

2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON

EL PROGRAMA DE DESARROLLO DEL
SECTOR COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES 1995 - 2000: AEREO,
FERROVIARIO, MARITIMO Y TERRESTRE;
COMO OPORTUNIDAD DE INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA BÁSICA EN MÉXICO.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A
BEATRIZ ANGELICA GORDILLO LOPEZ

ASESOR. LIC MA EUGENIA ESMERALDA NEGRETE VARGAS

MÉXICO.

1999

21000

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO: Por brindarme la oportunidad de obtener conocimiento y preparación para cumplir mi más grande sueño.

A LA LICENCIADA ESMERALDA NEGRETE VARGAS: Por su gran dedicación, profesionalismo y por su valiosa ayuda en la asesoría de mi Tesis.

A TODOS LOS PROFESORES DE RELACIONES INTERNACIONALES DE LA ENEP "ARAGÓN": Porque cada uno de ellos otorgo toda su sabiduría y entrega académica.

A MI MADRE ELBA ROSA LÓPEZ LÓPEZ: Por todo el gran amor que siempre me ha dado y porque sin su ayuda nunca hubiera podido dedicarle mi sueño.

A MI PADRE EDUARDO ARAMBURU MONARES: Que más que un padre, ha sido por siempre incondicional con su gran apoyo.

A MI HERMANA BRENDA SUSANA GORDILLO LÓPEZ: Por su cariño y todas sus palabras de aliento para seguir adelante.

A MIS ABUELITAS RITA LÓPEZ Y LUCILA GORDILLO: Por sus sabios consejos y porque siempre seguiré admirándolas y respetándolas.

A MI NOVIO GABRIEL OLAGUÍBEL HERNÁNDEZ: Por su segura compañía y por animarme en los momentos difíciles.

Este beso, tómallo en la frente!
Y al separarme de ti ahora,
Deja al menos te confiese:
No yerras al pensar
Que un sueño han sido mis días;
Todo cuanto vemos o parecemos
No es más que un sueño en el
soñar.

Edgar Allan Poe.

ÍNDICE

Introducción	(1)
<u>CAPITULO 1 CONTEXTO ECONÓMICO DE MÉXICO.</u>	
1.1 Contexto económico de México.	(1)
1.2 La crisis de los ochenta.	(3)
1.3 El cambio estructural a finales de los ochenta.	(7)
1.3.1 Saneamiento de las finanzas públicas.	(8)
1.3.2 Marco económico de apertura.	(10)
1.3.3 Privatización de empresas públicas no estratégicas.	(15)
1.3.4 Desregulación de sectores estratégicos.	(17)
1.4 Importancia del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, para la inversión privada.	(20)
1.4.1 Diagnóstico y objetivos de cada subsector dentro del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000.	(22)
1.4.2 Estrategias y líneas de acción que propone el Programa de Desarrollo.	(52)
<u>CAPITULO 2 LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA EN MÉXICO.</u>	
2.1 Elementos clave para el desarrollo de infraestructura.	(56)
2.2 Experiencia en la participación de la inversión privada en los transportes mexicanos.	(60)
2.3 Análisis del sector comunicaciones y transportes.	(63)
2.4 Proyectos de inversión en infraestructura.	(66)
2.4.1 inversión en los proyectos de infraestructura básica.	(67)
2.4.2 Listado de proyectos de mayor importancia relativa.	(69)

CAPÍTULO 3 MARCO REGULATORIO QUE SUSTENTA LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

3.1	Estructura del marco regulatorio.	(71)
3.2	Lista de contactos con organismos reguladores.	(74)
3.3	Descripción del marco regulatorio en el Transporte Aéreo.	(75)
3.3.1	Marco Regulatorio del Transporte Ferroviario.	(77)
3.3.2	Marco Regulatorio del Transporte Marítimo.	(80)
3.3.3	Marco Regulatorio del Transporte Terrestre.	(83)

CAPÍTULO 4 SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE LOS PRINCIPALES SUBSECTORES DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA.

