

## NOTA INFORMATIVA

notacefp / 042 / 2012

9 de julio de 2012

### **CAMINOS RURALES: BASE DEL PROGRAMA CARRETERO SEXENAL**

A punto de terminar el actual sexenio, el gobierno federal no ha podido alcanzar los principales objetivos en materia de infraestructura carretera establecidos en el Programa Nacional de Infraestructura (PNI):

- Construir o modernizar 17 mil 598 kilómetros (km.) de carreteras y caminos rurales, incluyendo la terminación de 100 proyectos carreteros completos:
  - 5 mil 472 km. de corredores troncales
  - 6 mil 788 km. de carreteras fuera de corredores
  - 1 mil 338 km. de obras complementarias
  - 4 mil km. de caminos rurales y carreteras alimentadoras.
- Incrementar de 72 a 90 por ciento la red carretera federal que opera en buenas condiciones conforme a estándares internacionales.

A la fecha, lo que se observa en materia de infraestructura carretera son avances incipientes, pues si bien se han erogado sumas importantes en este rubro, 264 mil 22.3 millones de pesos (mdp) entre 2007 y 2011<sup>1</sup>, en términos físicos se advierten escasos avances.

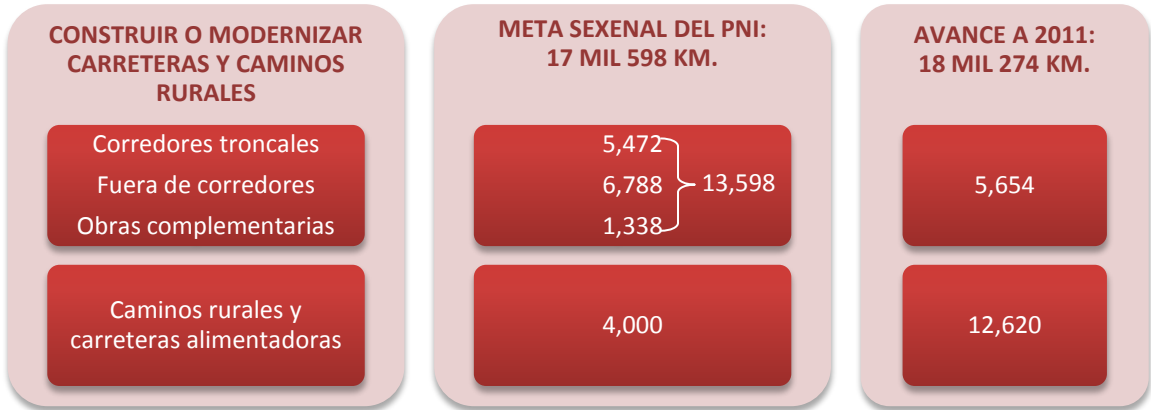
De acuerdo con datos de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), entre 2007 y 2011 se han construido y modernizado 18 mil 274 km. de carreteras, lo que supondría que al

---

<sup>1</sup> Cifra tomada del Quinto Informe de Ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, publicado en la página web de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

cierre de 2011 ya se habría superado en 676 km. la meta sexenal de construir 17 mil 598 km. de carreteras.

Sin embargo, la meta en términos estrictos no se ha cumplido, pues de acuerdo con información de la SCT, del total de los 18 mil 274 km. construidos o modernizados de carreteras durante el sexenio, sólo 5 mil 654 km. corresponden a corredores troncales, carreteras fuera de corredores y obras complementarias, esto es el 30.9 por ciento, mientras que el restante 69.1 por ciento corresponde a caminos rurales y carreteras alimentadoras.



De manera que, la meta de construir o modernizar 13 mil 598 km. de corredores troncales, carreteras fuera de corredores y obras complementarias, sólo registra al término de 2011 un avance físico de 41.6 por ciento, pues se han realizado obras en esta materia en 5 mil 654 km., por lo que para dar cumplimiento a la meta prevista para el período, en 2012 la SCT tendría que construir o mantener 7 mil 944 km., de los cuales 412.6 km. corresponden a trabajos dentro de los principales corredores troncales.

