

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

José BARBERO

SUMARIO: I. Introducción. II. El sector transporte y su diversidad subsectorial. III. Cambios en el escenario macro: de la escasez a la abundancia. IV. La coordinación de la inversión pública y privada en el sector transporte. V. Las dificultades para asignar proyectos a las diversas modalidades de adquisición-financiamiento. VI. Los desafíos en el sector público. VII. Los desafíos para incrementar la participación privada. VIII. Conclusiones.

I. INTRODUCCIÓN

Se analizarán los problemas del sector transporte, no sólo en México sino también en América Latina, pues los problemas suelen ser similares. Para empezar se plantearán los principales problemas de provisión de infraestructura en el transporte. Se intentará exponer qué es el sector transporte y su diversidad subsectorial, como segundo aspecto se analizarán los cambios en el escenario macro: de la escasez a la abundancia. El siguiente aspecto será la coordinación de la inversión pública y privada en el sector transporte, las dificultades para asignar proyectos a las diversas modalidades de adquisición-financiamiento, los desafíos al interior del sector público y, por último, los desafíos para incrementar la participación privada.

II. EL SECTOR TRANSPORTE Y SU DIVERSIDAD SUBSECTORIAL

El sector transporte se compone de diversos segmentos. La división que se haga depende de lo que se transporta: pasajeros o cargas, y por dónde se transporta: en una escala de flujo urbana, interurbana e internacional, pues lo que se busca es satisfacer las necesidades de esos rubros para transportarse de un lugar a otro mediante la diversidad de especificidades técnicas que se han apoyado en las grandes tecnologías de hoy en día. Si bien esto es un conjunto como tal, recientemente se ha dado un fenómeno de especialización en algún medio de transporte en específico o en un sector en especial, con lo que se ha perdido el sentido de unidad que tienen en esencia.

En los últimos tiempos las demandas con respecto a la unidad del sector transporte han ido cambiando y actualmente se cuenta con nuevas tecnologías para evitar los retrasos, casi siempre se adecuan las políticas públicas a la realidad del sector transporte.

III. CAMBIOS EN EL ESCENARIO MACRO: DE LA ESCASEZ A LA ABUNDANCIA

En la actualidad ha crecido la economía y la demanda, eso tiene varios impactos. En el caso de la demanda, ésta ha crecido más que la economía y ello tiene que ver con la globalización; se ha dado el crecimiento de los flujos de transporte (comercio y motorización), pues mientras mayor capital tiene las personas, mayor será la realización de viajes, lo que a su vez hará incrementar la demanda en financiamiento de transporte. Otro rasgo importante será que el aspecto fiscal es mejor, pues los gobiernos cuentan con dinero que antes no tenían y de esta forma se busca recuperar el terreno perdido en infraestructura básica social y tratar de avanzar en los temas de puertos, ferrocarriles, carreteras, etcétera; otro de los aspectos de esta bonanza pública será el apetito por invertir por parte del sector privado. Todos estos aspectos favorables tienen un impacto en la oferta suficiente, pues con el crecimiento de la

demanda, se percibe que no hay oferta por lo que se dé el aumento de precios y el comportamiento cíclico.

IV. LA COORDINACIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA EN EL SECTOR TRANSPORTE

El sector transporte es muy diverso y tiene componentes de infraestructura y de servicio, es cierto que la provisión futura de la infraestructura como la prestación del servicio de transporte en algunos casos no ha contado con apoyos e inversiones por parte de lo que es la inversión privada, por estar reservada a la inversión pública, aunque existe un conjunto de actividades que le son fácilmente transferibles al sector privado en cuanto a inversión, y hay otro conjunto de actividades que son casi imposibles de transferir al sector privado y hay un sector que denominaremos mixto, en el cual tanto la inversión pública como la privada pueden intervenir.

En los años noventa del siglo XX se dieron muchas concesiones de sistemas que ya se encontraban funcionando y de esta forma, al no tener que invertir para poder iniciar el proyecto, se tuvieron más ganancias en la eficiencia del funcionamiento del proyecto y la recuperación del capital; estos proyectos tienen tiempo de vida muy grandes, por lo cual el impacto genera empleo los dos o tres primeros años en que se construye, pero lo que importa es saber qué impacto tiene al pasar 30 o 40 años de vida útil.

V. LAS DIFICULTADES PARA ASIGNAR PROYECTOS A LAS DIVERSAS MODALIDADES DE ADQUISICIÓN-FINANCIAMIENTO

Como ya analizamos, el sector permite que haya emprendimientos puramente públicos, emprendimientos privados y emprendimientos mixtos, estas modalidades para comprar y financiar generan una demanda importante de creatividad y previsión por parte de los Estados pues hace algunos años el financiamiento e intervención sólo era público, pero en un mundo globalizado como el de hoy, es necesaria la participación del sector privado y

la utilización de nuevas herramientas para lograr la mayor eficacia en las inversiones mixtas.

Para lograr el éxito en los proyectos en los que se invierte se debe tener un objetivo en cuanto al transporte para, de esta forma, determinar su eficiencia, algunos proyectos de transporte tienen una complejidad mucho mayor pues su objetivo no sólo es proveer movilidad de pasajeros o cosas, sino también obedecer a ciertas políticas ambientales, sociales, etcétera.

Por tanto, hoy cuando se diseña un proyecto de transporte se da un ejercicio de multiplicidad de objetivos, y ese es el desafío que tienen las políticas de transporte en los países, pues otras áreas de gestión pública esperan resultados de ellos.

Novedosas modalidades de procurement-financing

- Obras públicas.
- Concesiones.
- APP.
- APF cofinanciado entre gobierno nacional y local.
- Especificación de estándares pago *cutput-based*.
- No hay mecanismo que asegure la óptima selección.

VI. LOS DESAFÍOS EN EL SECTOR PÚBLICO

1. *La planificación*

- Las definiciones *top-down*, sus limitaciones para resolver qué hacer.
- Planes estratégicos: cómo elegir bien los proyectos.
- La “economía política” de la infraestructura.
- La conveniencia del análisis *ex post*.
- La dinámica de la agenda: las necesidades van cambiando.

2. *La evaluación de los proyectos: calidad, no sólo cantidad*

- Dificultades técnicas con los impactos indirectos.
- La capacidad de gestión: ¿tiempos de reingeniería?
- Una organización concebida para frenar.
- Los cambios, procesos, organización, reglas, sistemas.
- Las dificultades del cambio: técnicas y políticas.

VII. LOS DESAFÍOS PARA INCREMENTAR LA PARTICIPACIÓN PRIVADA

- La organización del sector público: unidad de APP centralizada. Pros y contras: la ventaja más grande: que tiene el poder de concentrar el *know how*, y la mayor desventaja es que la perspectiva está orientada a las transacciones individuales y no a las políticas.
- El papel de la iniciativa privada.
- La asignación de riesgos: transparente y eficiente y el problema de los pasivos contingentes.
- Los marcos regulatorios y los entes reguladores disparadores de la inversión.
- Reformas de segunda generación para adecuar los marcos regulatorios.

VIII. CONCLUSIONES

Hay que resaltar que el funcionamiento del sector público figura en el centro de la escena, a pesar de la intervención el sector privado. Las reformas en el sector público son muy importantes y deben ser atendidas debido a las funciones estratégicas que este sector conlleva.

El carácter multiobjetivo de los proyectos de transporte, en la vida de la sociedad se implican diariamente, por lo que se requiere tener una visión multidisciplinaria, para, desde el enfoque del sector transporte, se tengan en cuenta las políticas ambientales, sociales, políticas de consumo de petróleo, etcétera.