4.1	Aeropuertos.	(86)
4.2	Carreteras.	(94)
4.3	Ferrocarriles.	(102)
4.4	Puertos.	(107)
4.5	El sector comunicaciones y transportes para el año 2000.	(111)
	Conclusiones.	(113)
	Bibliografía.	
	Hemerografía.	
	Documentos.	

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

La finalidad de las Comunicaciones y los Transportes es unir, vincular y hacer un reconocimiento de todas y cada una de las partes que conforman un territorio para integrar a sus miembros en ámbitos geográficos más amplios.

El hombre ha tenido la necesidad de desplazarse, poner en contacto sus centros de producción con los centros de consumo, para así poder hacer un buen intercambio comercial, favorecer la mejor distribución de la población con esto se determina la vitalidad económica de un país.

En la medida que una entidad civilizada cuente dentro de si misma con los caminos necesarios para coordinar el flujo comercial y de personas en su interior, en esa medida podrá hablarse de un esfuerzo homólogo nacional que camina hacia la búsqueda de un mejor mañana, más equitativo y más justo, pues no olvidemos que la espina dorsal de todo país es el sector Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es una dependencia gubernamental eminentemente normativa y tiene como atribución principal establecer las políticas en materia de comunicaciones y transportes y, bajo dicho tenor, regula las vías generales de comunicaciones, los servicios que en ella se prestan y los distintos modos de transporte, dentro de una normatividad que se concreta en leyes, reglamentos, decretos, acuerdos presidenciales, normas oficiales mexicanas y acuerdos secretariales.

Teniendo esta función la SCT elaboró el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, tomando en consideración las propuestas de las dependencias, entidades del sector y de los gobiernos de los estados.

El Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000 surge del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 ya que el Plan es un documento preparado por el Ejecutivo Federal para normar obligatoriamente sus programas institucionales y sectoriales, así como para guiar la concertación de sus tareas con los otros Poderes de la Unión y con los órdenes Estatal y Municipal de Gobierno.

Además este documento debe ser la base para inducir la participación corresponsable del sector social y de los particulares.

El Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 establece como requisito fundamental para que nuestro país logre un crecimiento mayor, que la infraestructura básica y los servicios de transporte sean adecuados, seguros, modernos y suficientes, debido a que la infraestructura condiciona la competitividad y la productividad de la economía; el impulso al desarrollo regional y a la integración de los mercados.

Dicho Plan reconoce la difícil situación que existe con los rezagos en la ampliación y modernización de la infraestructura básica, así como en la prestación de los servicios de transporte, por lo cual, se debe consolidar una infraestructura adecuada que facilite la diversidad y calidad de los servicios en la búsqueda de mejores niveles de desarrollo, bienestar e igualdad para todos los mexicanos.

El Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, tiene como objetivos fundamentales conservar, modernizar y ampliar la infraestructura del transporte; mejorar la calidad, acceso, eficiencia y cobertura de los mismos, con altos niveles de seguridad; así como impulsar la participación de mayores recursos a los estados y municipios, provenientes de la participación de la iniciativa privada, nacional y extranjera.

Ante esta situación, surge el interés por desarrollar la presente Tesis denominada **"EL PROGRAMA DE DESARROLLO DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1995-2000. AÉREO, FERROVIARIO, MARÍTIMO Y TERRESTRE; COMO OPORTUNIDAD DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA BÁSICA EN MÉXICO"**.

Hoy en día las sociedades están unidas entre sí y contar con una infraestructura adecuada moderna y eficiente en los transportes, es un requisito fundamental para el crecimiento económico. Por eso se considera que la infraestructura básica en materia de comunicaciones y transportes condiciona la productividad y la competitividad de la economía y es factor determinante de la integración de mercados y del desarrollo regional.

El cambio es el signo de nuestro tiempo. Las nuevas tendencias mundiales en la economía, la globalización, el desarrollo tecnológico y la apertura comercial de México con el Tratado de Libre Comercio requieren de nuevas fórmulas de participación amplia de los sectores productivos, en la economía nacional.

