

LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA Y SU IMPACTO EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO

Introducción

Se estima que la economía nacional moderará ligeramente su tasa de crecimiento durante 2007 en relación con el buen desempeño registrado el año previo, como resultado de un escenario económico mundial menos favorable; sin embargo, al interior del país sobresalen algunos factores que podrían fortalecer la expansión y el desarrollo económico.

Tal es el caso de los proyectos de inversión del gobierno entrante, entre los cuales destacan el incremento en el gasto asignado para el programa en infraestructura carretera, la iniciativa de establecer 29 proyectos de infraestructura de largo plazo a cargo de Pemex y de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) utilizando los recursos de Pidiregas, así como la continuidad al proyecto del Corredor Transísmico. Además se espera que el incremento de la inversión pública, particularmente en infraestructura básica y estratégica para el desarrollo de las actividades económicas, sirva como detonante de la inversión privada, traduciéndose en el fortalecimiento de la competitividad y productividad nacional, y en crecimiento económico.

En este *Punto de Vista* el **CEESP** analiza la manera como la inversión en infraestructura carretera podría incidir en el crecimiento económico.

Retornos de la inversión en infraestructura

Muchas son las ventajas de la inversión en capital sobre el crecimiento de una economía, percibidas por el impulso en la aceleración de la actividad económica que se genera en el corto y mediano plazos, así como por su incidencia en la productividad, y la renta en el largo plazo, por razón de la expansión del crecimiento potencial del país.

Ante ello, resulta indispensable la generación de condiciones para impulsar la atracción de capitales nacionales y extranjeros, lo cual se resume en el nivel de competitividad exhibido por una economía. Por lo tanto, cuanto más facilidades e incentivos otorgue el país para crear negocios y generar utilidades, la captación de flujos de capital será mayor, así como los retornos asociados a la misma.

Entre otros aspectos, la provisión de redes de infraestructura física y de servicios conexos asociados con ello representan uno de los factores indispensables para el desarrollo de la actividad productiva a fin de crear una mayor conexión del territorio nacional y de reducir los costos de transacción y transporte nacionales. Además, su importancia y beneficio es mayor en aquellas economías con un elevado porcentaje de participación en el comercio exterior.

Tanto el sector público como el sector privado juegan un papel importante en la creación de infraestructura básica, pues ante la falta de recursos disponibles del gobierno se deben buscar alternativas para lograr la colaboración del sector privado de tal manera que se convierta en parte activa en el desarrollo de obras y servicios públicos. En este sentido toman importancia las asociaciones público- privadas y las concesiones de obra pública.

En México, la inversión total participa con cerca de 20% del Producto Interno Bruto (PIB) y, específicamente, la inversión pública en construcción representa, en promedio anual, 3.7% del PIB.

La industria de la construcción se desempeña como un gran promotor de la generación de empleos, particularmente en ocupaciones temporales. Por ello, dentro del Programa de Empleo Temporal, operan dos subprogramas que contemplan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Conservación y Reconstrucción de Caminos Rurales. Con tal esquema se busca beneficiar a la población local con la mejora del estado físico de los caminos de su localidad y con la generación de empleos temporales.

Tan sólo en 2006, la cantidad de asegurados eventuales en el IMSS contratados por la industria de la construcción creció 13.7% en promedio, en comparación con el año previo, en tanto que la creación de empleos permanentes registró un incremento promedio de 9.2% anual.

