



Artículo  
de Opinión

Junio 2008

## Infraestructura en México, ¿la siguiente escala de los inversionistas?

El Presidente de México, Felipe Calderón y varios de los principales miembros de su gabinete han expresado frecuentemente su interés en que la presente administración (2006-2012) fomente el desarrollo de infraestructura en México. Asimismo, han recalcado el hecho de que la participación del capital privado no sólo es bienvenida, sino necesaria.

En relación con otras economías emergentes, en los últimos años México se ha rezagado en materia de infraestructura. Mientras que las inversiones de Chile y China representan el 5.8% y el 7.3% de sus PIBs, respectivamente, las inversiones de México representan aproximadamente el 3.5%. Adicionalmente, la competitividad de la infraestructura mexicana ocupa el lugar 64 del mundo. Estas estadísticas no concuerdan con la situación actual de México, una de las 15 más grandes economías del mundo. Este escenario sugiere la necesidad de contar con un plan de desarrollo de infraestructura.

La administración de Calderón se ha percatado de que México requiere fuertes inversiones en infraestructura si es que el país se quiere integrar de lleno en el sendero del crecimiento económico.

Dos de las principales herramientas del gobierno para promover inversiones en infraestructura son el Programa Nacional de Infraestructura y el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).



Por: **Hugo García de la Vega**, Director de Asesoría de la Práctica de Finanzas Corporativas de KPMG en México

[asesoria@kpmg.com.mx](mailto:asesoria@kpmg.com.mx)

El Programa Nacional de Infraestructura, presentado por el Presidente en julio del 2007, requiere inversiones de hasta 230 mil millones de dólares americanos en el periodo 2007-2012. Las inversiones del programa se dividen en varios rubros e incluyen financiamiento tanto del gobierno como del sector privado.

Miles de millones de dólares	Sector		
	Privado	Gobierno	Total
Aeropuertos	2.5	2.9	5.4
Carreteras	11.6	14.5	26.1
Irrigación/control de inundaciones	1.1	3.3	4.4
Producción petróleo y gas		74.7	74.7
Puertos	5.00	1.5	6.5
Energía	5.00	29.5	34.5
Ferrocarriles	2.00	2.5	4.5
Refinación, gas y petroquímica	1.2	33.3	34.5
Telecomunicaciones	24.00	1.7	25.7
Agua/drenaje	4.2	9.8	14
<b>Total</b>	<b>56.6</b>	<b>173.7</b>	<b>230.3</b>

Fuente: Programa Nacional de Infraestructura y estimaciones de KPMG.

Se debe observar que el Programa Nacional de Infraestructura no incluye ciertas áreas de infraestructura en las que la inversión privada es una fuerte candidata. Estas áreas incluyen hospitales y escuelas, sectores que ya han sido expuestos a esquemas de Proyectos para Prestación de Servicios (PPS) en México. Cabe destacar que en los últimos tres años se licitaron dos hospitales y una universidad bajo una estructura PPS. Estos proyectos interesaron a diversas empresas locales y europeas de infraestructura. Recientemente, las autoridades de Salud expresaron su interés de recurrir de nueva cuenta a los PPS para financiar el desarrollo de diferentes hospitales.

Evidentemente, existen oportunidades de inversión para el capital privado en la mayoría de los segmentos de infraestructura de México. Además, la legislación local permite la inversión de capital extranjero en la mayor parte de estos sectores. Empresas extranjeras que ya han financiado mediante deuda o capital proyectos de infraestructura en México incluyen compañías constructoras, bancos comerciales y de inversión, así como instituciones de capital privado.

El FONADIN, que se activó en febrero del 2008, fue creado para suministrar parte del financiamiento de origen gubernamental para el Programa Nacional de Infraestructura. Aunque sus recursos actualmente importan 3.5 mil millones de dólares, se prevé recaudar y comprometer hasta 25 mil millones de dólares en los próximos cinco años.

## Oportunidades

Como se mencionó anteriormente, existen oportunidades para los inversionistas mexicanos y extranjeros en la mayoría de los segmentos de infraestructura. No obstante, queremos señalar los sectores y sus características más importantes, en los que vislumbramos las oportunidades más atractivas.

