

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Óscar DE BUEN RICHKARDAY

SUMARIO: I. *Antecedentes*. II. *Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012*. III. *Fuentes de financiamiento*. IV. *Perspectiva 2008*. V. *Retos para el desarrollo de infraestructura en México*. VI. *Conclusión*.

I. ANTECEDENTES

La infraestructura es fundamental para el desarrollo económico y social y provee el fundamento de la actividad económica moderna. México tiene rezagos en infraestructura que afectan la calidad de vida de la población y reducen la competitividad de su economía debido a que durante muchos años no se invirtió lo suficiente en ella. En la actualidad, en nuestro país coexisten necesidades de conservación, modernización y expansión de la infraestructura que deben ser atendidas, la inversión pública no alcanza para atender la totalidad de los requerimientos de infraestructura, por lo que debe ser complementada con recursos privados.

Para aumentar la inversión en infraestructura, tanto pública como privada, se requiere emplear nuevos mecanismos de desarrollo de infraestructura, perfeccionar los esquemas de asociación público-privada, fortalecer la capacidad institucional y modernizar el marco legal y regulatorio, entre otros factores.

II. PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2007-2012

Dentro del Programa Nacional de Infraestructura, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) participa en los sectores de carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, transporte multimodal y telecomunicaciones.

En estos sectores, la inversión esperada durante 2007-2012 será la siguiente:

Tabla 1

| <i>Sector</i> | <i>Monto de la inversión</i> | <i>Recursos públicos</i> | <i>Recursos privados</i> |
|--------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Carreteras | 287 | 159 | 18 |
| Ferrocarriles | 49 | 27 | 22 |
| Puertos | 71 | 16 | 55 |
| Aeropuertos | 59 | 32 | 27 |
| Telecomunicaciones | 283 | 19 | 264 |
| Total | 749 | 253 | 469 |

Esta inversión representa casi 30% del total a invertir durante 2007-2012, lo que resalta la importancia de este sector para el programa.

En el sector transporte, las inversiones previstas para la construcción y modernización de infraestructura constituyen montos sin precedentes en la historia moderna del país.

1. *Ejes rectores del Programa Carretero 2007-2012*

Las estrategias del Programa Nacional de Infraestructura en materia carretera son las siguientes:

- Dar prioridad a la conservación de los tramos más transitados de la red y asegurar que todas las carreteras de la red federal estén en condiciones buenas o adecuadas.
- Poner en servicio 100 proyectos de carreteras completas, incluyendo 20 libramientos y accesos, 20 carreteras nuevas, 42 carreteras ampliadas y modernizadas, 15 carreteras interestatales y tres puentes fronterizos.

- Ampliar la extensión de la red de caminos rurales y asegurar su mantenimiento.
- Mejorar la calidad del servicio y la seguridad, y reducir los costos de operación para los usuarios de la red carretera nacional.

2. Programa de Infraestructura Carretera 2007-2012

El Programa prevé las siguientes inversiones:

Tabla 2

| <i>Subprograma</i> | <i>Longitud (km)</i> | <i>Inversión (mdp)</i> |
|--|----------------------|------------------------|
| Modernización estratégica de la red | 9023 | 126,569 |
| Libramientos y accesos | 1,320 | 44,328 |
| Carreteras interestatales | 1,757 | 11,530 |
| Obras complementarias en la red federal | 1,338 | 14,564 |
| Caminos rurales y alimentadores | 4,000 | 20,000 |
| | <i>17,43</i> | <i>216,991</i> |
| Conservación de la red federal | 44,757 | 40,392 |
| Estudios, proyectos y liberación de derecho de vía | N. A. | 30,000 |
| Total | N. A. | 287,383 |

De este total, se estima que 55% provendrá de recursos públicos y el resto de aportaciones privadas.

III. FUENTES DE FINANCIAMIENTO

Los esquemas de financiamiento con las que se generarán las inversiones a realizar en los 100 proyectos estratégicos son:

- Presupuesto de Egresos de la Federación, a través del cual se aportarán 79,012 mdp, equivalentes al 38.9% del total.
- Proyectos de Prestación de Servicios (PPS) a través de los cuales se invertirán 13,410 mdp, equivalentes al 6.6% del total.
- Concesiones otorgadas a terceros, a través de los cuales se generarán 49,110 mdp, equivalentes al 24.2% del total.
- Concesiones existentes, a través de los cuales se generarán inversiones por 19,795 mdp, equivalentes al 9.7% del total.
- Aprovechamiento de activos para apoyar el desarrollo de nueva infraestructura por 41,917 mdp, equivalentes al 20.6% del total a invertir.

