

En síntesis

→ A pesar del complejo entorno económico internacional, la coyuntura local continúa con un paso firme.

→ La meta de inversión prevista en el PNI para infraestructura carretera está prácticamente cubierta, supera en 146% al monto de inversión observado en el sexenio anterior.

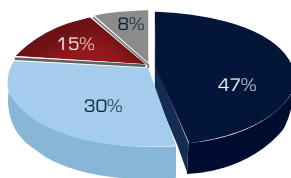
→ La inversión privada ha quedado rezagada en comparación con el monto de inversión prevista en el PNI.

→ Más inversión carretera no se ha reflejado en el índice de competitividad del Foro Económico Mundial.

→ Desregulación y transparencia parecen desafíos ineludibles.

→ Para la próxima administración federal el reto es correlacionar positivamente el gasto con la competitividad carretera en relación a los demás países.

Inversión proyectada por el Plan Nacional de Infraestructura (2007-2012)



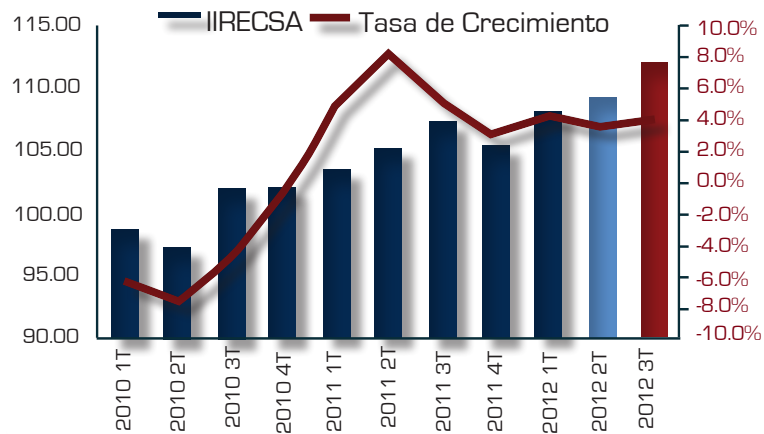
- Hidrocarburos
- Comunicaciones y transportes
- Electricidad
- Agua

Índice de Infraestructura-2T y 3T^a 2012

El indicador de infraestructura (IIR) RECSA para el segundo trimestre del año se ubicó en 109.07 unidades (2010=100), lo que representó un incremento de 3.63% más que en el mismo periodo del año anterior. Con ello, el indicador adelantado del 3T 2012 coloca al IIR en 111.67 unidades, 4.18% más que el 3T 2011.

La evolución del IIR refleja las condiciones favorables del sector de infraestructura hacia el primer semestre y tercer trimestre de 2012. A pesar del complejo entorno económico internacional, la coyuntura local continúa con un paso firme, en donde la trayectoria del empleo sigue sólida, la actividad industrial mantuvo un ritmo de crecimiento anual por arriba de 4.5% en mayo, el PIB de la construcción avanzó en el 1T 2012 de manera significativa. Por su parte, las acciones bursátiles de las empresas representativas se mantuvieron en un rango limitado de ganancias hacia junio y, por último, las condiciones de riesgo crediticio del sector construcción conservaron una calificación moderadamente positiva. La perspectiva al tercer trimestre sigue siendo positiva; de hecho, es más positiva que en trimestres previos. La razón de ello se fundamenta en las trayectorias a tasas crecientes de los componentes estadísticos y, ello coincide, con la perspectiva que el mercado tiene sobre el sector de infraestructura en sentido cualitativo y cuantitativo.

Evolución trimestral del IIR



Análisis de la inversión en infraestructura carretera (2007-2012)

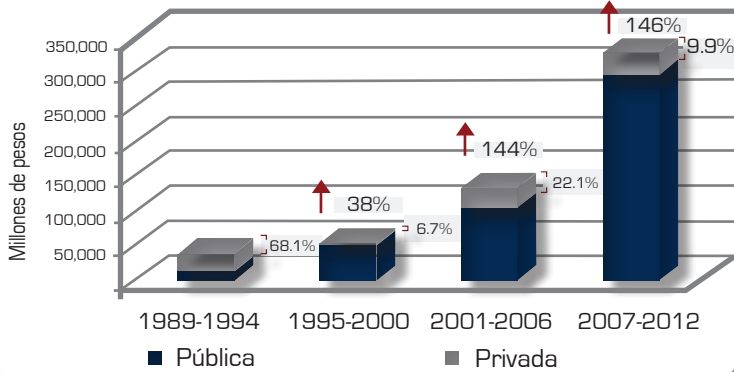
1. La inversión y desarrollo en infraestructura representan una variable determinante para la competitividad. En el presente sexenio se hizo un esfuerzo considerable por mejorar la competitividad en este sector a través del Plan Nacional de Infraestructura (PNI) que presupuestó una inversión total de 2,532 miles de millones de pesos en este rubro.