El Sector Comunicaciones y Transportes, también cambia para dar lugar a una revitalización de los servicios en donde la prestación de los mismos, esté acorde con las nuevas demandas nacionales e internacionales de eficiencia y calidad.

Cabe mencionar que para el desarrollo de este tema hubo necesidad de recurrir a fuentes de información primaria como; documentos internos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en cuanto a la información secundaria se consultaron noticias hemerográficas, televisivas, radiofónicas, etc., así como también se acudió a bibliotecas especializadas en esta materia, aunque la bibliografía proporcionada fue escasa, ya que no existen libros especializados para tratar el tema de los transportes en forma clara y objetiva, porque se maneja este sector principalmente, como una cuestión técnica y práctica.

Los objetivos fundamentales de esta investigación fueron: dar a conocer el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, como oportunidad de inversión en infraestructura básica en México; conocer la situación actual de los transportes en nuestro país, con el fin de identificar los problemas existentes; analizar la participación que ha tenido el sector privado en el proceso de desarrollo de los transportes en México; formular las perspectivas que se esperan para el año 2000 en los principales subsectores de la infraestructura básica en nuestro país, con el apoyo de la inversión pública y privada. Para encontrar la posible solución al problema que ha representado las serias deficiencias en materia de infraestructura básica, para que con la inversión se logre traer un beneficio para todos los mexicanos.

Dado que las Comunicaciones y Transportes propician el desarrollo de todo país, por su importancia tanto económica, política, estratégica, social e incluso cultural, siendo así los países deberían poner mayor énfasis a este sector, estableciendo bases firmes para regular y regir las materias

correspondientes, para así lograr en un futuro próximo el óptimo desarrollo de los transportes, para que redunde en beneficio de todas las naciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se ha dado a la tarea de propiciar el diseño y promoción de mecanismos innovadores de financiamiento que alienten la construcción de infraestructura y la modernización de los servicios de transporte, para lo cual realizó un proceso de adecuación del marco jurídico a las necesidades existentes, en el que se brinda seguridad y estabilidad a la inversión y a la vez, promueve la competencia en el sector.

Surgen así, nuevas reglamentaciones que consolidan el papel: rector, promotor, regulador y normativo de la SCT; abren las puertas a la participación de capitales privados, nacionales y extranjeros, en aras de la libre competencia y la excelencia en la prestación de servicios; todo ello sin menoscabo de la soberanía nacional e independencia.

En lo que respecta al marco teórico para la realización del presente trabajo se escogió el **Modelo Estructural-Funcionalista**, que como recordatorio podemos mencionar que este modelo tiene sus orígenes en las ideas de Talcott Parsons y Robert Morton. Los cuales consideraban que las sociedades políticas o humanas formaban parte de un sistema social el cual estaba integrado por diversos organismos, que entre sí respondían a ciertas funciones y entre más complejas éstas fueran, esos organismos sociales tenderían a reestructurarlo o a ampliar sus estructuras internas.

Aplicando este modelo al trabajo a realizar, se pretende tomarlo como base para dar a conocer el funcionamiento y estructura del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, manejándolo como un instrumento de inversión en el sector comunicaciones y transportes, para así dar a conocer como se puede sustentar el crecimiento económico de México, siempre y cuando el Gobierno Federal cumpla con los lineamientos a seguir en todos sus programas sectoriales, repercutiendo toda acción en el compromiso de un mayor bienestar para toda la sociedad mexicana y para que nuestro país sea "El nuevo México del Siglo XXI". Con miras a la globalización mundial.

Lo que se pretende sustentar en la presente tesis es que; el fomento a la inversión en materia de infraestructura básica, con capitales privados nacionales y extranjeros, depende del establecimiento de reglas claras, transparentes y seguras para los Inversionistas y la sociedad mexicana, pues sólo así se obtendrá un mayor grado de crecimiento económico y social en el país. De ahí que se derive la importancia de las comunicaciones y los transportes en el mundo que hoy por hoy se está viviendo.

