

# Transformando la infraestructura: el potencial de la inversión privada en la región

Con la relocalización de empresas y la inminente revisión del T-MEC, México está en un momento decisivo para transformar la concepción, financiamiento y ejecución de proyectos de infraestructura de movilidad. Este contexto ofrece una oportunidad única no solo para potenciar el comercio y la economía, sino también para promover la prosperidad compartida. Las colaboraciones público-privadas emergen como una solución clave para superar las restricciones fiscales, impulsar un desarrollo sostenible, reducir las brechas regionales y generar un impacto social duradero.

**BOSCO MARTÍ**  
Más de 30 años de experiencia en los sectores de infraestructura, finanzas, diplomacia y seguridad nacional. Presidente en la Fundación Aleatica para la Seguridad Vial.

**Las demandas de infraestructura**, particularmente en el ámbito de la movilidad, experimentan una transformación hacia soluciones más modernas y eficientes. México se encuentra ante un momento y oportunidad única en medio de la tendencia global de la relocalización de empresas y la próxima revisión del T-MEC. En este escenario, se observa un desafío dual: generar bienestar para todas las personas y crear condiciones favorables que atiendan las necesidades sociales, ambientales y económicas del país. Por lo tanto, es importante replantear la manera en que se conciben, financian y ejecutan los proyectos requeridos para potenciar el comercio, la economía y la prosperidad compartida, en un contexto donde la administración pública enfrenta restricciones fiscales y debe priorizar el destino de los recursos públicos.

La clave está en aprovechar el creciente interés de las instituciones privadas en inversiones productivas para construir soluciones colaborativas entre los sectores público y privado. En este sentido, el proyecto de Empresas Estratégicas Mexicanas representa una oportunidad para impulsar el desarrollo económico y abrir el camino hacia un futuro más sostenible, capaz de transformar vidas, reducir brechas regionales y generar un impacto social duradero.

## Entendiendo las colaboraciones

Comprender la base teórica de la coinversión entre públicos y privados permite entender cómo y por qué estas colaboraciones pueden ser efectivas en la práctica.

Las definiciones y conceptualizaciones pueden variar según las perspectivas de diferentes organizaciones e instituciones internacionales, como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). La mayoría coincide en que estas estructuras financieras deben caracterizarse por un acuerdo de objetivos compartidos y una clara distribución de riesgos a largo plazo entre una entidad privada y una entidad gubernamental, con el fin de asegurar la prestación eficiente de bienes públicos y servicios relacionados.

Es necesario adaptar el modelo teórico a las realidades locales y ajustar las estrategias para responder a las necesidades y desafíos específicos de cada entorno. Esto implica considerar una diversidad de enfoques que permitan crear soluciones personalizadas, capaces de generar un impacto real y sostenible.

## Su historia y evolución global

Desde el decenio de 1980, el Reino Unido se convirtió en pionero en establecer los antecedentes de la reduc-

ción del involucramiento estatal en la economía, con las primeras licitaciones para concesiones de servicios y las iniciativas de financiamiento privado (PFI, sus siglas en inglés). Posteriormente, diversos países de Europa, Asia y América Latina adoptaron modalidades de participación mixta en la ejecución y diseño de proyectos como aeropuertos, autopistas y puertos.

México no se quedó atrás e implementó diversos proyectos, como los de Inversión de Infraestructura Productiva con Registro Diferido en el Gasto Público (Pidiregas), los Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) y los esquemas de concesiones. Estos se consideran precursores del proyecto de la próxima administración, conocido como Empresas Estratégicas Mexicanas, un nuevo modelo de coinversión que tiene como objetivo captar la inversión extranjera directa derivada de la relocalización, resolver desafíos relacionados con el acceso a capital y la integración en cadenas de valor, y garantizar que las empresas mexicanas se beneficien de estas oportunidades, mientras generan nuevo valor económico.

Esta evolución pone de manifiesto la relevancia de este modelo de coinversión. Sin embargo, para comprender su impacto real es fundamental revisar las cifras que justifican su necesidad.

### Datos sobre la participación privada en infraestructura

Las estadísticas y estudios recientes muestran que la inversión en infraestructura pública, especialmente en transporte y servicios básicos, es insuficiente para satisfacer las crecientes demandas globales. Según el Foro Económico Mundial (FEM), una infraestructura amplia y eficiente es crucial para garantizar el funcionamiento económico. Un transporte eficaz, por ejemplo, facilita el movimiento seguro y oportuno de productos y colaboradores. Únicamente la red vial de América Latina sostiene casi la mitad del comercio intrarregional, y 2% del comercio con otras regiones del mundo (Maris, 2023).