2. El primer sector beneficiado fue el de hidrocarburos con 1,190 miles de millones de pesos, seguido del sector de comunicaciones y transportes al que se le proyectaron 760 mil millones de pesos.

3. En la inversión prevista para comunicaciones y transportes, el sector carretero fue el principal destino con una inversión estimada de 287 mil millones de pesos. Este monto consideraba la participación del sector privado con 128 mil millones de pesos (44.6%).

4. A unos meses del término del sexenio observamos que la meta de inversión prevista en el PNI para infraestructura carretera (287 mil mdp) está rebasada (328 mil mdp). Esta cifra también supera en 146% al monto de inversión observado en el sexenio anterior (133 mil mdp).

Inversión sexenal en infraestructura carretera



Inversión (mdp)	1989-1994	1995-2000	2001-2006	2007-2012
Pública	12,627	50,928	103,961	295,987
Privada	26,972	3,652	29,450	32,645
Total	39,599	54,580	133,411	328,633

5. También observamos que la participación de la inversión privada ha quedado rezagada en comparación con el monto de inversión prevista en el PNI. Esto pudo atender a la falta de mecanismos eficientes para la participación del capital privado al ritmo del crecimiento del gasto público en la materia. Sin embargo, aún con la comparativamente baja contribución del sector privado, la meta del PNI pudo cumplirse debido a las aportaciones del sector público, sustentado por un incremento considerable en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) que pasó gradualmente de 2 billones en 2006 a 3.7 billones en 2012.

6. Aún cuando la meta de inversión establecida en el PNI se haya alcanzado, esto no significa que el presupuesto haya sido comprometido y ejercido en su totalidad. Al comparar la posición de México en el ranking mundial de competitividad en infraestructura carretera publicado por el Foro Económico Mundial, observamos que en 2011 el país se ubica en el lugar 55: seis lugares debajo de su posición en 2006 cuando ocupó el lugar número 49. Esta pérdida de competitividad puede deberse a un sinnúmero de razones, entre ellas el incremento más acelerado de la competitividad carretera en otros países con marcos legales más promotores que fiscalizadores.

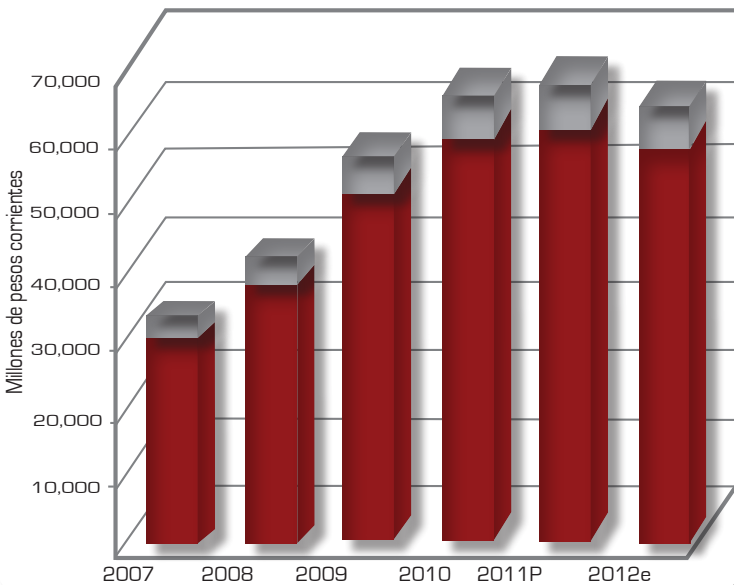
7. Reporte RECSA sostiene que este retroceso en materia de competitividad es resultado de la ineficiencia en el ejercicio del gasto, desde la contratación hasta el pago de las obras. Si comparamos la inversión total en infraestructura carretera de este sexenio con la del sexenio pasado, observamos que a pesar del notable incremento del presupuesto en la materia no hay una correlación positiva con el índice de competitividad en infraestructura carretera del Foro Económico Mundial.

8. En ese sentido, hay un área de oportunidad en la normatividad que rige el ejercicio del presupuesto público federal, para flexibilizar los mecanismos de gasto en aras de cristalizar en proyectos terminados los recursos presupuestados.

9. A esto se suma que la asignación de proyectos carreteros y los recursos para su ejecución, discutidos en la Cámara de Diputados de manera cíclica durante la conformación del Presupuesto de Egresos de la Federación, contiene una variable política -que obedece a intereses regionales y de partido- que compite con el criterio de eficiencia en el ejercicio del gasto con fines de elevar la competitividad.

