

**Foro Iniciativa 5431 Ley General de Infraestructura Vial y  
Experiencias Internacionales en la operación de carreteras**

# **LA EXPERIENCIA DE MÉXICO EN LA INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL**

Oscar de Buen Richkarday  
Ciudad de Guatemala, 8 de junio de 2018

# NECESIDAD DE INFRAESTRUCTURA VIAL

- En México y el mundo, a lo largo del siglo XX el transporte carretero se consolidó como el principal medio de transporte de carga y de pasajeros.
- Hoy, la infraestructura vial es esencial para el funcionamiento de todo país moderno, por lo que es primordial asegurar su operación bajo cualquier circunstancia.
- La infraestructura vial proporciona acceso a localidades remotas, asegura la comunicación permanente entre los principales centros de actividades y promueve el desarrollo en todos los órdenes.
- Por consiguiente, los sistemas viales se requieren para crecer, generar empleos, dar oportunidades y aumentar la calidad de vida de la población.
- A pesar de todas sus ventajas, las necesidades de inversión en el sistema vial superan por mucho a las disponibilidades presupuestales.

# CONTEXTO Y RETOS DEL FINANCIAMIENTO VIAL

- En cualquier país, el sector vial tiene grandes requerimientos de inversión:
  - ✓ Mantenimiento de carreteras existentes
  - ✓ Modernización y aumento de capacidad de principales rutas
  - ✓ Construcción de vías nuevas
  - ✓ Aumento de la seguridad vial y reducción del impacto ambiental
- Las fuentes habituales de recursos para inversión en carreteras son:
  - ✓ Presupuesto general del estado
  - ✓ Impuestos al combustible (Fondo Vial)
  - ✓ Peajes
- Dada la insuficiencia de los presupuestos generales, cada vez es más frecuente recurrir a los impuestos al combustible y a los peajes.

# CARACTERÍSTICAS DEL FINANCIAMIENTO CON PEAJES

- Los peajes son una valiosa fuente de recursos para financiar inversiones en carreteras, pero no son de aplicación general:
  - ✓ Es poco común poderlos aplicar para financiar trabajos de mantenimiento de vías libres de peaje.
  - ✓ No se pueden utilizar para construir caminos de acceso a zonas aisladas.
  - ✓ Puede complicarse aplicar peajes a rutas mejoradas.
- Sin embargo, el cobro de peajes aumenta la viabilidad de llevar a cabo obras que de otra manera no se harían.
- Los peajes permiten recaudar ingresos para pagar créditos bancarios y capital de riesgo utilizados para financiar obras.
- Los créditos y el capital usados para las obras de infraestructura vial liberan recursos públicos para el gasto social.

# PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA RED CARRETERA MEXICANA

- En México, las carreteras atienden el 98% del movimiento de pasajeros y el 70% del movimiento doméstico de carga terrestre.
- La red carretera de México tiene alrededor de 400,000 kilómetros de longitud, de los cuales 130,000 km están pavimentados.
- De las vías pavimentadas, 42,000 km forman parte de la red federal de carreteras y otros 8,000 km son autopistas de cuota federales.
- Los 80,000 km pavimentados restantes pertenecen a las redes estatales de carreteras, junto con otros 270,000 km de caminos rurales y carreteras no pavimentadas.
- Los 15 corredores troncales de la red federal de carreteras tienen una longitud total de 19,781 km y comunican a las grandes ciudades, centros de producción y consumo, puertos marítimos y fronterizos, terminales, centros de transferencia de carga, centros turísticos y comunidades aisladas.