No solo eso, las economías también dependen de un suministro eléctrico constante y sin interrupciones,

así como de una red de telecomunicaciones que permita un flujo rápido y sin restricciones de información. Estas características no solo aumentan la eficiencia económica global, sino que también potencian el impulso de la relocalización (*nearshoring*) y atraen tanto inversión extranjera directa como nacional.

Sin embargo, para alcanzar los niveles mínimos requeridos y asegurar estas características, la región debe cerrar la brecha de inversión actual y aumentar su inversión en más del 70% (BID, 2021) para el mantenimiento y desarrollo de nuevos proyectos, en un contexto de sobreendeudamiento (figura 1).

Es aquí donde el acceso a capital privado se vuelve crucial, ya que ayuda a reducir el gasto público al ofrecer servicios a menor costo y en menos tiempo, y mejora la calidad mediante una gestión más eficiente e innovación tecnológica. Además, las inversiones privadas en infraestructura generan empleos, aumentan la productividad e impulsan el comercio, al facilitar el acceso universal a la infraestructura, lo que contribuye directamente a la reducción de la pobreza.

Un beneficio adicional es la distribución de riesgos basada en la premisa de que cada parte asume aquellos que puede manejar y mitigar de manera más eficiente. Esto se realiza con una visión realista de equidad y balance para ambas partes. Aunque la identificación, asignación y distribución de riesgos son inherentes a cada contrato y sector, su correcta asignación es crucial para el éxito de la participación de ambos sectores.

Independientemente de la intervención de actores privados, cualquier proyecto bajo este esquema requiere la activa participación del Estado en varias etapas clave, como la planeación sectorial; la priorización y evaluación; la factibilidad y estructuración; y la licitación y contratación, así como la financiación y gestión contractual.

Es evidente que la colaboración entre sectores ayuda a equilibrar tanto los procesos de gestión como la carga fiscal del Estado y los esfuerzos económicos de los países. La OCDE ha observado que, en América Latina y el Caribe, los proyectos financiados mediante

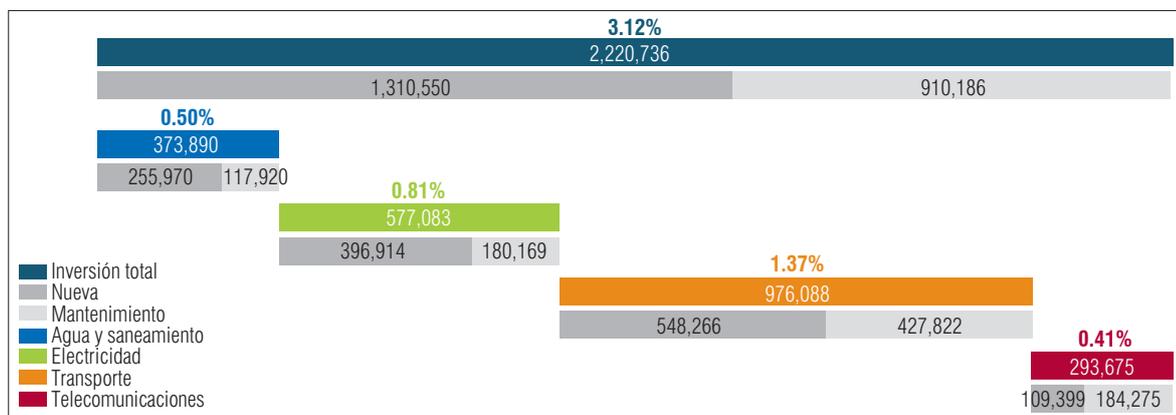


Figura 1. Esfuerzo inversor anual como porcentaje del PIB regional por sectores (inversión total 2019- 2030 en millones de dólares).