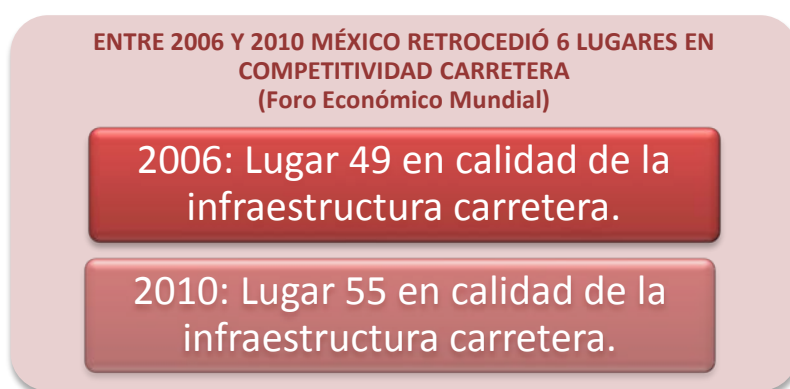
Alcanzar esa meta, se vislumbra poco factible básicamente por dos razones: 1) En términos de ingeniería no es lo mismo realizar obras de construcción y/o modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras, que en la mayoría de los casos sólo consisten en revestimiento del pavimento, que ejecutar obra de construcción nueva, que implica elaboración de proyectos de ingeniería



civil mucho más complejos; 2) El proceso de aplicación de recursos en obra pública es relativamente largo, debido a las características inherentes del ramo, pues tan solo el proceso de licitación y adjudicación de un proyecto de obra pública suele requerir de dos a tres meses, por lo que en el período que resta de la Administración muy difícilmente se lograrán ejecutar proyectos de obra que permitan cumplir la meta programada para el sexenio, más aún cuando se trata de grandes obras, cuyos montos de inversión en su mayoría sobrepasan los 500 millones de pesos<sup>2</sup>.

Respecto al objetivo de incrementar de 72 a 90 por ciento la red carretera federal que opera en buenas condiciones conforme a estándares internacionales, destacan los resultados obtenidos por la Auditoría Superior de la Federación, de acuerdo con los cuales *“En 2010, la red carretera libre de peaje reportó el 19.5 por ciento de las carreteras en estado físico deficiente, de las estatales el 20.5% y rurales 26.6% también en estado deficiente, por lo que en el país no se ha podido cumplir con el estándar internacional de calidad”*<sup>3</sup>. El estándar internacional de calidad establecido por el Banco Mundial determinó que los países deben mantener 50 por ciento de sus carreteras en buenas condiciones y 50 por ciento en aceptables.

Además de que, con base en las mediciones del Foro Económico Mundial se observa un fuerte retroceso en cuanto a la calidad de la infraestructura carretera nacional, toda vez que mientras en



2006 México ocupaba el lugar 49, de acuerdo con el último reporte del mismo Foro, México se ubica en el lugar 55 de un total de 142 países<sup>4</sup>.

En este contexto, y con base en los últimos datos anuales de que se dispone, correspondientes a 2010, se observa que sólo el

<sup>2</sup> De acuerdo con los *Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión*, publicados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para aquellos proyectos de inversión que superen los 500 mdp, se deberán realizar análisis costo-beneficio, anexar las principales conclusiones y, el avance de los estudios técnicos, legales, ambientales, de mercado y otros específicos de acuerdo al sector y al programa o proyecto de inversión de que se trate. La Unidad de Inversiones podrá solicitar la presentación de los estudios que considere necesarios para profundizar el análisis de la Evaluación socioeconómica.

<sup>3</sup> Unidad de Evaluación y Control de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación, *“Análisis al Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2010”*, México, 2012, página 34.

<sup>4</sup> World Economic Forum, *The Global Competitiveness 2011-2012*. El Reporte Global de Competitividad es la evaluación más completa de las fortalezas y debilidades comparativas de economías nacionales y es usado por gobiernos, académicos y líderes de negocios. Fue publicado por primera vez en 1979 e incluía 16 economías líderes europeas, hoy en día incluye 142 economías desarrolladas y emergentes de todo el mundo. Por ser el WEF una autoridad en el tema, distintos medios y publicaciones a nivel mundial como periódicos y revistas reportan los resultados arrojados por este ente en su Reporte Global de Competitividad.

---

37.1 por ciento del total de la red carretera del país se encuentra pavimentada, y el 22.4 por ciento de las carreteras se componen de terracerías y brechas mejoradas, de ahí que en materia de infraestructura carretera México ocupe el lugar 55, situación que se estima poco factible de revertir en lo que resta de la presente Administración.

Pese a los datos mencionados, de acuerdo con la SCT, el índice de condiciones buenas y aceptables en la red federal de carreteras libres de peaje en 2011 se situó en 79 por ciento, porcentaje menor al programado para el año (80 por ciento), debido a que los recursos autorizados para la conservación de la red carretera fueron menores a los solicitados.