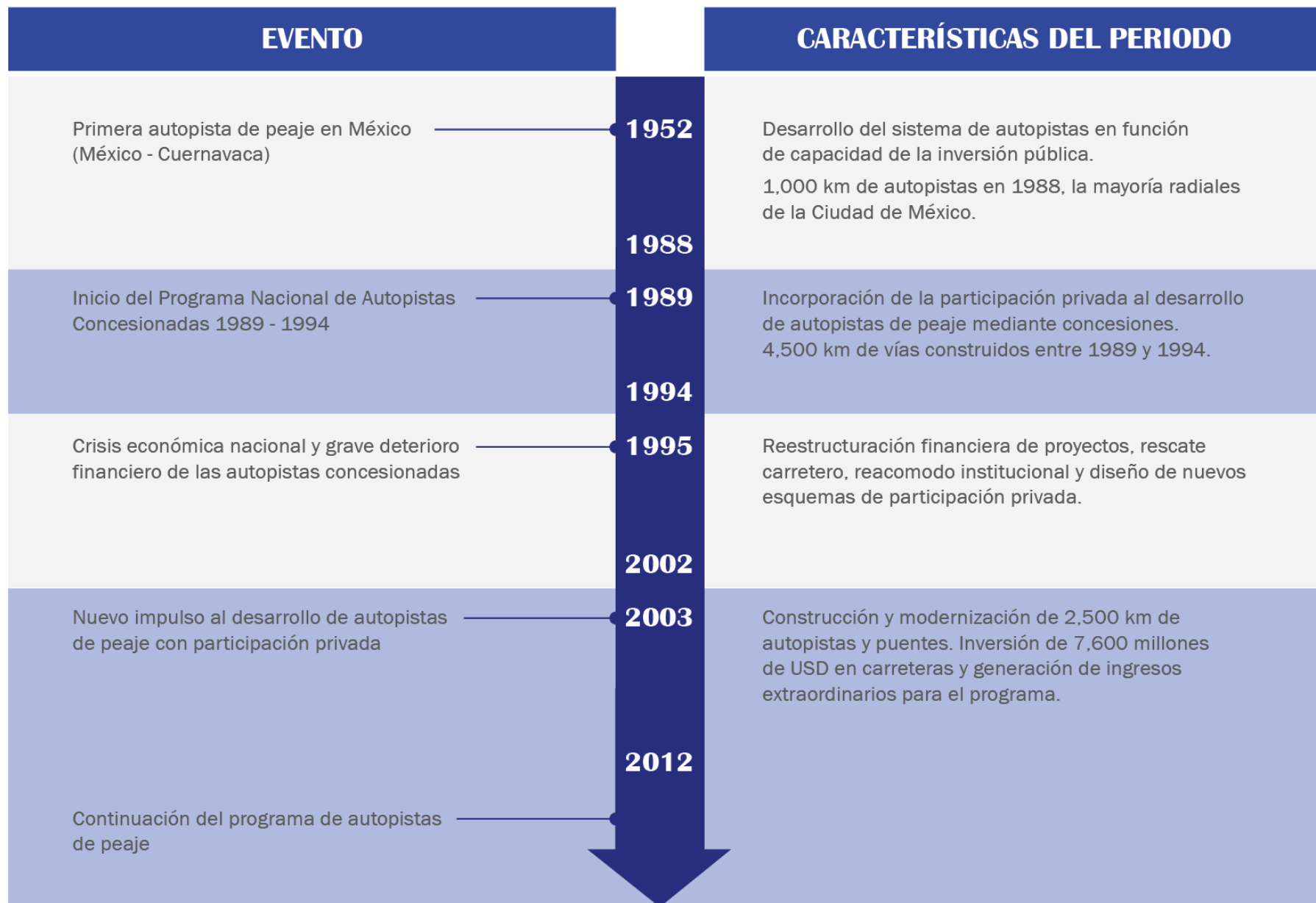
# LOS 15 CORREDORES CARRETEROS TRONCALES



# CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE AUTOPISTAS

- El sistema carretero de México cuenta con 109 autopistas y 47 puentes federales de peaje, con una longitud total de 7,960.3 kilómetros. Casi todos estos activos pertenecen a algún corredor carretero troncal.
- En 2016, por la red de autopistas federales circularon a diario 1.34 millones de vehículos, entre los cuales el 72% correspondió a automóviles.
- Ese mismo año, el sistema de autopistas de cuota generó ingresos del orden de 3,000 millones de US dólares.
- En promedio, las tarifas/km son del orden de 12 centavos de dólar/km para automóviles, y entre 24 y 36 centavos de dólar/km para camiones de todos tipos.
- En 2016, 17 autopistas del sistema generaron ingresos por más de 50 millones de dólares cada una. La autopista con mayores ingresos generó 250 millones de dólares.

# CRONOLOGÍA DEL DESARROLLO DE AUTOPISTAS DE PEAJE EN MÉXICO





# PAPEL DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO - PRIVADAS

- En la experiencia de México, las asociaciones público-privadas y los peajes han sido esenciales para la expansión y modernización de las principales vías de la red carretera.
- Las asociaciones público-privadas y los peajes han permitido desarrollar y terminar proyectos estratégicos para el desarrollo regional y nacional en plazos cortos.
- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha basado el desarrollo de carreteras con participación privada en tres esquemas principales:
  - ✓ Concesiones
  - ✓ Proyectos de Prestación de Servicios
  - ✓ Aprovechamiento de activos
- Estos esquemas se aplican a proyectos específicos y desde hace varios años han generado beneficios concretos para los usuarios.

# ALGUNAS PREOCUPACIONES GENERALES

Las asociaciones público-privadas y los peajes son elementos valiosos para acelerar el desarrollo carretero, pero deben atender preocupaciones sociales muy válidas:

- Ser aceptados por el público, tanto usuario como no usuario.
- Estar basados en condiciones de pago justas y equitativas, que no penalicen a segmentos específicos, tanto de usuarios como de no usuarios.
- Asegurar la transparencia en el manejo y la aplicación de los ingresos recaudados y efectuar una permanente rendición de cuentas.
- Cuidar la aplicación de los recursos a proyectos rentables, seleccionados con criterios rigurosos.
- Fomentar una sólida preparación de proyectos, con riesgos asignados con base en principios aceptados.

# PRINCIPALES LECCIONES

- Las asociaciones público-privadas son muy distintas a la tradicional ejecución de obras públicas y plantean diferentes requerimientos.
- La complejidad de estos esquemas requiere una exhaustiva preparación de los proyectos y un análisis previo de la forma de distribuir sus riesgos.
- Las dependencias públicas responsables requieren una capacidad técnica, financiera y legal especializada no siempre disponible dentro de sus estructuras.
- Los participantes privados deben contar con una sólida capacidad financiera y técnica para acometer con éxito los proyectos de APPs.
- Las APPs plantean relaciones de largo plazo que cambian según las etapas del proyecto y que deben ser apropiadamente atendidas por las dependencias responsables.