniente del ICA, los mismos han ido en aumento. Según las estadísticas facilitadas por este organismo para una selección de gobiernos de 20 países africanos el crecimiento en el gasto para infraestructuras aumento en un 8.6% de media entre 2010 y 2012. El sector más beneficiado de ello fue el energético con un 18.5% (*en términos de porcentaje de crecimiento anual compuesto*) y el de las TIC con un 24.1%. Las inversiones en agua y sanidad han aumentado también y están como prioritarias en las agendas políticas de los distintos gobiernos africanos con crecimiento medio del 13.9% entre 2010 y 2012. Los sectores con mayor asignación de presupuesto en 2012 fueron transporte y energía totalizando 36% y 30% respectivamente, del total de los presupuestos dedicados a infraestructuras.

En términos de importes de cada presupuesto nacional, los principales desembolsos en 2012 provienen de : Sudáfrica con \$USD 29.000 millones, Kenia con \$USD 3.400 millones, Namibia con \$USD 2.970 millones, Tanzania con \$USD 1.600 millones, y Etiopía con \$USD 1.650 millones. Los principales sectores beneficiados serían Energía, Transporte, TIC, Agua y sanidad.

En lo que respecta a **la participación privada** en la financiación de infraestructuras, la misma ha descendido en comparación con años anteriores a 2012. (ver cuadro a continuación).

