



Ricos y poderosos

Marco A. Mares

marcomaresg@gmail.com

No habrá rescate carretero: CSP

La presidenta **Claudia Sheinbaum** afirmó que en su gobierno no habrá rescates carreteros, como los del pasado.

Más específicamente dijo que el gobierno federal no utilizará dinero público para rescatar a los inversionistas privados que participen en la construcción de carreteras u otros proyectos de infraestructura.

“El riesgo correspondiente al capital privado será asumido por las propias empresas”, expresó literalmente.

Si una compañía no puede concluir una carretera, cubrir sus deudas o mantener la viabilidad financiera de la obra, el gobierno no deberá intervenir para salvarla mediante recursos del presupuesto público.

Recordó que México registró dos rescates carreteros en los que el sector privado hizo las inversiones iniciales, pero después el Estado asumió las deudas y, en algunos casos, las obras volvieron a operación privada. El modelo actual pretende impedir que una situación similar vuelva a presentarse, enfatizó.

La presidenta Sheinbaum explicó que mediante los contratos mixtos, la administración federal pretende invitar al capital privado a participar en el desarrollo de proyectos de infraestructura, como las carreteras, de manera complementaria al presupuesto público.

Pero ante los cuestionamientos de los reporteros, sobre cómo se diferencia este modelo respecto a los contratos de décadas anteriores —que en varios casos derivaron en millonarias deudas absorbidas por el Estado—, la mandataria respondió que no se comprometerá el presupuesto público, ni se repetirán los esquemas de endeudamiento del pasado. Básicamente, la posición del gobierno en funciones en torno al tema, se puede resumir en dos puntos.

1.- No se “soltará” la concesión; el Estado mantiene el control y propiedad o mayoría.

2.- El riesgo privado lo asumen las empresas privadas; no habrá rescate con dinero público si los proyectos fallan.

De acuerdo con los anuncios más recientes del gobierno de Sheinbaum, son casi 20 los nuevos proyectos carreteros que se desarrollarán mediante esquemas de inversión mixta y/o, contratos de Construcción, Mantenimiento, Rehabili-

tación y Operación (CMRO).

De estos, 14 ya fueron aprobados por la SICT y 5 están en análisis.

La inversión estimada para estos 19 proyectos es de alrededor de 213 mil 868 millones de pesos.

Se estima que generarán más de 177 mil empleos directos y 144 mil indirectos.

Cubren más de 1,800 kilómetros de vías nuevas o modernizadas, distribuidos en varios estados.

El fraseo presidencial, denota un fuerte compromiso con el cuidado en el manejo de los recursos públicos y la asociación del Estado con la iniciativa privada. Sin duda es positivo.

Hay que recordar que el rescate carretero al que hizo referencia, la Jefa del Ejecutivo, efectivamente tuvo un costo muy alto para el gobierno mexicano.

Durante el gobierno de **Carlos Salinas de Gortari** (1989-1994) se otorgaron 52 concesiones a empresas privadas para construir y operar unos 5,000 km de autopistas de cuota.

El esquema fracasó y en agosto de 1997, con **Ernesto Zedillo**, el gobierno rescató 23 de esas concesiones (alrededor de 3,100-3,400 km).

Creó el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (Farac, en Banobras) para administrarlos.

Más adelante, con Fox y Calderón, se ampliaron los activos del Farac y se reprivatizaron varias de las carreteras ya saneadas con dinero público.

El costo total estimado para el presupuesto público y por consecuencia para los contribuyentes mexicanos se calcula entre 157 mil y 165 mil millones de pesos. El esquema gubernamental falló por proyecciones demasiado optimistas en el aforo o tráfico; peajes muy altos que desincentivaron el uso; plazos de concesión cortos; sobrecostos en la construcción, la crisis económica del Tequila en 1994-1995 (con devaluación, altas tasas de interés y recesión); riesgos excesivos asumidos por la banca y mala planeación, entre otros.

Si hubo fallas de diseño por parte del gobierno. Los empresarios también abusaron y cometieron irregularidades. El contexto de crisis, obligó a tomar las decisiones que se tomaron. El planteamiento del gobierno actual es correcto: evitar errores del pasado. Ojalá se logre.

Sería muy positivo lograr un diseño atractivo para la inversión y al mismo tiempo sin compromiso de rescate financiero; evitar que los empresarios involucrados hagan trampas y sobre todo, esperar que no estalle alguna crisis económica.

Bajo tales preceptos, los esquemas de inversión mixta, no sólo para carreteras, sino para todas las obras de infraestructura en los que el gobierno está planteando su uso, comienzan un nuevo ciclo de aprendizaje.

Estarán a prueba la destreza y eficiencia gubernamental para su diseño, la voluntad y fuerza política del gobierno para evitar esquemas de corrupción y la suerte, para que no explote alguna crisis que venga y lo descomponga todo. Al tiempo.

Atisbos

*El Paquete Económico 2027 es más creíble, pero el ajuste previsto todavía es insuficiente para estabilizar la deuda pública, advirtió Fitch Ratings, la agencia calificadora que en su última resolución degradó a México al último escalón del grado de inversión.

**Por vacaciones, Ricos y Poderosos reanudará su publicación el próximo 29 de septiembre.

