

Alerta CMIC sobre reducción de recursos para obra pública



Publicado Hace 24 segundos en abril 23, 2024
Por **Galo Ramirez**



La **Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC)** prendió la alerta sobre la posibilidad de que se reduzcan los recursos para obra pública.

Esto ante la necesidad de realizar un ajuste fiscal a partir de 2025, por lo que el presidente de los empresarios constructores, **Luis Méndez Jaled** propuso un decálogo para incrementar la inversión en infraestructura, con participación de los sectores público y privado, mediante esquemas financieros transparentes e innovadores.

Sin infraestructura no hay energía, agua, carreteras y conectividad. «Nadie quiere finanzas sanas con infraestructura enferma», sentenció.

Y agregó «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».

Decálogo de la CMIC:

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 de que CAPUFE, que es el mayor operador de autopistas, pueda actuar como concesionario, retener utilidades y levantar financiamiento que le permita construir, rehabilitar y operar activos carreteros.
7. Aprovechar responsablemente el financiamiento de organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Internacional de Financiamiento del Banco Mundial, el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), entre otros para acceder a recursos preferenciales para financiar proyectos de alta rentabilidad social, como son las obras hidráulicas y los sistemas de movilidad urbana en las metrópolis mexicanas.
8. Acordar con la banca comercial y de desarrollo, incluyendo centralmente a FONADIN – Banobras y a NAFIN, programas de financiamiento de infraestructura y obra pública estratégica, con énfasis en las necesidades de infraestructura regional y el financiamiento a gobiernos locales y MYPIMES de la construcción.
9. Crear un Fondo de Pavimentación para Municipios, destinando un porcentaje del IEPS de gasolina y diésel a este propósito. (Un modelo similar aplica desde hace décadas en Suiza para financiar carreteras).
10. Impulsar la creación de un Fondo de Infraestructura Sostenible, con aportaciones públicas y privadas, que promueva la cultura ambiental, la innovación tecnológica, el uso de materiales nuevos y mejores prácticas en el desarrollo de infraestructura verde, bajo principios de sostenibilidad y economía circular.

Compa