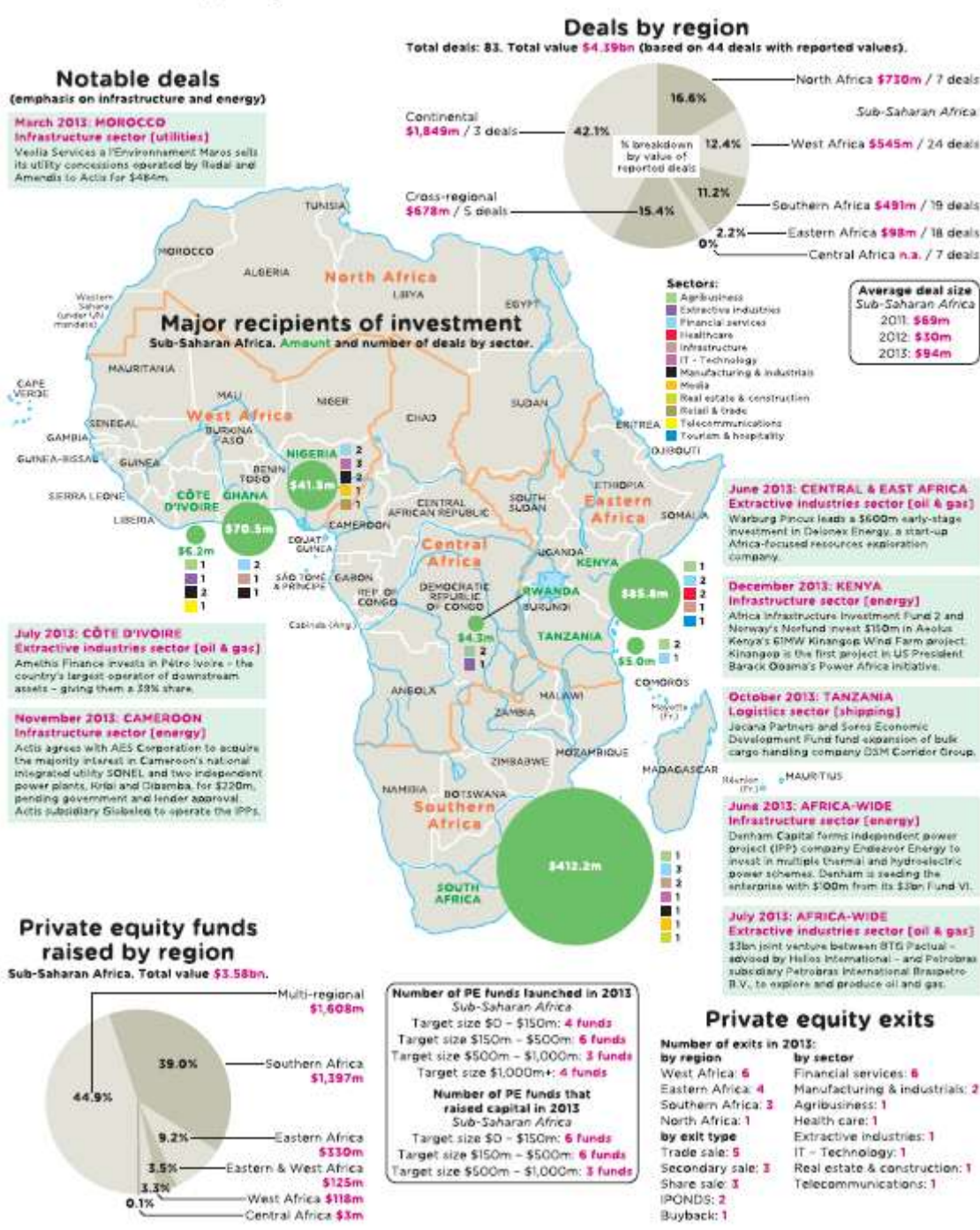


*Inversiones totales privadas por sector 2008-2012 sin contar con Marruecos y Sudáfrica.
(Fuente ICA2012.)*



Inversión total por parte de Sudáfrica y Marruecos en energía año 2012./fuente : ICA

