



XXIV Congreso Mundial de Carreteras

Ciudad de México, del 26 al 30 de septiembre de 2011

XXIV World Road Congress

Mexico City, from September 26th to 30th, 2011

XXIV^e Congrès Mondial de la Route

Mexico, du 26 au 30 septembre 2011

INAUGURACION

Felipe Calderón Hinojosa

Presidente de México



Sesión celebrada el 26 de septiembre de 2011
durante el **XXIV Congreso Mundial de Carreteras**
en la Ciudad de México, D.F.

PRESENTACIÓN

Felipe Calderón Hinojosa asumió el cargo de Presidente de México el 1 de diciembre de 2006. Desde que llegó al cargo externó su preocupación y decidido interés en el tema de la infraestructura y en particular sobre la infraestructura carretera, a tal grado que desde el principio de su gestión, a este periodo se le ha conocido como el SEXENIO DE LA INFRAESTRUCTURA.

En este mensaje de inauguración del XXIV Congreso Mundial de Carreteras manifiesta lo valioso que se presenta para México, este evento promovido por la Asociación Mundial de carreteras desde 1908. A través de cálidas palabras de bienvenida, agradeció a la Asociación y en particular a Anne-Marie Leclerc la oportunidad de ser sede de este importante evento.

Además de convocar a los participantes para lograr un congreso fructífero, de beneficio para la planeación, construcción y operación de carreteras en sus respectivos países, el mandatario mexicano ilustró, poniendo como ejemplo las obras realizadas en México durante su gestión, los valores y oportunidades que un proyecto adecuado de infraestructura carretera, puede aportar al pueblo, a los ciudadanos del país que se ocupa de este tema.

En un claro gesto de simpatía hacia el congreso, el presidente de México caminó por los pasillos de la sala, antes y después de la ceremonia, saludando personalmente a varios de los congresistas provenientes de más de 100 países.





FELIPE CALDERON HINOJOSA

PRESIDENTE DE MEXICO

Muy buenos días a todas y a todos ustedes. Sean muy bienvenidas, muy bienvenidos a México.

Señora Anne-Marie Leclerc, Presidenta de la Asociación Mundial de Carreteras. Muy bienvenida.

Señor Senador Fernando Castro Trenti, Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes del Senado de la República.

Diputado Francisco Javier Martín Gil Ortiz, Presidente de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

Maestro Clemente Poon Hung, Presidente de la Asociación Mexicana de Ingenierías de Vías Terrestres.

Maestro Fausto Barajas, Presidente del Comité Organizador del XXIV Congreso Mundial de Carreteras.

Señoras y señores Ministros de Transporte e Infraestructura de diversos países.

Excelentísimas Embajadoras, Excelentísimos Embajadores del Cuerpo Diplomático Acreditado en México.

Muy estimadas y estimados estudiantes, congresistas, ingenieras, ingenieros, empresarias, empresarios.

Muy distinguidos invitados internacionales.

Señoras y señores:

Nuevamente, les expreso con mucho afecto la mejor de las bienvenidas a nuestro querido país. Bienvenidos. Y, particularmente, me da mucho gusto estar con ustedes en esta Inauguración del XXIV Congreso Mundial de Carreteras.

Hace más de un siglo, este Congreso ha reunido expertos de todo el mundo para compartir conocimientos, experiencias, relativos a la construcción y administración de las carreteras.

Así que, es un honor para México, que les agradecemos mucho, el recibir a 33 Ministros y a un gran número de especialistas de más de 100 países de todo el orbe. Espero que disfruten nuestro país, como ustedes se merecen, y que puedan, verdaderamente, tener una gratísima estancia, fructífera y placentera, en nuestro querido México.

Quiero agradecerle mucho a la Asociación el haber decidido organizar su Congreso aquí, tanto a la Asociación Mexicana de Ingenierías de Vías Terrestres, como a la Asociación Mundial de Carreteras, por haber propiciado no sólo este Congreso aquí, en México, sino lo que ya desde esta sesión inaugural se vislumbra como un enorme éxito.