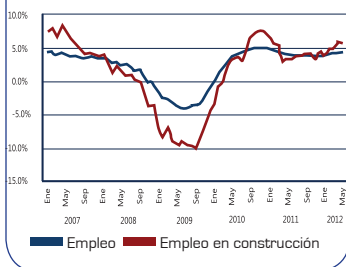
10. En términos de asignación de contratos, se debe reconocer que la SCT tiene un gasto altamente diversificado. De acuerdo a la información publicada en Compranet para los contratos de obra pública en el rubro carretero asignados en 2011, las 10 empresas con mayor participación en el gasto representaron solamente el 5.4% del presupuesto ejercido por la Secretaría. Incluso, si observamos la asignación de contratos en los dos años anteriores podemos identificar una tendencia de diversificación del gasto a pesar de un incremento en la inversión.

Inversión en infraestructura carretera 2007-2012



Inversión (mdp)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Pública	27,827	36,825	49,428	59,761	62,421	59,725	295,987
Privada	4,557	4,680	7,289	6,139	5,095	4,885	32,645
Total	32,384	41,505	56,717	65,900	67,516	64,610	328,633

Empleo



• En términos de empleo observamos que el sector construcción es muy sensible a los cambios en la inversión y al momento del ciclo económico. Por ello, en la medida en que los sectores público y privado incrementan el flujo de recursos hacia la infraestructura, el dinamismo en la contratación laboral para este fin es mucho más acelerado que en la generalidad de la actividad económica.

Entidades con mayor asignación de presupuesto carretero en 2011 y 2012*

	2011	2012
Estado de México	2,722	2,651
Jalisco	2,955	2,071
Nuevo León	2,216	2,026
Oaxaca	2,430	2,023
Chiapas	2,600	1,929
Guerrero	1,938	1,614

*Millones de pesos

Fuentes:

- Bolsa Mexicana de Valores
www.bmv.com.mx
- Compranet
www.compranet.gob.mx
- Dirección General de Carreteras (SCT)
www.dgcf.sct.gob.mx
- Foro Económico Mundial
www.weforum.org
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)
www.inegi.org.mx
- Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS)
www.imss.gob.mx
- Presidencia de la República
www.presidencia.gob.mx
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes
www.sct.gob.mx
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público
www.shcp.gob.mx

Empresas ordenadas por monto de contratos asignados en 2011 para el ejercicio del gasto en infraestructura carretera (millones de pesos)

Razón social	2009	2010	2011
1 CAMINOS Y DESARROLLOS URBANOS S.A DE C.V.	62.76	507.85	517.55
2 CONSTRUCTORA ARRENDADORA Y MATERIALES	137.15	671.33	451.12
3 COINCAT S.A DE C.V.	166.26	478.07	440.83
4 OBRAS Y PAVIMENTOS FERHEC, S.A DE C.V.	85.26	436.89	331.59
5 CONSTRUCTORA FELUXA S.A. DE C.V.	187.67	216.66	288.23
6 CONSTRUCTORA ESCALANTE S.A DE C.V.	355.93	357.67	287.14
7 CONSTRUCTORA Y PAVIMENTADORA VISE S.A. DE C.V.	1,835.38	185.88	285.48
8 GEXIQ S.A. DE C.V.	na	120.44	266.91
9 CONSTRUCTORA AZACAN S.A. DE C.V.	446.09	306.58	259.78
10 PAVIMENTOS Y MAQUINARIA, S.A. DE C.V.	232.32	333.40	243.05
Subtotal	3,508.83	3,610.76	3,371.68
Inversión pública federal en infraestructura carretera	49,428.10	59,761.30	62,421.30
Participación de las 10 empresas con mayor monto asignado	7.10%	6.04%	5.40%

Conclusiones

- En los últimos años se ha avanzado mucho en cuanto a mecanismos de control y rendición de cuentas, sin embargo persisten limitantes operativas y reglamentarias para la total transparencia en la ejecución de contratos y proyectos de infraestructura carretera particularmente en entidades federativas.
- Si se quiere impulsar la competitividad en el sector, la participación de la iniciativa privada es sustancial. El esquema APP aún no prueba todo su potencial, y el sexenio 2012 - 2018 debe fijar la meta de incrementar la inversión en infraestructura carretera haciendo más atractiva la participación de recursos privados. Desregulación y transparencia parecen desafíos ineludibles en ese sentido.
- Tras la aprobación de la Ley de APP en diciembre de 2011, debe darse el siguiente paso: garantizar condiciones técnicas, humanas y financieras para generar y publicar información para la correcta evaluación de los proyectos.
- En el marco legal se deben agilizar los trámites para la liberación de los derechos de vía y de uso de suelo. La legislación en la materia frena de manera importante la ejecución de cualquier proyecto carretero.
- En términos de empleo, si el nuevo sexenio quiere lograr una meta relevante en este ámbito, deberá considerar la participación del sector construcción que ha probado ser especialmente dinámico.
- Se ha dado un primer paso incrementando el gasto en infraestructura y apostando particularmente a la infraestructura carretera. Para la próxima administración federal el reto es correlacionar positivamente el gasto con la competitividad.