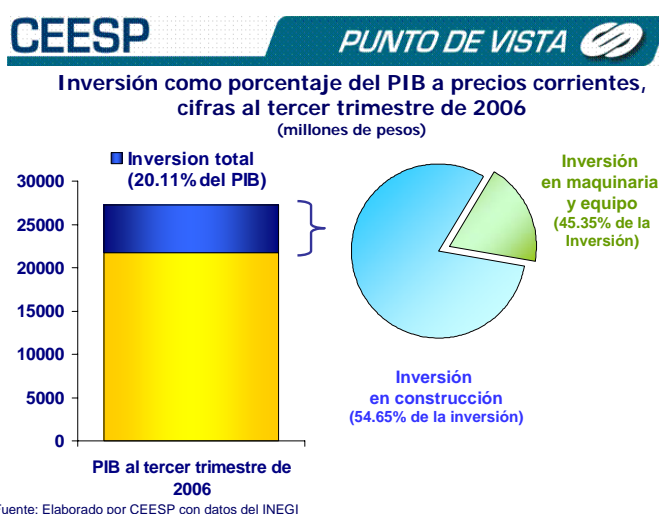
Programa carretero

Al año 2004, la longitud de la red carretera de México alcanzaba una extensión de 352 mil kilómetros, de los cuales únicamente 34.46% correspondía a vías pavimentadas, 43.20% a vías revestidas, y el resto a caminos de terracería y brechas mejoradas. Asimismo, como medida de referencia, la densidad promedio de la red carretera era de 3.4 km. por cada mil habitantes, cifra relativamente baja, sobre todo en comparación con los países desarrollados, e incluso con algunos países en desarrollo como Costa Rica y Perú. Los datos anteriores corroboran la capacidad de crecimiento que representa para México la inversión en construcción carretera.

Una de las características más relevantes de la red carretera nacional es la centralización de su ubicación, pues una elevada proporción de sus carreteras en mejores condiciones y mayor capacidad de transporte confluyen hacia el centro del país, región que a su vez concentra un gran porcentaje de las actividades económicas. No obstante, hay regiones cuyo mercado de producción y de consumo necesita de una mayor conexión para poder impulsar sus actividades, como lo son las zonas con potencial turístico.

Del total de las carreteras pavimentadas, las entidades federativas ubicadas en el centro del territorio nacional¹ concentran 25 mil 058 kilómetros de longitud, cifra correspondiente a casi 20.7% del total de la red. Cabe señalar que toda la extensión carretera del Distrito Federal (149 kilómetros) se encuentra pavimentada, siendo la única entidad con tal característica.

Si bien la longitud carretera en el norte del territorio es extensa –abarca cerca de 50 mil kilómetros de vías pavimentadas–, las dimensiones de la región y de las entidades que lo componen también es



¹ Las entidades federativas que se consideran pertenecientes al centro del país son Aguascalientes, Distrito Federal, Guanajuato, Hidalgo, México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala.

mayor, puesto que comprende, aproximadamente, 60% del territorio nacional. En este sentido predomina Sonora con la mayor red carretera pavimentada de la República, cuya distancia es de 10 mil 354 kilómetros, seguida por Chihuahua y Durango, con extensiones respectivas de 5 mil 568 kilómetros y 4 mil 343 kilómetros.

Algunos estados ubicados en el sur y sureste mexicano cuentan con gran longitud de carreteras, sin embargo, la mayor proporción de ellas corresponde a caminos revestidos o de terracería. En particular, Chiapas cuenta con 21 mil 864 kilómetros de carretera, de los cuales 73% son revestidos, 4.8% son caminos de terracería, en tanto el resto se encuentra pavimentado. En las mismas condiciones se encuentran Oaxaca y Guerrero, pues únicamente el 23% de su red corresponde a vías pavimentadas.

Entre los objetivos planteados por el Gobierno federal respecto al sector comunicaciones se encuentra equilibrar el desarrollo de las regiones del país, a fin de lograr una mayor integración de los mexicanos y de las comunidades e impulsar el crecimiento del comercio interno y externo, además de permitir una mayor articulación de las cadenas productivas nacionales. Para ello, se requiere continuidad en las obras de construcción pendientes, priorizar a los enlaces transversales faltantes de la red troncal del país, así como modernizar y ampliar la red carretera en aquellas regiones con capacidad de conexión limitada.

Así, para promover un mayor desarrollo del sistema carretero se busca dar continuidad a la participación del capital privado, estrategia aplicada desde la administración anterior. La idea es otorgar concesiones de proyectos carreteros a la iniciativa privada, además de los esquemas de Proyectos de Prestación de Servicios.