El tema, además, que presentan: Movilidad, Sustentabilidad y Desarrollo, es de la mayor relevancia para enfrentar los retos que hoy se viven en el mundo en esta materia.

Hoy, nuevamente, podemos comprobar, además, que infraestructura es sinónimo de empleo, es sinónimo de crecimiento económico y de bienestar. Y no sólo por los trabajos que se generan durante la construcción y operación de las obras carreteras, sino, también, por la gran detonación de desarrollo regional, por la facilidad de llegada de nuevas inversiones productivas a las localidades que se abren a la comunicación.

Infraestructura es sinónimo de bienestar y de progreso. También lo es hoy de competitividad, porque la competitividad, precisamente, hoy, el crecimiento económico y el desarrollo, dependen, en gran medida, de

la modernidad y de la eficiencia de la infraestructura, y dentro de ésta, de la modernidad y la eficiencia de las carreteras.

Así lo entendemos en México. Y por eso también, le estamos dando un impulso sin precedentes a este sector. Cuando inicié la Administración, en 2006, nos dimos cuenta de que la infraestructura tenía un rezago importante, que en particular muchas carreteras del país se encontraban en malas condiciones, o eran simplemente insuficientes ya, para cubrir las necesidades de los mexicanos.

Las carencias, además, de infraestructura adecuada, carreteras muy estrechas, trazos muy antiguos, mal mantenimiento, estaba ampliando la desigualdad en las oportunidades de la gente y representaba claramente, un obstáculo para el desarrollo.

Sin carreteras, sin caminos adecuados, quienes viven en las comunidades más apartadas no tienen acceso a los servicios indispensables, simplemente no hay cómo llegar a ellos.

Las posibilidades de comercialización de productos se ven reducidas, en consecuencia las posibilidades de mejores ingresos, lo cual afecta la calidad de vida de la gente.

La falta de vías de comunicación obstaculiza la movilidad de las personas, rompe las cadenas productivas, debilita el comercio y se incrementan los costos para todos, para los productores, pero también para los consumidores.

Por éstas y muchas razones, desde el inicio de la Administración, dije y así ha sido, que éste sería el sexenio de la infraestructura en México. Que ésta tendría un papel clave para elevar el bienestar de la población y sería un motor evidente de crecimiento.

Hoy, en México así ha sido. La inversión público-privada en infraestructura es de más del 5 por ciento del Producto Interno Bruto, lo que nos coloca por arriba del promedio de los países de la OCDE, que es de 3.5 por ciento de inversión en infraestructura.

Este esfuerzo comprende desde luego, un impulso sin precedente a la infraestructura carretera del país. Ahí estamos destinando recursos como no se habían destinado en ninguna otra Administración.

Gracias a ello, en menos de cinco años hemos construido o modernizado 17 mil kilómetros de carreteras y caminos en el país, y al final de este año, al cumplirse el quinto año de mi Gobierno, habremos

construido o modernizado más de 19 mil kilómetros.

Esto representa casi haber construido o modernizado una carretera desde el Polo Norte hasta el Polo Sur. Y no sólo eso. También le estamos dando el mantenimiento que se requiere. Por ejemplo, en el año de 2000, sólo el 60 por ciento en las encuestas de percepción del usuario, el 60 por ciento únicamente, consideraba que las carreteras estaban en buen estado. Hoy, hemos llegado ya a la cifra de 80 por ciento en la percepción del usuario y queremos llegar, desde luego, a la total satisfacción del usuario en las carreteras.

Quiero destacar que no sólo estamos incrementando los kilómetros de carreteras, sino que además, estamos realizando obras de gran complejidad que representan enormes retos para la ingeniería y, particularmente, para la ingeniería nacional. Eso es, desde luego, concorde con las dificultades que representa la orografía del país, que es extraordinariamente compleja y que, seguramente, explica el por qué, muchas de las obras que ahora realizamos no se habían realizado con anterioridad.