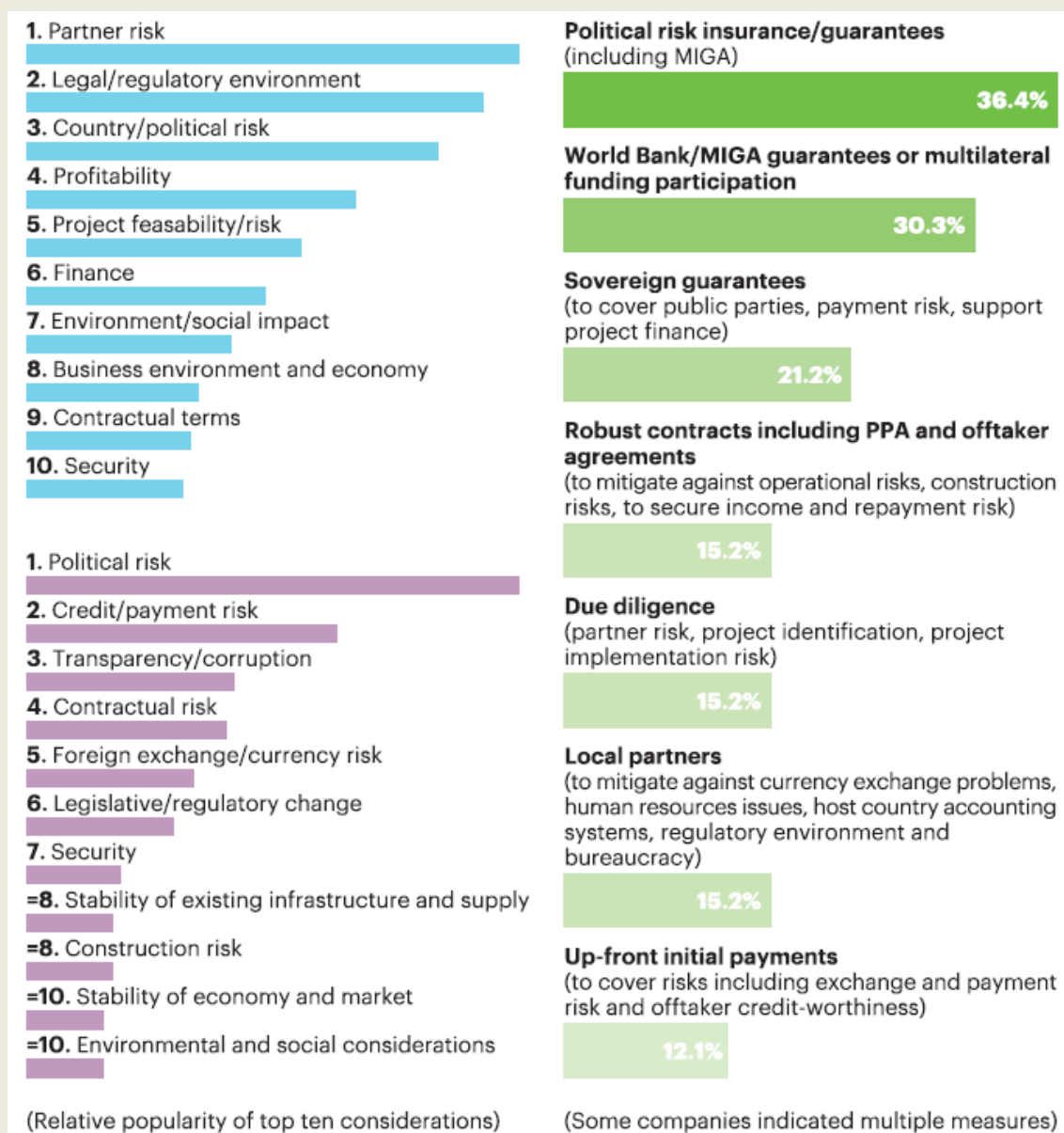
Private equity investment in 2013



www.crossborderinformation.com www.africa-assets.com

Un análisis del estudio llevado a cabo por el ICA de 2012 sobre la participación del sector privado, demuestra entre otros condicionantes, que el riesgo de contratar con el socio local es uno de los principales aspectos a tener en cuenta a la hora de invertir en África. Se incluyen además factores de riesgo como el jurídico y el de la regulación, riesgo político, viabilidad de los proyectos, impacto social etc. Destaca también el informe el papel que juegan las instituciones multilaterales y bilaterales, en relación con

la cobertura y mitigación de dichos riesgos. Todas ellas recomiendan la importancia de tener un socio local responsable y bien implantado en el país africano donde se produzca la inversión, pues ello supondría una ventaja importante de cara a la consecución del proyecto. A continuación se puede observar cuales son las principales consideraciones a la hora de decidirse a invertir, así como los riesgos que deben mitigarse y las medidas de cobertura utilizadas para ello.



Fuente ICA 2012.

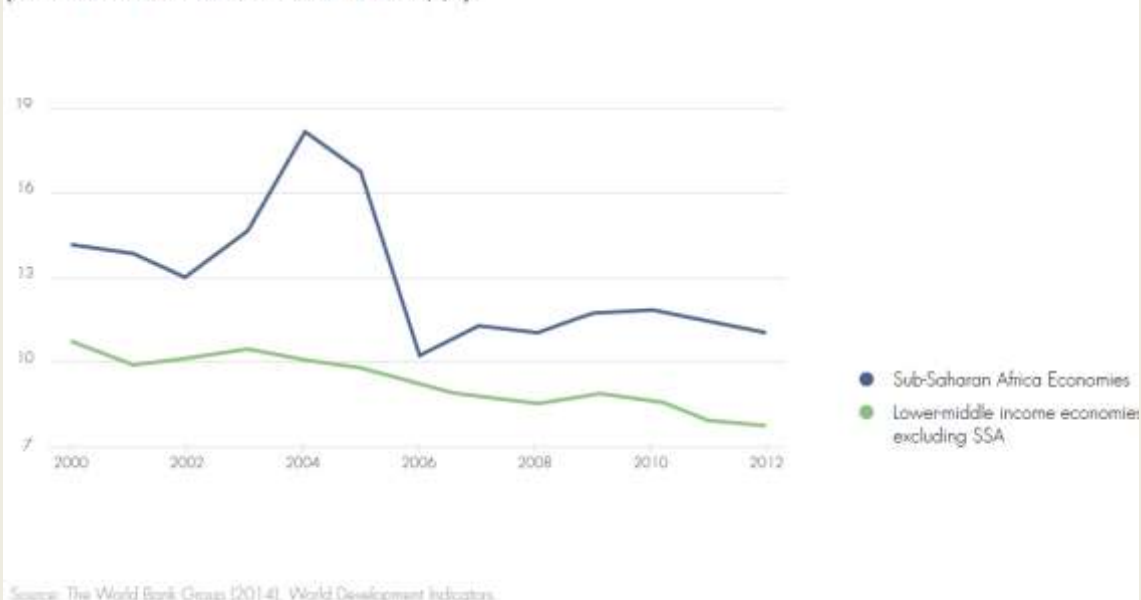
Con el fin de atraer la inversión privada es necesario pues que los países aseguren un mercado competitivo con una legislación transparente que respete los derechos de los negocios y asegure la transparencia de los mercados públicos. Mercados y sistemas bancarios más competitivos son igualmente necesarios.

No quisiera acabar este capítulo sin mencionar las dificultades de bancarización y el escaso desarrollo aun de los servicios bancarios existentes en los propios países africanos.

Desarrollar el sector financiero es uno de los retos más importantes que debe abordar el continente africano. La todavía insuficiente cobertura bancaria en los distintos países supone un contratiempo importante para el desarrollo y el crecimiento de muchas de sus economías.