IV. PERSPECTIVA 2008

Por segundo año consecutivo el Congreso de la Unión autorizó un presupuesto sin precedentes para la inversión en carreteras (40,000 millones de pesos).

Además, SCT tiene 30 proyectos en marcha o por iniciarse en 2008 con base en los esquemas de concesiones, proyectos de prestación de servicios (PPS) y aprovechamiento de activos. De ellos:

- 14 son concesiones con una inversión de 27 mmdp para desarrollar 935.9 kilómetros de carreteras.
- Siete son proyectos de prestación de servicios (PPS) a través de los cuales se invertirán 15 mmdp para construir 605 kilómetros de carreteras.
- Cuatro son proyectos con una longitud de 92 kilómetros que se desarrollarán bajo el esquema de aprovechamiento de activos con una inversión de 1.5 mmdp.
- Cinco son proyectos desarrollados con concesiones existentes con una inversión de 25 mmdp con una longitud de 430 kilómetros.

Durante 2008 y 2009, SCT esperaba poner en marcha otros 39 proyectos mediante asociación con el sector privado, con inversiones del orden de 61,000 mdp.

1. Otros modos de transporte

La inversión en infraestructura de otros modos de transporte también será muy importante durante los próximos años.

Existen proyectos importantes, como los sistemas 1, 2 y 3 del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, el corredor multimodal de Punta Colonet, el nuevo aeropuerto de la ciudad de México, la consolidación de corredores multimodales y la construcción y ampliación de diversos puertos y aeropuertos.

Estos proyectos requieren inversiones por más de 160 mil mdp y serán desarrollados también a través de esquemas de asociación público-privada.

2. El escenario actual para la implementación del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012

Por primera vez en décadas, hoy existen condiciones favorables para el financiamiento y desarrollo de proyectos de infraestructura. Ello se debe a:

- Un entorno macroeconómico estable.
- La existencia de recursos económicos adicionales producto de la reforma fiscal.
- La disponibilidad de esquemas y proyectos aceptados por el mercado.
- El interés de empresas líderes nacionales e internacionales de gran experiencia y capacidad.
- La existencia de activos en los que se puede apoyar el desarrollo de los proyectos.

Sin embargo, de no fortalecer la capacidad para el desarrollo de proyectos, se podría perder esta ventana de oportunidad para impulsar la competitividad, generar empleos y superar las desigualdades que afectan a grandes grupos de la población nacional.

V. RETOS PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA EN MÉXICO

Los principales retos para el desarrollo de inversiones en infraestructura son:

- Aumentar la capacidad para la formulación, financiamiento y desarrollo de proyectos en todos los niveles de gobierno y para todo tipo de infraestructura.
- Adecuar la normatividad presupuestal, ambiental, fiscalizadora, de contratación, etcétera, para promover la inversión en infraestructura.
- Incrementar la capacidad de respuesta y los mecanismos de coordinación entre las dependencias que intervienen en la instrumentación de los proyectos (Banobras, Semarnat, SCT, SHCP, Indaabin, etcétera).
- Establecer criterios claros y transparentes para desarrollar, evaluar, y adjudicar proyectos de manera rigurosa.
- Integrar una cartera de proyectos que permita el desarrollo continuo, sustentable y eficiente de proyectos de infraestructura.

Modificación a la normatividad en el sector infraestructura

Para modernizar la normatividad, es necesario diseñar un nuevo marco legal y regulatorio que responda a los requerimientos del Programa Nacional de Infraestructura y el Programa Carretero 2007-2012 y sus esquemas de asociación público-privada (concesiones, PPS y aprovechamiento de activos), que refleje las

condiciones actuales del país y que proporcione un marco útil para la instrumentación de proyectos. Este nuevo marco legal y regulatorio debe abordar lo siguiente:

- Nuevos mecanismos y procesos expeditos para la liberación del derecho de vía.
- Nuevas reglas para la contratación de estudios y proyectos.
- Enfoque moderno para el otorgamiento de licitaciones y contratos, incluyendo la homologación de documentos y procedimientos.
- Modernización del marco legal y regulatorio para la inversión y desarrollo de infraestructura.

VI. CONCLUSIÓN

México tiene grandes necesidades de infraestructura, y por primera vez en muchos años tiene recursos, esquemas y activos para efectuar significativas inversiones. Sin embargo, existen factores que desalientan el desarrollo de infraestructura, como un marco legal antiguo, una normatividad excesiva, una cultura de trabajo que prioriza el “por qué no” sobre el “cómo sí” y una debilidad institucional para la preparación y gestión de infraestructura.

El sector enfrenta el gran reto de modernizar y actualizar el entorno legal y normativo de la actividad, así como el de fortalecer su capacidad institucional, para que México avance con la rapidez y calidad necesarias en el desarrollo de su infraestructura.