Para comprobar nuestra hipótesis se dividió la investigación en cuatro capítulos:

En el 1er. Capítulo, se presenta el contexto económico de México en los últimos años con la finalidad de poner en perspectiva los niveles de infraestructura básica requerida para sustentar e impulsar el crecimiento económico esperado, porque después de haber enfrentado períodos de desaceleración económica, el Gobierno de México emprendió un cambio estructural a partir de mediados de los años ochenta, en el que destacaron, dentro de los aspectos de cambio estructural, la reducción de la deuda externa, la privatización de empresas públicas y la desregulación de sectores clave, para impulsar el desarrollo económico a través de una mayor participación del sector privado en un entorno de estabilidad de precios y con un enfoque hacia el exterior.

Con ese cambio estructural, la economía mexicana se ha recuperado sustancialmente. En este capítulo se pretende dar a conocer la importancia del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000 en el contexto económico de México dentro de una apertura económica con capitales privados, nacionales y extranjeros.

En el **Capítulo 2** se hace mención a la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura básica en México y se describen los lineamientos genéricos con los que México concibe actualmente la participación de los particulares en el desarrollo de las comunicaciones y transportes.

También se presentan las necesidades de inversión en infraestructura en los próximos años y se listan los proyectos de inversión más importantes para cada rubro de infraestructura.

Debido a la importancia que tiene el marco regulatorio para llevar a cabo inversiones en infraestructura, en el **Capítulo 3** se presenta la información relevante en este sentido para cada rubro, señalando la normatividad vigente en inversión, operación y en su caso, fijación de tarifas. Así mismo, se enlistan los organismos responsables de promover los proyectos y orientar sobre los mismos a inversionistas interesados.

En el **Capítulo 4** se proporciona un panorama general de los principales subsectores de la infraestructura básica en México. Para cada uno de ellos se describen su situación actual y las perspectivas de la infraestructura adicional requerida, así como las oportunidades que esta representa para los inversionistas privados.

Los principales subsectores que se incluyen son los siguientes: Transporte Aéreo, Transporte Marítimo y Transporte Terrestre (carreteras y ferrocarril).

En lo que se refiere a las **Conclusiones**, se abordó de manera principal la participación que ha tenido el sector privado nacional y extranjero en la infraestructura básica de nuestro país, sin embargo es importante recalcar que sin un marco jurídico claro y seguro para todos; tanto para inversionistas, como para toda la sociedad no se podrá tener el óptimo desarrollo esperado en este sector.

La eficacia, calidad y seguridad en la prestación de los servicios de los distintos modos de transporte es fundamental para lograr una sana competitividad y reducción de tarifas que redundará en beneficio de toda la nación. Se considera que la inversión de particulares nacionales y extranjeros podrá ayudar a lograr en un futuro próximo la meta esperada por el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000.

Hasta hace pocos años, el gobierno mexicano desempeñaba un papel fundamentalmente protagónico en el financiamiento y la construcción de infraestructura básica. Esta realidad fue derivada de tres factores principales: las limitaciones legales a la participación privada; los altos montos de inversión necesarios, y los largos períodos de maduración requeridos.

Ahora bien, para lograr un desarrollo sostenido, duradero y con certidumbre es indispensable impulsar la construcción de más y mejor infraestructura. Sólo aquellos países que cuenten con infraestructura básica suficiente, redes de transporte eficientes y modernos, podrán lograr una mayor competitividad para sus productos y servicios; y por lo tanto mayor bienestar para sus habitantes.

Es por eso que se propone se utilice el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, como instrumento intermediario para promover la inversión de capital privado, nacional y extranjero en todos los rubros de los transportes en México.

En el Programa de Desarrollo, se plantea obtener un crecimiento económico vigoroso, sostenido y sustentable en beneficio de los mexicanos, para lo cual señala que es requisito fundamental contar con una infraestructura adecuada, moderna y suficiente, para la productividad y la competitividad de la economía, la integración de mercados y el desarrollo regional; y eso se considera en nuestros días sólo posible con la ayuda de la inversión privada.