**Carreteras.** Habitualmente, todo proyecto carretero (diseño, financiamiento, construcción, operación y conservación) se otorga mediante concurso público internacional. Las empresas privadas pueden invertir en carreteras mexicanas a través de cualquiera de los siguientes modelos.

Proyectos de Prestación de Servicios (PPS). Estos proyectos se operan conforme a un contrato a largo plazo fijo de 15 a 30 años y establece una asociación entre las autoridades y una empresa privada que se encargará de la construcción y de la conservación de la carretera. Las autoridades realizan pagos periódicos a la firma privada con base en la disponibilidad de la vía y su nivel de uso.

Hay que recalcar que los PPS son un concepto que define formalmente la legislación mexicana y se pueden utilizar para diferentes tipos de infraestructura.

**Concesiones.** Aunque este concepto pudiera sonar como una expresión genérica, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) recurre a este esquema para un tipo muy específico de proyecto carretero. Conforme a una estructura de concesión, se firma un contrato a largo plazo con un máximo de hasta 30 años y el concesionario construye, opera y conserva la carretera, cobrando peaje a los conductores. El gobierno podrá apoyar financieramente el proyecto, recursos que se podrán utilizar en la fase de construcción o para cubrir servicio de la deuda.

Aprovechamiento de activos. En este esquema, la SCT licita un paquete de diferentes autopistas, algunas de las cuales ya operan y otras que apenas se van a construir. Como parte del paquete se puede incluir la modernización y/o expansión de las carreteras existentes. El concesionario- la empresa privada- se hace responsable de construir, en su caso, operar y conservar las carreteras que integran el paquete. En promedio, los caminos existentes han estado en condiciones de servicio durante aproximadamente 15 años. De este modo, la existencia de datos históricos de tráfico ofrece mayor certidumbre a los concursantes.

El primer paquete del esquema de aprovechamiento de activos se licitó a mediados del 2007. Esta licitación generó el interés de inversionistas potenciales de todo el mundo; de hecho, 36 empresas privadas han comprado las bases de licitación. Un consorcio que agrupa a ICA, empresa constructora mexicana, y a Goldman Sachs Global Infrastructure Partners ganó la licitación. Este consorcio ofertó 4.1 mil millones de dólares.

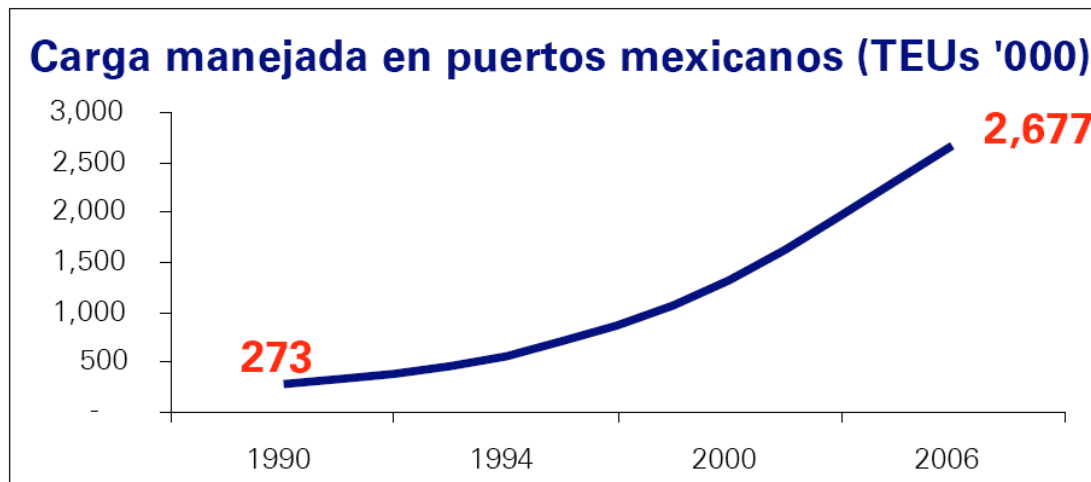
Actualmente, el segundo paquete del esquema de aprovechamiento de activos está en proceso de ser licitado y el nivel de interés de los actores locales y extranjeros es alto. Comentarios de tipo informal apuntan a que las ofertas para este paquete superarán los 2 mil millones de dólares.