### REZAGO EN LA CALIDAD Y COMPETITIVIDAD DE LA RED CARRETERA NACIONAL

- En 2010 sólo el 37.1% de las carreteras del país se encontraban pavimentadas, número ligeramente superior al 33% que se observaba en 2006.
- Con base en cifras de la SCT en 2010 sólo el 3.4% de la red carretera nacional se componía por carreteras de cuatro o más carriles.
- De acuerdo con el Foro Económico Mundial, la infraestructura carretera mexicana es 30% menos competitiva que la de Chile y 40% menos competitiva que la de Estados Unidos.

Sin embargo, con base en la revisión del Presupuesto de Egresos de la Federación 2011, se detectó que para ese año el Legislativo autorizó 9 mil 645 mdp para el *Programa de Conservación de Infraestructura Carretera*, de los cuales al término del año la SCT no ejerció 333.3 mdp, de manera que no fue la falta de recursos la causa del retraso en el programa de mantenimiento de la infraestructura carretera.

De acuerdo con lo observado por la Auditoría Superior de la Federación<sup>5</sup>, el rezago en la ejecución de los proyectos de obras en la SCT obedece a la falta de consolidación de los procesos de planeación y programación de inversiones, por lo que la SCT deberá resolver problemas administrativos que inhiben el desarrollo de proyectos, observación que resulta consistente con los reiterados subejercicios anuales observados en este ramo.

En conclusión, lo que se observa en materia de infraestructura carretera en los 5 años del presente sexenio, es un cumplimiento parcial de las principales metas previstas en el PNI, lográndose avances significativos en lo que corresponde al número de kilómetros carreteros construidos y/o modernizados, pero basados en la realización de pequeñas obras en caminos rurales, dejando rezagados los trabajos de mayor envergadura, y por ende complejidad.

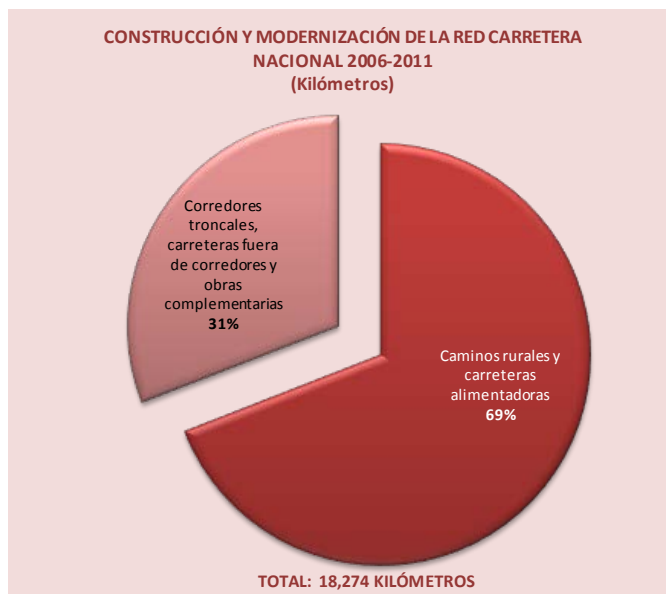
---

<sup>5</sup> Op. cit., página 31.

Por citar un ejemplo está la obra de construcción del Puente de Oaxaca-Salina Cruz, tramo: Mitla-Tequisistlán-Entronque Tehuantepec II, y de la estructura y entronque Acayucan-La Ventosa, cuyos trabajos por ejecutar en 2012 ascienden a 44.8 km., de acuerdo con el Programa de Trabajo 2012 de la SCT.

Ante los rezagos mencionados en materia carretera, la competitividad

internacional del sistema carretero nacional en los últimos años lejos de mejorar ha decaído, pasando del lugar 49 en 2006 al 55 en 2010, según datos del Foro Económico Mundial.



## REFERENCIAS

- México Evalúa, Centro de Análisis en Políticas Públicas, A. C., El gasto en Infraestructura en México: Evaluación de Avances del Programa Carretero 2007-2012, México, 2011.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Quinto Informe de Ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, México, 2012.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Presupuesto de Egresos de la Federación 2011, México 2010.
- Unidad de Evaluación y Control de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación, "Análisis al Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2010", México, 2012.
- World Economic Forum, The Global Competitiveness 2011-2012.

**Centro de Estudios de las Finanzas Públicas**

Director General: Mtro. Edgar Díaz Garcilazo

Director de Área: Lic. Ariel Ricárdez Galindo

Elaboró: Lic. Mónica Maya Jiménez