Por ejemplo, como dijo el Secretario, estamos construyendo ejes troncales, que conectarán al Pacífico con el Golfo de México y que van a potenciar la capacidad logística del país. Uno de esos ejes, por ejemplo, es la Autopista Durango-Mazatlán, que va a atravesar, prácticamente, la muy intrincada Sierra Madre Occidental, en el Noroeste del país. Un verdadero desafío para cualquier ingeniero.

Para darles idea de la magnitud de esta obra. Tiene más de 80 túneles, más de 120 estructuras elevadas, fundamentalmente puentes. Uno de esos puentes, el Baluarte Bicentenario, va a tener una longitud de mil 124 metros. Pero eso no es lo más relevante. Va a ser un puente atirantado, un puente colgante, que va a tener, entre las columnas que se han hecho ya a ambos lados del puente, han implicado la utilización de más concreto que todo el que se utilizó, por ejemplo, para la construcción del Estadio Azteca, que es, si no el más grande, uno de los estadios más grandes del mundo.

Y entre la última columna del Estado de Sinaloa y la primera columna del Estado de Durango, habrá un claro central de 520 metros, que será sostenido, exclusivamente, por cables de acero, para además, librar una barranca que tiene 390 metros de profundidad; es decir, un claro de 390 metros de profundidad entre el Río Baluarte y este puente de cuatro carriles, del puente atirantado.

Bajo el puente, es decir, podrá caber la Torre Eiffel, o el Edificio

Chrysler de la Ciudad de Nueva York, para que se den una idea.

El Puente Baluarte Bicentenario va a ser el puente atirantado más alto de todo el mundo y está siendo construido, orgullosamente, por ingenieros y por trabajadores mexicanos.

Vinculado con ello, es otro aspecto muy relevante, es que estamos construyendo nuestras carreteras con visión estratégica. Estamos transitando de un modelo radial que siguió México, un modelo obsoleto donde, así como hay la expresión de que todas las carreteras llevan a Roma, aquí prácticamente todas las carreteras que había llevaban a la Ciudad de México.

Y lo estamos sustituyendo por un modelo en el cual no sea forzoso, a quien transita por el país, transportar su mercancía para pasar necesariamente por esta ciudad, sino que eso representa, ese viejo modelo, representa problemas para la conectividad de las regiones, un altísimo costo para los usuarios y una alta ineficiencia.

Estamos pasando a un esquema estructurado con base a ejes carreteros troncales y longitudinales que van a comunicar, como he dicho, la Costa del Pacífico, con el Golfo de México, y van a conectar nuestras fronteras, desde Guatemala y Belice, hasta Estados Unidos. Conectarán el Centro con el Norte, con el Sur del país, el Este con el Oeste.

Si eso lo sumamos a la posición geográfica estratégica que tiene México, es la única economía emergente que tiene frontera con la economía más grande del mundo que, son los Estados Unidos, tenemos 10 mil kilómetros de costas que nos comunican tanto a todas las economías asiáticas en el Pacífico, como a las economías europeas, África, ambas costas de Estados Unidos.

México tiene una posición geográfica estratégica que se está potenciando con la innovación y la modernización de nuestras carreteras.

De la misma manera, estamos dando un fuerte impulso a los libramientos en el país. Un ejemplo es el emblemático Arco Norte de esta Ciudad de México, una vía de cuatro carriles de concreto hidráulico con las más altas especificaciones, que con sus 223 kilómetros va unir los principales ejes troncales de la vieja estructura radial de carreteras, los va a comunicar entre sí y va a permitir pasar de un lado a otro del país sin cruzar necesariamente por la Ciudad de México.

Esto va a implicar una reducción en el recorrido del usuario, de cuatro horas a tan sólo una hora y media; para pasar por el Centro de la República.

Con esa estrategia, estamos avanzando en dos grandes rubros en México. Por un lado. Elevamos la competitividad de la economía nacional y, por otro lado, estamos promoviendo un desarrollo regional equilibrado que iguale las oportunidades de desarrollo para todos los mexicanos.