**Tabla 1.** Resultados de la evaluación de entornos para asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe

	En general	Reglamentos e instituciones	Preparación y sostenibilidad del proyecto	Financiamiento	Gestión de riesgos y seguimiento de contratos	Evaluación del desempeño y su impacto (ex post)
Brasil	76	78	81	81	70	72
Chile	75	96	61	80	75	65
Uruguay	67	87	50	77	69	50
Colombia	66	89	56	75	66	45
Perú	63	86	69	76	54	31
Panamá	61	88	42	76	68	32
Costa Rica	61	73	56	66	69	39
El Salvador	58	89	41	67	63	30
Guatemala	57	79	48	52	64	44
República Dominicana	57	88	48	67	45	38
México	57	68	68	71	61	17
Jamaica	55	83	53	54	43	41
Honduras	55	66	44	62	47	55
Paraguay	53	94	44	57	45	27
Ecuador	49	75	37	44	44	43
Argentina	48	72	50	53	46	18
Nicaragua	44	63	39	45	50	24
Guayana	42	78	26	42	56	8
Bahamas	37	49	35	35	50	16
Haití	28	54	21	36	24	2
Trinidad y Tobago	25	41	14	40	26	5
Bolivia	24	41	22	35	17	5
Belice	22	19	21	33	23	12
Barbados	18	20	5	38	22	5
Venezuela	17	35	20	11	16	4
Surinam	14	19	6	16	24	5

■ Maduro ■ Desarrollado ■ Emergente ■ Naciente

esquemas colaborativos ofrecen mejores resultados en puntualidad, calidad y financiamiento, en comparación con los proyectos de contratación tradicional –observación que también se alinea con las evaluaciones de otros países miembros de la organización.

No es sorprendente que la región latinoamericana se destaque como la de mayor atracción de inversión privada en proyectos de infraestructura –transporte, agua, energía, telecomunicaciones, salud y educación– entre las regiones en desarrollo, con más de 700,000 millones de dólares invertidos en más de 2,200 proyectos durante los últimos 30 años (BID, 2024).

### Caso Colombia

En América Latina, Colombia se destaca por integrar al sector como un motor clave para el desarrollo, mediante su activa participación en proyectos de infraestructura de transporte.

Desde la promulgación de la Ley 1508 de 2012 –que sigue vigente, aunque ha sido modificada por otras normativas–, el país, con el respaldo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), avanzó significativamente en la estructuración, planificación y ejecución de proyectos de gran envergadura.

Un ejemplo es el Programa de Concesiones de Cuarta Generación (4G), con 30 proyectos de carreteras que abarcan más de 5,200 km. De estos, 16 ya superaron el 50% de avance en las obras y transformaron la red vial colombiana. El programa no solo mejoró la calidad de las carreteras y la posición del país en la clasificación de calidad vial durante cinco años consecutivos, sino que también generó empleos y fortaleció corredores logísticos estratégicos, como el Bogotá-Barranquilla y el Bogotá-Buenaventura-Ipiales, que soportan gran parte del transporte de carga nacional.

La Ley 1508 y una agencia como la ANI facilitan la integración efectiva de inversionistas al permitirles la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura en un marco regulatorio adecuado y alineado con las políticas públicas y los objetivos nacionales.

### Caso México

En el caso de México, el país se enfrenta al desafío de mejorar la calidad y densidad de su infraestructura de transporte y aumentar su inversión en el sector del 1% del PIB a un rango de entre 5 y 7% (Cepal, 2020) con el fin de optimizar el desempeño logístico, elevar la calidad de la red vial y facilitar el comercio bilateral con Estados Unidos, considerando que más de la mitad del comercio entre ambos países se realiza a través de carreteras.

Esta brecha en inversión es una de las principales razones por las que se buscaron alternativas para abordar la disparidad en las cifras. En enero de 2012 el país avanzó significativamente con la publicación de la Ley de Asociaciones Público-Privadas (LAPP), que establece un marco normativo específico para la ejecución de proyectos bajo esquemas de colaboración, incluyendo concesiones, arrendamientos, PPS y obra pública financiada; y regula la relación contractual a largo plazo entre el sector público y el privado para la prestación de servicios públicos, mediante infraestructura proporcionada por el sector privado.

Además, la ley fomenta la transparencia al instruir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que mantenga registros públicos de todas las obras y contratos. Esto proporciona mayor seguridad y certeza jurídica a los inversionistas privados y promueve la rendición de cuentas en el uso de recursos públicos.

En este contexto, existe una evaluación de la frontera de participación privada que analiza las condiciones y

capacidades del país para integrar eficazmente al sector en el desarrollo de proyectos de infraestructura. México obtuvo una puntuación general de 56.9, con puntuaciones destacadas en las áreas de Financiación (71) y de Regulación e Instituciones (68). Esto lo posiciona entre los países en desarrollo con mejores entornos financieros y un marco normativo sólido que favorecen el cierre exitoso de proyectos. Sin embargo, requiere un esfuerzo continuo para mejorar en las áreas de Gestión de Riesgos y Monitoreo de Contratos y Evaluación del Desempeño e Impacto Ex-Post (tabla 1) (EIU, 2021).