El presupuesto de 2007 para la inversión física de carreteras nacionales asciende a poco más de 29 mil 851 millones de pesos, lo que significa un incremento de 23.55% respecto al monto asignado al mismo rubro en 2006.

CEESP **PUNTO DE VISTA**

Presupuesto de egresos para el programa carretero, 2006 y 2007
(Millones de pesos)

	Inversión física		
	2006	2007	Var %
Carreteras	24,162.3	29,851.7	23.55
Construir infraestructura carretera	12,179.8	15,597.1	28.06
Construir infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras	6,813.6	5,615.2	-17.59
Conservar infraestructura carretera	4,030.0	6,731.7	67.04
Conservar infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras	1,026.0	1,809.9	76.40
Otros	1,813.9	97.9	-94.60

Fuente: Elaborado por CEESP con datos de SHCP

Del monto presupuestado, 52.25% tiene que destinarse a la construcción de infraestructura carretera, 18.81% a la infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras, 28.61% a la conservación y mantenimientos de la infraestructura carretera y de los caminos rurales y alimentadores, en tanto que el porcentaje restante está asignado a la definición y conducción de la política de comunicaciones y para la realización de estudios técnicos para construcción.

La asignación de mayores recursos permitirá desarrollar el sistema carretero nacional, a fin de lograr la construcción y modernización de las vías de comunicación con base en parámetros internacionales de calidad.

Asimismo, la SCT estima que por cada peso invertido por el sector público en infraestructura carretera se perciben, en promedio, siete pesos de inversión privada, lo que significa que la inversión en construcción carretera podría ascender a 238 mil 813 millones de pesos, en cuyo caso la participación

sobre la actividad económica, en términos nominales, correspondería a 12.43% del PIB, además de contribuir con seis décimas del crecimiento de la inversión total.

Comentarios Finales

- ☞ La inversión en infraestructura resulta indispensable para el desarrollo económico y social de un país, ya que eleva la competitividad de la economía al satisfacer las condiciones básicas para el avance de las actividades productivas.
- ☞ La provisión de infraestructura básica y de servicios conexos modernizados toma mayor importancia en una economía con actividades orientadas al comercio exterior, pues permite reducir costos de transporte y de transacción.
- ☞ De esta manera, la inversión en capital representa un impulso al crecimiento económico. En México, la inversión participa con cerca de 20% del PIB y, particularmente, la inversión pública en construcción constituye 3.7% del PIB.
- ☞ Además, la inversión en infraestructura estimula a la industria de la construcción, actividad que incorpora a un elevado número de trabajadores temporales a su nómina, por lo que representa un fuerte impulso para el crecimiento del empleo.
- ☞ La red carretera nacional presenta varias deficiencias; por ello es importante que se invierta en su ampliación y modernización en torno a esquemas internacionales, y se eleve la productividad y competitividad del país. Entre los problemas que presenta se encuentran:
 - En diciembre de 2004, México contaba con una longitud de red de carreteras de 352 mil kilómetros, de los cuales únicamente 34.46% correspondía a las vías pavimentadas. Predominan las vías en malas condiciones.
 - El desarrollo de la red carretera no ha sido equilibrado. El centro del país concentra a un gran porcentaje de las vías en mejores condiciones. En contraste, en el sur de la República, particularmente Chiapas, Guerrero y Oaxaca, sólo 20% de las carreteras se encuentra pavimentado.
- ☞ Entre los objetivos de la presente administración se encuentra asignar un mayor monto del presupuesto al desarrollo de la red carretera nacional, a fin de lograr una mayor conexión del país, misma que permita impulsar el crecimiento del comercio y de las cadenas productivas de la economía.
- ☞ De esta forma, se incrementó 23.55% el presupuesto de 2007 para la inversión física de carreteras, de tal forma que el monto asciende a 29 mil 851 millones de pesos, recursos que permitirán ampliar y modernizar el sistema carretero, además de contribuir con seis décimas de puntos porcentuales sobre el crecimiento de la inversión total.