Primero. Una condición indispensable para elevar la competitividad de la economía es contar con infraestructura moderna y eficiente. Sólo así es posible aprovechar la gran ventaja comparativa que tiene nuestro país, un país orgullosamente latinoamericano, pero al mismo tiempo ubicado geográficamente en América del Norte.

Y segundo. Se trata de elevar, desde luego, la calidad de vida de nuestra gente y ésta, la infraestructura renovada, es una condición indispensable para brindar mayores oportunidades de progreso a todos los mexicanos.

Por eso, nos interesan tanto las carreteras. Por eso celebramos que este Congreso pueda realizarse en México, y por eso nos interesa tanto aprender de la experiencia de todos ustedes, para poder hacer las cosas mucho mejor.

De lo que recuerdo yo, desde que era Director de BANOBRAS, del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos en México, hasta ahora, como Presidente, hay ciertos puntos nodales, ciertos cuellos de botella que deben resolverse para detonar la construcción de carreteras en general, por cualquier Gobierno.

Uno. Primero. Es resolver con justicia el tema de los derechos de vía, la utilización de terrenos.

Durante mucho tiempo en México el expediente más socorrido fue la expropiación. Sin embargo, eso ha devenido en un proceso que no necesariamente es el más justo, no necesariamente es uno que resarce con justicia a quien ve que su propiedad es tomada forzosamente por el Estado y no corresponde, desde luego, al modelo de certeza jurídica y de Estado de Derecho que queremos para los mexicanos.

Una segunda restricción en ello es que un modelo que lleva la negociación con los terrenos, una de dos, o provoca una enorme

corrupción a la hora de decisiones de asignaciones de precios, o bien, genera un cuello de botella cuando los precios del valor de la tierra están topados de manera arbitraria, como suele ocurrir en muchos casos en México.

Un segundo punto nodal es la manera en que se distribuye el riesgo en la construcción y en la operación de las carreteras.

En México, hemos seguido en los últimos años un modelo claro de participación público-privada y esto es algo muy, muy importante. Durante muchos años, en el caso de México, y pienso que en el caso de muchos países en desarrollo, se consideró que sólo el Estado podía y sólo el Estado debía hacer las carreteras.

Hemos asumido un modelo de inversión público-privada, que a través de distintos mecanismos permite, precisamente, que el riesgo y la financiación de la carretera pueda distribuirse con justicia entre el sector público y el sector privado. □ Tenemos casos en los que se concede totalmente al sector privado un proyecto carretero, casos en los que son construidos totalmente con presupuesto público, y casos en los cuales, sea a través de los Proyectos PPP, los Proyectos Público- Privados, en los cuales el Estado paga al concesionario, por ejemplo, por el número de vehículos que circulan por la carretera, o sea a través del modelo del Fondo de Infraestructura Mexicana, en el cual se licita un proyecto y se asigna a aquel concesionario que ofrece más dinero al Gobierno; o bien, pide menos subsidio para construir la carretera.

Hemos construido carreteras donde se subasta, digamos así, el apoyo gubernamental, y asignamos hasta el 40 por ciento del valor del proyecto al concesionario que pida menos. O bien, proyectos carreteros donde el concesionario, incluso, paga al Gobierno para poder construir y operar una carretera. Ambos modelos han sido muy exitosos.

Vinculado con ello, este mecanismo de asignación a través de mercado, de las licitaciones, permite colocar de mejor manera el riesgo, siempre y cuando se acoten verdaderamente, los pasos en su asignación.

Otro punto medular, en el caso de obras públicas, es la transparencia absoluta en la licitación de los proyectos, para lo cual es necesario reducir los procedimientos, transparentar todos los procesos, tener testigos sociales en la asignación de carreteras, y también, reducir la litigiosidad, si me permite la expresión, que va dificultando y

retrasando la construcción de proyectos.

Aquí, yo simplemente, respetuosamente exhorto al Congreso de la Unión a aprobar el proyecto de Ley de Asociaciones Público-Privadas, que presenté hace casi tres años a su respetable consideración para acelerar la construcción de las carreteras.

