

Financiamiento en infraestructura, estratégico para el desarrollo del país

La Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, CMIC, destacó la importancia de apoyar el financiamiento a la infraestructura, como parte fundamental del crecimiento del país.



POR RICARDO VILLANUEVA

CATEGORÍA: INFRAESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN PUBLICADO: 23 ABRIL 2024

Me gusta

1

No me gusta

0



La infraestructura es un elemento vital para el desarrollo económico y social de un país.

Para **Luis Méndez Jaled, presidente nacional de la CMIC**, sin infraestructura no hay energía, agua, carreteras y conectividad. “Nadie quiere finanzas sanas con infraestructura enferma”.

“El **tema de infraestructura** ha ganado espacio en los medios. En la pasada Convención Nacional Bancaria se habló de los retos y oportunidades del *nearshoring*. Por su parte, la Secretaría de Hacienda presentó los pre criterios de política económica, donde propone un **importante ajuste fiscal para el 2025**, y a la industria de la **construcción le preocupa demasiado** el cómo se hace típicamente el ajuste fiscal -se realiza mediante una **reducción adicional al gasto de inversión pública en infraestructura-**, por eso queremos hablar del financiamiento en infraestructura”, agregó Méndez Jaled.

“Sabemos en CMIC que podemos tener finanzas sanas con mayor inversión en infraestructura. Lo primero que hay que apuntar es que, en la medida en que la inversión pública se reduzca, la infraestructura crecerá”, continuó el dirigente.

Por lo anterior, la CMIC, en voz de Méndez Jaled, propuso **10 mecanismos concretos para incrementar la inversión en infraestructura**, con participación de los sectores público y privado, mediante esquemas financieros transparentes e innovadores. “Sin infraestructura no hay *nearshoring*, ni crecimiento económico, ni calidad de vida para las personas. La infraestructura es un imperativo económico y un derecho humano”, expresó el líder de los constructores del país.

El representante reconoció que en México y en el mundo **no hay presupuesto público suficiente que, por sí solo**, “alcance para atender todas las necesidades de infraestructura, por lo que en otras latitudes se recurre a esquemas de participación público-privada, para aprovechar los diversos instrumentos de financiamiento a los que se puede acceder para las obras estratégicas”.

Ante ello, la CMIC hace un **llamado a las candidatas y el candidato presidencial** a plantear en el debate no solo el diagnóstico y prioridades de infraestructura, sino también, y sobre todo, los mecanismos concretos de cómo se va a **financiar la infraestructura energética, carretera, portuaria, ferroviaria, hídrica, de salud, de educación, de telecomunicaciones y de movilidad urbana** del país para los próximos años.

“En este tema no caben diferencias por colores políticos. Infraestructura es desarrollo. Infraestructura es bienestar y se trata de los derechos constitucionales de todas las personas”.

El decálogo de la CMIC para que sea considerado por las candidatas y candidato a la presidencia es el siguiente:

- 1.- Reducir el gasto público improductivo**, en favor de la inversión en infraestructura.
- 2.- Impulsar obras con fuente propia de repago**, como son: carreteras y periféricos de peaje, plantas tratadoras de agua, obras para la generación de energía y sistemas de movilidad urbana.
- 3.- Inversiones mixtas público-privadas** y obra pública con participación privada, bajo modelos de estricta legalidad y transparencia para financiar obras logísticas y de transporte, obras hidráulicas, sistemas de movilidad urbana, escuelas y hospitales. En este caso, existe una amplia variedad de mecanismos entre los que destacan: contratos de prestación de servicios; contratos de mantenimiento, rehabilitación y operación de activos; instrumentos legales de financiamiento público-privado, conocido como FIBRAS especializadas en materia de infraestructura.
- 4.- Ampliación de títulos de concesión de carreteras y puentes internacionales**, bajo esquemas transparentes y competitivos, para generar flujos adicionales que, a valor presente, contribuyan a financiar obra nueva y/o mantenimiento de carreteras.

Con este modelo se podría crear un fondo de mantenimiento de carreteras federales para financiar, en los primeros dos años del siguiente sexenio, el equivalente a lo que se destinó a este propósito en los últimos seis años.

- 5.- Impulsar esquemas de Reciclaje de Activos**, por una parte, y de Aprovechamiento de Activos, por la otra.
- 6.- Valorar la conveniencia.**