La mayoría de los distintos sectores de la economía como pueden ser agricultores, pequeños comercios, empresas de menor tamaño etc. se encuentran muchas veces impotentes a la hora de acudir a un banco. La banca africana *-aunque ha mejorado gracias a la entrada de la banca extranjera-* sirve a una minoría de la población. Una manera de medir la cobertura del sistema financiero es mediante el ratio del crédito privado versus el PIB. Este ratio promedio supone un 31% en los países de bajos ingresos. En países como Uganda y Zambia es menor al 20% y en otros países como Chad es de un 5%. Como añadido a estos datos hay que señalar que solo un tercio de los países africanos tiene desarrollado un mercado de capitales el cual en muchos de ellos es pequeño y poco líquido. El débil papel de los bancos en África Subsahariana se refleja en los márgenes existentes entre los intereses de los préstamos, y el de los depósitos; el distanciamiento que hay entre ellos son de los más altos del mundo. Ver gráfico a continuación *fuerce : banco mundial indicadores 2014*

FIGURE 14 AFRICA HAS SOME OF THE WORLD'S LARGEST INTEREST RATE SPREADS (LENDING RATE MINUS DEPOSIT RATE, %)



Estas diferencias y estos tipos tan altos en los préstamos se deben a varias circunstancias entre las que destacaría como principales:

- *Una alta concentración del sistema bancario.* Por poner un ejemplo en *Mali* solo 3 bancos contabilizan 2/3 de los activos y 70% de los depósitos en el país, en *Etiopía* el sector bancario comprende un solo banco público y 18 bancos comerciales siendo este banco público quien asume el 70% del mercado. En *Mozambique* por ejemplo los activos del sistema bancario está concentrado solo en tres bancos.
- *Acceso y tamaño.* En líneas generales el sistema bancario opera en enclaves muy pequeños lo que dificulta el acceso de la población a los bancos. Los servicios financieros están en gran parte suscritos por agentes informales como pequeñas compañías de finanzas, casas de depósitos, y agentes de préstamos. En *Etiopía* solamente 7 millones de habitantes sobre una población de 90 millones tiene depósitos bancarios y solo 120.000 habitantes tiene préstamos con bancos (datos 2012)
- *Entorno regulatorio.* Aún muy frágil y escaso. En muchos casos los bancos no favorecen la inversión privada de las empresas y prefieren operar con el gobierno en operaciones comerciales mucho más lucrativas para ellos. En *Etiopía* por ejemplo los bancos están obligados a mantener el 27% de su cartera de activos en obligaciones del banco estatal del país. En *Zambia* el gobierno ostenta una participación en 39 empresas públicas muchas de las cuales dan pérdidas y reciben financiación de los distintos bancos con la garantía del estado (esto no solo ocurre en *Zambia* este ejemplo podríamos aplicarlo al *Túnez* de los años 2006-2011)
- *Hay otras consideraciones como la división entre lo urbano y lo rural* siendo los operadores rurales los más afectados al no disponer de cuenta bancaria (un 20%). La mayoría de los africanos viven y trabajan en el campo (aunque es cierto que la población urbana va en aumento) y ello supone una dificultad añadida para conseguir un crecimiento inclusivo. *La división de géneros*, la mujer se enfrenta a numerosas barreras sociales, culturales y legales para poder participar en el sistema financiero. *Y otros factores* como son la pobreza no hay dinero suficiente para abrir una cuenta bancaria, altos costes de mantenimiento de una cuenta bancaria, falta de documentación necesaria para su apertura y falta de confianza etc.

Conclusiones

A modo de resumen los principales pilares de las infraestructuras en África subsahariana serían:

La infraestructura logística ... calidad de los puertos, carreteras, aeropuertos, ferrocarril, y desarrollo de la red doméstica de transporte, **La infraestructura**

de comunicación ...red telefónica y acceso a internet **La infraestructura administrativa**... estado del régimen aduanero, reglamentación del estado, clima de los negocios: Tiempo, coste, procedimientos administrativos, lo que **Achille Mbembe** uno de los intelectuales más respetados en África denominó “el carácter senil del poder administrativo africano” . **La infraestructura del sector financiero**...la disponibilidad de los servicios financieros, la solidez de los bancos, el acceso al crédito, protección de los accionistas minoritarios, créditos domésticos al sector privado etc. y para todo ello **una necesaria financiación** por parte de todos los agentes públicos y privados destacando la participación público-privada en la financiación de proyectos de infraestructuras.

Los retos y el tamaño de los mismos se equiparan a las dimensiones del continente, África son cincuenta y cuatro estados, treinta millones de km², dos mil lenguas distintas, África será seguramente el único continente que no llegara en 2015 a los objetivos de milenio para el desarrollo especialmente en los campos de sanidad y educación, sin embargo África no desaparecerá pues hay muchos actores hoy interesados en ella, pero debe ser la propia África la que dé señales internas de cambio con proyectos de desarrollo bien concebidos y articulados.