


Impetu Económico

Gerardo Flores

@GerardoFloresR

Nueva ley sobre inversión en infraestructura, ¿implica el fracaso de las políticas de AMLO?

La Cámara de Diputados aprobará esta semana la Ley para el Fomento de la Inversión en Infraestructura Estratégica para el Desarrollo con Bienestar, una iniciativa enviada por la presidenta **Claudia Sheinbaum** el pasado 18 de marzo. La nueva ley tiene una virtud que sus propulsores difícilmente reconocerán de manera explícita: es un reconocimiento implícito de que el gobierno federal no puede solo.

El diagnóstico que subyace a la iniciativa es contundente. El propio dictamen de las comisiones dictaminadoras lo reconoce: durante 2025, la inversión pública se contrajo 28.4% en términos reales, la caída más pronunciada en tres décadas. Para financiar el Plan de Inversión en Infraestructura 2026-2030, el gobierno requiere movilizar 5.6 billones de pesos, con una necesidad adicional de 722 mil millones tan solo en el primer año. Son cifras que ningún presupuesto federal convencional puede absorber, en particular cuando la herencia fiscal del sexenio anterior dejó un desequilibrio estructural que recorta el margen de maniobra del Ejecutivo actual.

Y es que la política fiscal de la administración López Obrador enfocada a gastar de manera excesiva en unos cuantos proyectos que rebasaron por mucho sus montos presupuestados originalmente y a otorgar de manera indiscriminada apoyos directos crecientes a millones de mexicanos, le dejó a Claudia Sheinbaum una trampa: compromisos sociales constitucionalizados que consumen el presupuesto, y una infraestructura que demanda recursos que ya no están disponibles. En ese contexto, la nueva ley es la respuesta: si el Estado no puede financiar solo

la infraestructura que el país requiere, entonces que el capital privado comparta la carga. Y los riesgos.

Precisamente en esa distribución de riesgos reside uno de los elementos más relevantes del nuevo andamiaje. El artículo 26 de la ley establece que los vehículos jurídicos creados para los proyectos deberán establecer, entre otros elementos, "la distribución de riesgos". El artículo 40 va más lejos: los proyectos bajo esquemas de inversión mixta deben garantizar la mejor distribución de riesgos de diseño, construcción, operación, financieros, de demanda, regulatorios, ambientales y sociales. Este lenguaje no es accidental. Es, en esencia, la misma lógica que animó la reforma energética de 2013-2014 impulsada por **Enrique Peña Nieto**: el Estado reconoce que no puede asumir en solitario la totalidad de los riesgos asociados a proyectos de infraestructura de largo plazo, y por ello convoca al sector privado a ser corresponsable.

La distancia retórica entre ambas reformas es considerable, pero la lógica económica subyacente es notablemente similar. En 2013, el gobierno peñista argumentó que la apertura del sector energético al capital privado era necesaria para atraer la inversión que Pemex ya no podía generar por sí mismo. En 2026, el gobierno de Sheinbaum argumenta que los esquemas de participación mixta son necesarios para financiar la infraestructura que el presupuesto federal ya no puede solventar. Distinta narrativa, misma necesidad.

Otro elemento que no puede pasar inadvertido es el papel central que la nueva ley asigna a los fideicomisos como vehículos financieros. Los Vehícu-

los de Propósito Específico —columna vertebral del nuevo modelo— pueden constituirse, según el artículo 11, precisamente a través de fideicomisos públicos o privados, mandatos o figuras análogas. El artículo 19 permite además que fideicomisos públicos ya existentes participen en los mecanismos de inversión de la ley. Resulta difícil no recordar que fue López Obrador quien satanizó los fideicomisos hasta intentar eliminarlos masivamente en 2020, argumentando opacidad y corrupción. Hoy, apenas seis años después, el "segundo piso de la 4T" los reinstala como pieza central de su estrategia de financiamiento de infraestructura.

La reversión no es menor: implica admitir que aquella cruzada contra los fideicomisos fue más ideológica que técnica, y que los instrumentos financieros denostados por razones políticas siguen siendo, a fin de cuentas, herramientas útiles para estructurar proyectos complejos. Lo que antes era opacidad, hoy es certeza jurídica para el inversionista.

Ahora bien, con la creación de tantos vehículos financieros para que los inversionistas privados se animen a financiar proyectos del sector público, así como con la arquitectura jurídica en la propia iniciativa, se abren espacios para la opacidad y la discrecionalidad, que a su vez pueden incentivar el despliegue de conductas de corrupción.

Bajo estas consideraciones, no resulta exagerado cuestionar si este nuevo instrumento legislativo impulsará realmente y de manera consistente la participación del financiamiento privado en proyectos del sector público, o si será solo un vehículo para negocios de unos cuantos.