Finalmente, queremos señalar que con esta investigación no pretendemos limitar el papel que juegan los transportes en la estructura económica del país, sino que, como hemos observado la importancia fundamental que representan, se encuentra en todos los aspectos de nuestra vida cotidiana y parte indispensable para el buen funcionamiento de las relaciones; desde cultural hasta política en el país, por eso es imprescindible lograr el verdadero fortalecimiento de infraestructura básica.

CAPÍTULO I

Contexto económico de México.

1.1 CONTEXTO ECONÓMICO DE MÉXICO.

El cambio estructural de México en los últimos años brinda un ambiente propicio para el desarrollo económico y para que la inversión requerida en infraestructura básica se realice y rinda frutos.

En la década de los cincuenta, México inició un período de gran estabilidad económica que se prolongó durante 20 años. El país se industrializó en un contexto económico protegido por barreras comerciales y sustentado, a lo largo de la década de los setenta, en las exportaciones petroleras. Al final de esta década, la estrategia se orientó a incrementar el gasto público y la participación del Estado en la vida económica del país.

A partir de 1970, las condiciones internacionales e internas para nuestro país cambiaron notablemente. "En el escenario interno, el país comenzó a sufrir el agotamiento del modelo de "desarrollo estabilizador" que se tradujo en una mayor incapacidad para incrementar las fuentes de empleo, en una distribución injusta de la riqueza nacional, en el estancamiento del proceso de sustitución de importaciones" (1), esto ocasionó que se entrara a un círculo vicioso respecto al problema de la deuda externa.

Para esos años llegó a establecerse claramente que el país había llegado a un punto en el cual "se necesitaba seguir endeudándose a efecto de poder amortizar y pagar los intereses de la antigua deuda, pues se hacía necesario aumentar año con año el valor de los créditos del exterior a fin de poder pagar esos intereses y dejar un remanente de capital nuevo para proyectos de inversión". (2)

"La crisis petrolera a finales de los setenta provocó una baja en el crecimiento e hizo aflorar una serie de problemas que, acumulados, originaron la crisis económica de los ochenta, caracterizada principalmente

(1) Rafael Velázquez Flores, Introducción al Estudio de la Política Exterior de México, 1a. Edic. Ed. Nuestro Tiempo, México, 1995. p. 98.

(2) Mario, Ojeda, Alcances y Límites de la Política Exterior de México. Ed. Colegio de México, México, 1984. p. 137.

por altos niveles de endeudamiento interno y externo, reducción en los niveles de ingreso y fuertes restricciones de gasto e inversión pública en general y en infraestructura en particular." (3)

No fue sino hasta 1985 que se inició un cambio estructural en la economía para reducir el déficit público y la inflación, y así generar perspectivas y retos interesantes a los inversionistas privados, tanto nacionales como extranjeros.

(3) SCT. Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México. México. 1997. p. 15.

1.2 LA CRISIS DE LOS OCHENTA.

A mediados de la década de los setenta, México empezó a experimentar una importante desaceleración económica por el agotamiento de su estrategia económica, ante las crecientes demandas sociales y los profundos cambios en el entorno económico mundial. "El déficit fiscal, aunado a importantes rezagos en la infraestructura básica de las comunicaciones y los transportes, ocasionó que durante 1976 la inflación alcanzara un récord del 30 por ciento y la moneda se devaluara, por primera vez en 22 años, en más del 50 por ciento." (4)

En respuesta en 1977 el Gobierno Mexicano instrumentó un programa de "ajuste fiscal", que eran nuevas medidas para ampliar la recaudación fiscal. Por otra parte y casi al mismo tiempo sucedió el llamado "milagro mexicano"; ya que fueron descubiertos nuevos mantos petrolíferos y puestos en explotación de inmediato, "con lo cual México, pasó súbitamente de ser importador a exportador del valioso energético". (5)

Ante esta nueva situación, el país intentó acelerar sus procesos de desarrollo y satisfacer las demandas de la creciente población. Dado que la economía continuó cerrada al exterior, y la inversión privada estaba retraída, el Gobierno multiplicó su presencia en la economía.