De acuerdo a la SCT, se estarían licitando nueve paquetes adicionales bajo el esquema de aprovechamiento de activos. Para los que se interesen en estos proyectos, la SCT generalmente se refiere a los mismos mediante las siglas FARAC.

Conviene mencionar que múltiples corporaciones internacionales, especialmente europeas, han invertido o han mostrado interés de invertir en autopistas mexicanas.

**Puertos.** El Programa Nacional de Infraestructura incluye planes ambiciosos para los puertos. Se prevé que la capacidad instalada total para el manejo de contenedores en los puertos mexicanos aumentará de 4 millones de TEUs a 7.2 millones de TEUs a finales de 2012 (incremento del 80%). El programa incluye la construcción de 5 nuevos puertos y la modernización de otros 22. La inversión total deberá ascender a aproximadamente 6.5 mil millones de dólares, de los cuales 5 mil millones de dólares provendrán de la iniciativa privada.

El citado plan de inversión no parece descabellado si uno considera que la carga que se maneja en los puertos mexicanos ha crecido 15% anual en promedio en los últimos 16 años.



Fuente: Programa Nacional de Infraestructura

Vale la pena mencionar que importantes firmas multinacionales ya han invertido en puertos mexicanos. Entre éstas se encuentran: Cargill, Hutchison-Whampoa, Carrix (SSA) y ADM.

Según el Programa Nacional de Infraestructura, el complejo de Punta Colonet en el Estado de Baja California será uno de los cinco nuevos puertos que se construirán y, probablemente el proyecto de infraestructura más grande de la actual administración, financiado por la iniciativa privada.

Punta Colonet será un proyecto de diseño, construcción, financiamiento, operación y transferencia que incluirá las siguientes instalaciones: un puerto, una terminal multimodal y un sistema ferroviario. Este complejo, concesionada por 30 años, será financiado en su totalidad por capital privado y se ubicará 125 millas al sur de la frontera México-Estados Unidos (San Diego, CA) y conectará las instalaciones del puerto con la frontera. Según cifras oficiales, el proyecto tendrá un costo de aproximadamente 3 mil millones de dólares (otras fuentes citan una cifra mucho mayor). Según las autoridades, el proyecto deberá entrar en licitación pública este año.

Agua. El Programa Nacional de Infraestructura tiene varios proyectos en trámite, incluyendo plantas para el tratamiento de aguas residuales y potabilizadoras. Los recientes proyectos hidráulicos se han concesionado a particulares por 20 años, quienes deberán construir, operar, conservar, parcialmente financiar y transferir el proyecto una vez concluido el periodo de la concesión.

Cabe mencionar que generalmente los proyectos hidráulicos están facultados para recibir financiamiento de las autoridades, el cual no es recuperable. Por ejemplo, el año pasado se licitó un proyecto de tratamiento de aguas denominado "Viaducto II" para el cual se facilitaron aproximadamente 70 millones de dólares en recursos no recuperables para financiar aproximadamente la mitad de los costos de construcción del proyecto.

Entre las inversiones más recientes en proyectos hidráulicos mexicanos se cuentan las de Stone Capital (en asociación con Mitsui) y la francesa Degrémont.

## Retos para los inversionistas privados

Los inversionistas que deseen hacer negocios en infraestructura en México deberán considerar ciertos retos. Estas situaciones se aplican tanto a inversionistas locales como extranjeros.

**Legislación.** No siempre las leyes mexicanas son fáciles de interpretar. Además, la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas se aplica a todos los proyectos de infraestructura que licite el gobierno. Dadas las diferencias entre los diferentes tipos de infraestructura, probablemente sería deseable contar con reglamentación específica para cada sector.

