

CONCLUSIÓN

5

capítulo



CONCLUSIÓN

D

Desde hace muchos años, la cuantía de los recursos presupuestales que el Gobierno Federal ha podido destinar a la inversión en carreteras a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha sido muy inferior a los montos que se requerirían para atender las necesidades de construcción nueva, modernización y ampliación, conservación y extensión que plantea el desarrollo de México.

Como consecuencia, a través de los años se ha generado un rezago entre las condiciones que debería reunir un sistema carretero con la cobertura, la capacidad y las condiciones físicas que hoy requiere el país y las propias de la red carretera con que hoy cuenta México.

Sin embargo, la viabilidad de que ese rezago sea atendido con fuentes exclusivamente presupuestales es cada vez me-

nor, pues hoy el presupuesto público está cada vez más sujeto a las prioridades del gasto social y del combate a la pobreza.

En tal virtud, en el sector comunicaciones y transportes, y muy particularmente en el sector carretero, es crítico encontrar mecanismos para el financiamiento de inversiones con la participación del sector privado y que, en esa medida, permitan acelerar el desarrollo del sector carretero sin depender solamente de los presupuestos públicos.

Por tal motivo, durante la administración federal 2000-2006 una de las mayores prioridades de la Secretaría consistió en buscar y desarrollar fórmulas financieras que, sin depender en exclusiva de los recursos públicos, pero sí buscando mecanismos apropiados para combinarlos con créditos bancarios y capital de riesgo

provenientes del sector privado, permitirán atraer este tipo de recursos a la ejecución de proyectos de inversión en el sector carretero.

Como resultado de los esfuerzos emprendidos, así como de la positiva evolución del entorno macroeconómico nacional, al final de esta administración es posible afirmar que la Secretaría dejará como legado bases muy sólidas para permitir, durante los próximos años, un acelerado desarrollo del sector carretero nacional.

La aseveración anterior está respaldada por tres elementos fundamentales, el primero de los cuales es la estabilidad macroeconómica lograda por la presente administración, que ha permitido controlar el crecimiento de la inflación, abatir las tasas de interés, preservar el grado de inversión de la economía mexicana y generar confianza y certidumbre entre los participantes en el mercado.

El segundo gran elemento lo constituye el diseño de esquemas competitivos y realistas de asociación público-privada en el sector carretero y su aplicación a proyectos bajo condiciones atractivas para inversionistas, instituciones financieras, aseguradoras y demás grupos presentes en el mercado, a través de los cuales se ha logrado recuperar su interés y su confianza después de que prácticamente habían desaparecido como consecuencia de los problemas que atravesó el programa de concesiones de autopistas de los años noventa.

Finalmente, el tercer elemento se deriva de la positiva evolución de las autopistas y puentes rescatados por el Gobierno Federal en 1997.

Estos activos carreteros, hoy concentrados en el Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (Farrac) representan un enorme potencial para

el sector carretero, pues sin sacrificar la solidez financiera del fideicomiso ni su capacidad de cumplir con sus compromisos de pago, cada vez es más viable generar excedentes que, a través de esquemas de financiamiento apropiados, contribuyan al financiamiento de la evolución del sistema carretero de México.

La conjunción de los factores mencionados en los párrafos anteriores -estabilidad macroeconómica, confianza e interés del mercado, esquemas viables aplicados a proyectos atractivos y aprovechamiento de activos carreteros- sin duda ofrece una sólida plataforma para impulsar el desarrollo del sector carretero durante los próximos años.

Para concretarlo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes trabaja permanentemente en la integración de carteras de proyectos susceptibles de ser llevados a cabo a través de modalidades de asociación público-privado, en el perfeccionamiento de los esquemas disponibles y sus variantes de aplicación a los diferentes proyectos y en el fortalecimiento de su capacidad institucional para gestionar y administrar estos programas con los mejores resultados posibles.

En la próxima administración federal 2006-2012, otorgar un impulso significativo al desarrollo del sistema carretero nacional es una aspiración con muy altas posibilidades de conseguirse. Los elementos para lograrlo están disponibles, por lo que sólo falta movilizar voluntades y dar forma a programas con acciones que lleven a concretar esa posibilidad.

DIRECTORIO

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Pedro Cerisola y Weber
Secretario

Jorge Fernández Varela
Subsecretario de Infraestructura

Aarón Dychter Poltolarek
Subsecretario de Transporte

Jorge Álvarez Hoth
Subsecretario de Comunicaciones

María de la Luz Ruíz Mariscal
Oficial Mayor

Oscar de Buen Richkarday
Director General de Desarrollo Carretero

Cedric Iván Escalante Sauri
Director General de Carreteras

Arturo Manuel Monforte Ocampo
Director General de Conservación de Carreteras

Juan Manuel Orozco y Orozco
Director General de Servicios Técnicos

Antonio Alvarado Briones
Director General de Comunicación Social

Esta edición consta de 3,000 ejemplares.
Su realización estuvo a cargo
de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la
Secretaría de Comunicaciones y Transportes