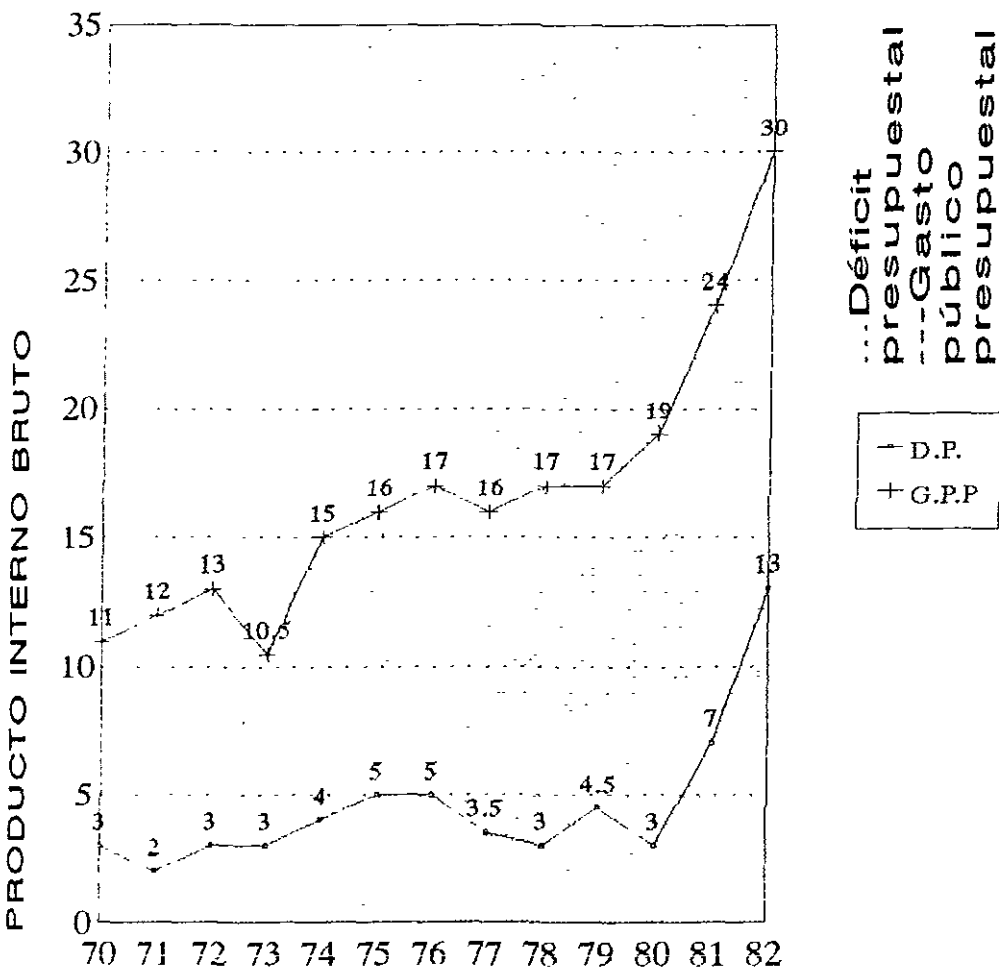
" Así, hacia fines de 1982, el Gobierno era dueño mayoritario de más de mil empresas y el gasto público había pasado del 15 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) en 1976, al 30 por ciento en 1982 y experimentaba niveles de déficit presupuestal superiores al 5 por ciento del PIB. " (6) (ver Gráfica 1).

(4) *Ibidem*, p. 15.

(5) Mario Ojeda, *Op. cit.*, p. 150.

(6) *Ibid.* p. 16.

