

SE REQUIEREN US\$10,000 MILLONES PARA OBRAS

Crece comercio, pero se atascan cruces fronterizos

La infraestructura no va al mismo ritmo, alerta el Centro Woodrow Wilson

Lourdes Flores
EL ECONOMISTA

Monterrey, NL. EL COMERCIO entre México y Estados Unidos ha crecido seis veces más que antes del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); sin embargo, no han avanzado en la misma proporción los carriles para transportar mercancías, de ahí que se necesita invertir 5,000 millones de dólares de cada lado de la frontera para ser más eficientes, aseguró Christopher Wilson, director adjunto del Instituto México del Centro Internacional Woodrow Wilson.

“En la frontera avanzó mucho más rápido el comercio que las inversiones en infraestructura, estamos atrasados; la aduana americana ha identificado una necesidad de inversión de 5,000 millones de dólares, y del lado mexicano se necesita lo mismo”, comentó durante una reunión de la Asociación de Legisladores Fronterizos.

El investigador recalcó que esta inversión no proviene de los gobiernos federales, por tanto, se deben encontrar otras opciones de financiamiento para proyectos de infraestructura, como las Asocia-

ciones Público-Privadas (APP), un esquema que empieza a encontrar eco en los proyectos de infraestructura.

“Las APP son una opción muy importante, hay un valor para el comercio y el sector privado, hay otras posibilidades de financiar, lo que recomendamos es algo muy general, hay un papel para todos los niveles de gobierno de mejorar el sistema de transporte transfronterizo” a nivel municipal, estatal y federal, acotó Wilson.

MARCO JURÍDICO

En Estados Unidos hay una nueva legislación que da un marco jurídico para hacer esto de manera más eficiente, en la sección 559 y 560, son oportunidades para el sector privado, ciudades o gobiernos estatales, que permite involucrarse con el gobierno federal para hacer más infraestructura en la zona fronteriza, detalló.

OPORTUNIDADES HACIA DELANTE, PERO ALGUNOS CAMBIOS

En México, la legislación sobre las APP “es adecuada desde nuestra perspectiva, no sé cómo está en Nuevo León, pero en varios estados se requieren leyes secundarias para implementar y usar al máximo los cambios legislativos. De los dos lados hay oportunidades (de inversión), no sólo en los cruces fronterizos, sino en las carreteras que dan acceso a los cruces fronterizos”, detalló.

Cabe señalar que los estados fronterizos que fueron pioneros en aprobar cambios o leyes sobre las Asociaciones Público-Privadas fueron Baja California, Coahuila y Tamaulipas, en el 2007; Sonora, en el 2008; Nuevo León, en el 2010, y Chihuahua, en el 2011, según datos del Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas (Indetec).

En el caso de Nuevo León, sólo el municipio de San Pedro Garza García, una de las localidades con mayor actividad empresarial, cuenta con disposiciones administrativas para regular la utilización de APP, a partir de marzo del 2011.

maria.flores@eleconomista.mx

En la frontera avanzó mucho más rápido el comercio que las inversiones en infraestructura, estamos atrasados. La aduana americana ha detectado una necesidad de inversión de 5,000 millones de dólares”.

Christopher Wilson, director adjunto del Instituto México del Centro Internacional Woodrow Wilson.



Fecha 26.08.2015	Sección Urbes y Estados	Página 27
----------------------------	-----------------------------------	---------------------



Velocidades distintas. El comercio entre EU y México crece seis veces más que antes del TLCAN; la infraestructura a menor ritmo. FOTO ARCHIVO: REUTERS