Finalmente, señoras y señores, quiero refrendar que para México la infraestructura es sinónimo de progreso, es un sinónimo de bienestar. En la medida en que cada país cuente con mejor infraestructura, estaremos contribuyendo al progreso global.

Es importante, por cierto, que podamos construir proyectos de carreteras regionales. El Proyecto Mesoamérica, que impulsa México y países de Centroamérica y Colombia, es un proyecto que considera, incluso, la interconectividad regional, a través de proyectos de carreteras Siglo XXI, que tanta falta le hacen a nuestros pueblos.

Ojalá podamos avanzar en ello, y las conclusiones de este Congreso puedan aportarnos experiencias valiosas para ese propósito.

Congresos como éste son de una enorme relevancia. Nos permiten a todos beneficiarnos del intercambio de conocimientos y las mejores prácticas en la materia. Yo estoy seguro de que los países más avanzados en el desarrollo de infraestructura carretera tendrán mucho que aportar en aspectos clave, como los que he mencionado, o como el diseño y construcción de infraestructura sustentable. Éste es un punto que no había comentado.

Para mí es medular que pueda maximizarse el beneficio de una obra de infraestructura, minimizando de manera sustancial las afectaciones ambientales.

Tenemos que encontrar la fórmula que concilie desarrollo con protección y fortalecimiento del medio ambiente. Tenemos que entender el valor que aportan los ecosistemas a la vida en general y a la vida del hombre, que es un fin tan loable y tan superior, como lo es el mejorar la interconexión entre comunidades humanas.

Quiero, además, reconocer en este espacio la alta calidad de la ingeniería mexicana. Ingenieras e ingenieros que no sólo desarrollan grandes proyectos en México, sino que también han hecho grandes aportaciones a nivel internacional.

También sería importante, amigas y amigos, el poder conversar sobre

las mejores prácticas en materia de financiamiento, como he dicho; los esquemas público-privados que ya he mencionado, revisar la efectividad o los errores que han tenido distintos modelos de financiamiento y operación; los casos de quiebra y rescate financiero de carreteras, que han ocurrido en México en la década de los 90 y que seguramente han ocurrido en otras parte del mundo.

Y tenemos que encontrar la forma de que la asignación de los riesgos de construcción y operación no derive posteriormente en un costo mayor para la sociedad, que tenga que ser asumido no sólo por los usuarios, sino por los contribuyentes, o que se trasladen pérdidas privadas a pérdidas sociales, sin que haya una correcta asignación de los costos entre quienes cometen los errores de diseño y asignación de riesgo.

La inversión en infraestructura, por otra parte, bien manejada, es una medida contra cíclica para impulsar el crecimiento económico. La infraestructura tiene que estar entre las medidas que cualquier Gobierno y cualquier país se imponga, precisamente, para atenuar el impacto recesivo de las crisis económicas, entre otras las que siguen aún amenazando a la mayoría de las naciones en nuestro tiempo.

Es posible a través de la promoción de inversión pública-privada contrarrestar la parte baja de los ciclos económicos, si eso se hace manteniendo la prudencia y la responsabilidad en el manejo de las finanzas públicas.

Quiero felicitar, nuevamente, a los organizadores por este gran evento; decirles a todos ustedes, amigas y amigos, que, como decimos los mexicanos: están en su casa, ésta es su casa. Que sea de provecho para todos y que, verdaderamente, podamos salir con una visión renovada y útil para impulsar aún más la construcción de carreteras en todo el mundo.

Y si me permiten, quiero que me acompañen de pie para hacer la Declaratoria Solemne de Inauguración de este evento.

Hoy, siendo las 11 horas con 51 minutos, del día 26 de septiembre de 2011, me es muy grato inaugurar formalmente el XXIV Congreso Mundial de Carreteras 2011.

Espero que los trabajos que se desarrollen aquí generen la sinergia necesaria para avanzar en la construcción de más y mejor infraestructura carretera en todo el mundo.

Enhorabuena y muchas felicidades.

Mucho éxito a todos ustedes.



26 de Septiembre de 2011
COMITÉ ORGANIZADOR MEXICO 2011
SCT - AMIVTAC