México ofrece ventajas significativas para el esquema de contratación privada. Un ejemplo de cómo se materializa esta inversión para fomentar el crecimiento en el país es la obra de interconexión entre el Circuito Exterior Mexiquense (CEM) y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), que se está convirtiendo en la sede de la carga aérea de mercancías que llega a la Ciudad de México. Además, representa el segundo distribuidor vial más grande de México y una de las soluciones de movilidad que apuntala a la región como centro logístico-industrial con potencial para el crecimiento de diversos negocios y sectores (figura 2).

Otro ejemplo relevante es la autopista Atizapán-Atlacomulco (AT-AT). Con una inversión superior a 25,000 millones de pesos, esta vía de 77 km de longitud conectará el AIFA y el CEM con la autopista Guadalajara-Morelia. Este proyecto consolidará el eje México-Nogales como uno de los principales corredores logísticos en América del Norte.

## Conclusiones

Aunque la colaboración del sector privado en proyectos públicos ha sido una práctica establecida durante décadas, hoy más que nunca existe la oportunidad y la voluntad de los inversionistas para contribuir a las transformaciones sociales, ambientales y económicas necesarias para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible.

¿Cómo podemos capitalizar y maximizar el impacto del plan de Empresas Estratégicas Mexicanas? Tomando en cuenta la experiencia de los casos anteriores, así como las mejores prácticas internacionales, el éxito de los programas de participación mixta depende de la efectiva colaboración del Estado en diversas etapas clave del proceso, así como de un entorno propicio que cumpla con ciertos requisitos esenciales. Entre ellos, se debe garantizar un Estado de derecho sólido y predecible que permita atraer y mantener la confianza de los inversionistas privados.

En segundo lugar, es necesario definir reglas del juego claras y transparentes. Esto significa establecer de manera precisa las obligaciones, derechos y expectativas de todas las partes involucradas para fomentar un entorno competitivo y equitativo.

Además, deben implementarse mecanismos efectivos para la resolución de controversias. Estos procedimientos deben ser accesibles y diseñados para ser



Figura 2. Interconexión entre el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y el Circuito Exterior Mexiquense con la autopista Guadalajara-Morelia.

rápidos y eficientes, con el fin de minimizar el impacto negativo en los proyectos y asegurar su continuidad mediante una gestión constructiva. Estos tres elementos, junto con una autoridad responsable que supervise y coordine los proyectos de infraestructura, ya sea mediante concesiones u otras formas de colaboración, pueden marcar una diferencia en la promoción de inversiones sostenibles y exitosas.

A pesar de los desafíos, los modelos de colaboración de nueva generación poseen un potencial significativo para transformar la integración regional y promover un desarrollo sostenible. Su implementación continúa expandiéndose en diversos sectores, y demuestra ser una herramienta clave para aumentar la prosperidad compartida, atraer inversiones privadas en los 10 Polos de Desarrollo para el Bienestar y beneficiar especialmente al sur-sureste del país .

## Referencias

- Banco Interamericano de Desarrollo, BID (2021). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe: estimación de las necesidades de inversión en infraestructura económica hasta 2030. [publications.iadb.org/es/la-brecha-de-infraestructura-en-america-latina-y-el-caribe-estimacion-de-las-necesidades-de](https://publications.iadb.org/es/la-brecha-de-infraestructura-en-america-latina-y-el-caribe-estimacion-de-las-necesidades-de)
- Comisión Económica para América Latina, Cepal (2020). Las APPs bajo la mirada de Primero las personas. [repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/a00d3132-319e-4af1-9d5e-0cf5b-99c47d1/content](https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/a00d3132-319e-4af1-9d5e-0cf5b-99c47d1/content)
- Economist Intelligence Unit, EIU (2021). Infrascopes 2021: Evaluating the environment for infrastructure investment. [wpengine.com/wp-content/uploads/2019/04/EIU\\_INFRASCOPE\\_2021\\_12.pdf](https://www.eiu.com/wp-content/uploads/2019/04/EIU_INFRASCOPE_2021_12.pdf)
- Grupo BID (2024). Oportunidades para el desarrollo de infraestructura eficiente y sostenible en México y el rol de la participación privada: Evaluando la frontera de participación privada en la sostenibilidad e impacto social de los proyectos.
- Maris, L. (2023). Carreteras hacia el desarrollo. Caracas: CAF. [scioteca.caf.com/handle/123456789/2080](https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2080)

 ¿Desea opinar o cuenta con mayor información sobre este tema? Escríbanos a [helios@heliosmx.org](mailto:helios@heliosmx.org)