**Financiamiento.** El sistema financiero mexicano tiene a su favor lo siguiente: es relativamente moderno y eficiente, se ha expandido considerablemente y se encuentra en una situación mucho más sólida que como se encontraba durante la crisis financiera de 1994-1995. No obstante, el sistema no parece estar lo suficientemente maduro para financiar grandes proyectos de infraestructura. El riesgo que percibimos es que unos cuantos proyectos grandes pudieran "saturar" los mercados financieros locales (tanto la banca comercial como los mercados de capitales) restringiendo, por ende, las posibilidades de financiamiento de proyectos futuros.

**Impuestos.** El año pasado, el Congreso mexicano aprobó una nueva ley de impuestos corporativos que entró en vigor este año. Este impuesto se conoce como "IETU" (Impuesto Empresarial a Tasa Única). Algunas compañías, incluyendo a aquéllas que se dedican a la infraestructura, encuentran particularmente polémica la interpretación de este gravamen.

## Conclusiones

El Presidente de la República Mexicana ha expresado en diferentes foros la necesidad que tiene nuestro país de desarrollar infraestructura. Comparado con otras economías emergentes, México se ha rezagado en este tema, por lo que una buena opción para desarrollarla es mediante la participación de capital privado.

Al respecto, el gobierno ha desarrollado herramientas para promover inversiones en infraestructura: el Programa Nacional de Infraestructura y el Fondo Nacional de Infraestructura.

Los interesados en invertir en nuestro país podrán hacerlo en carreteras (ya sea a través de los modelos PPS, concesiones o aprovechamiento de activos), puertos y agua, sin embargo deberán enfrentarse a retos como la legislación mexicana, el financiamiento o los impuestos.

Si es que México se quiere integrar de lleno en el sendero del crecimiento económico, deberá realizar fuertes inversiones en infraestructura.

**\*Hugo García de la Vega** es Director de Asesoría de la Práctica de Finanzas Corporativas de KPMG en México. Tiene más de 14 años de experiencia en finanzas corporativas y se especializa en la asesoría financiera a entidades gubernamentales y privadas en proyectos de infraestructura, enfocándose en Asociaciones Público Privadas y Proyectos para Prestación de Servicios, colaborando con KPMG Londres, país pionero en desarrollar estos esquemas. Además, ha participado en proyectos de fusiones y adquisiciones, valuación de compañías y cartera crediticia, y liquidación de bancos. Antes de unirse a KPMG se desempeñó como analista bursátil en diferentes casas de bolsa, recomendando inversiones en acciones mexicanas a manejadores de fondos de inversión de múltiples nacionalidades. Adicionalmente, Hugo tiene una larga trayectoria en procesos de oferta pública inicial de acciones.



**Nota: Las ideas y opiniones expresadas en este escrito son del autor y no necesariamente representan las ideas y opiniones de KPMG en México.**

## *Acerca de KPMG:*

*KPMG International es una cooperativa suiza que sirve de entidad coordinadora para una red de firmas independientes que operan bajo el nombre de KPMG. KPMG International no provee servicios a clientes. Cada firma miembro de KPMG es una entidad legal separada e independiente y cada una se describe a sí misma como tal.*

## *Sobre KPMG en México:*

*KPMG en México cuenta con 127 Socios y más de 2,200 profesionales en 18 oficinas ubicadas estratégicamente en las ciudades más importantes, para ofrecer servicios de asesoría a clientes locales, nacionales y multinacionales. Para más información visite: [www.kpmg.com.mx](http://www.kpmg.com.mx).*



KPMG Cárdenas Dosal, S.C. la firma Mexicana miembro de KPMG International, una cooperativa Suiza.

Aguascalientes, Ags.  
Cancún, Q. Roo.  
Ciudad Juárez, Chih.  
Culiacán, Sin.  
Chihuahua, Chih.  
Guadalajara, Jal.  
Hermosillo, Son.  
Mérida, Yuc.  
Mexicali, B.C.

México, D.F.  
Monterrey, N.L.  
Puebla, Pue.  
Querétaro, Qro.  
Reynosa, Tamps.  
Saltillo, Coah.  
San Luis Potosí, S.L.P.  
Tijuana, B.C.  
Toluca, Edo. de Mex.