GASTO PÚBLICO Y DÉFICIT COMO PORCENTAJE DEL PIB

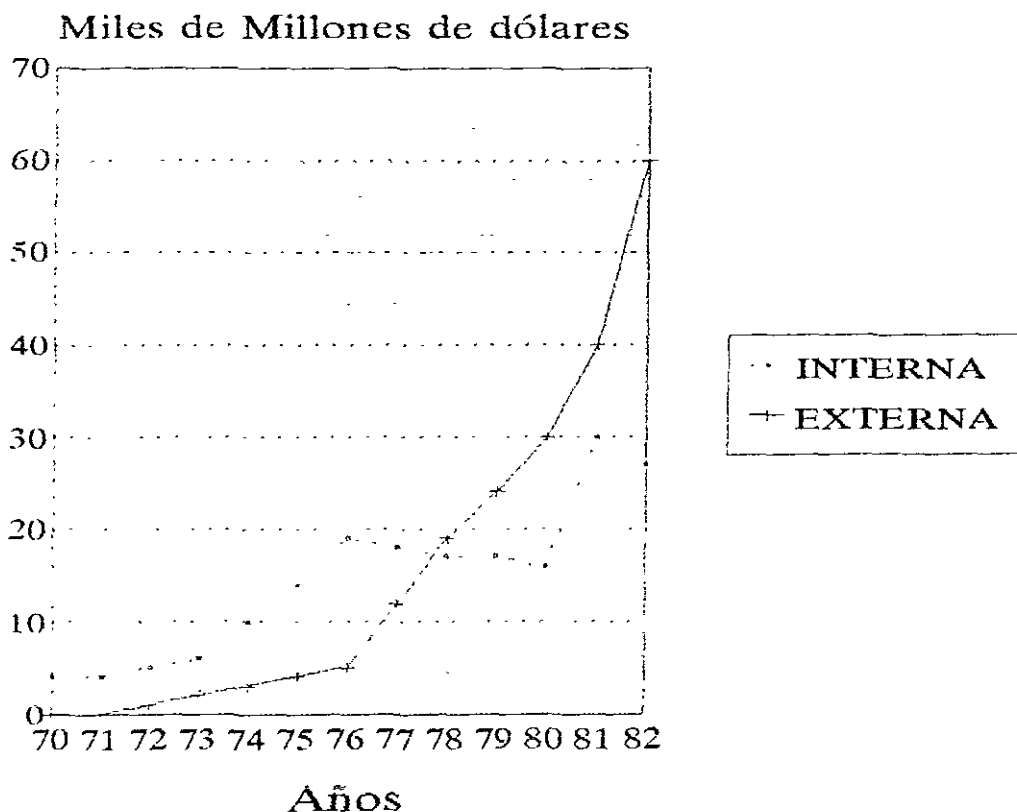


fuente: Banco de México: México Databank

Entre 1976 y 1982 la balanza comercial se deterioró sustancialmente. El déficit en cuenta corriente se financió a través de exportaciones petroleras y créditos internos y externos. La magnitud del problema llevó a una deuda externa del sector público de 60 mil millones de dólares, y a una deuda interna de 27 mil millones de dólares en 1982. (ver Gráfica 2).

Gráfica 2

CRECIMIENTO DE LA DEUDA MEXICANA



Fuente: Banco de México.

Para 1982, el ingreso obtenido del petróleo constituía el 77.6 por ciento del valor total de las exportaciones del país y el 32 por ciento del total de los ingresos fiscales. Por lo tanto; la caída del precio de este producto, el alto nivel de endeudamiento y las altas tasas de interés en los Estados Unidos de América, ocasionaron un gran desequilibrio en las finanzas públicas y en la balanza de pagos, con el consecuente agotamiento de las reservas internacionales del país. Las posibilidades de exportación no petrolera eran muy limitadas, pues la economía había permanecido relativamente cerrada y no había desarrollado una planta productiva competitiva.

"Esta contracción sin precedentes en el nivel de vida de la población mexicana fue resultado, en buena medida, del proceso de ajuste con que se respondió a los desequilibrios macroeconómicos generados durante el auge anterior, particularmente a principios de los años ochenta". (7)

El panorama económico de México se deterioró y a finales de 1982 el país anunció que no era capaz de cubrir los intereses de su deuda externa, con lo que se inició la crisis económica de la década pasada, parte de cuya secuela fue un círculo vicioso de inflación, devaluación y estancamiento que asoló a México durante la primera parte de esa década.

Esta falta de recursos financieros para apoyar el crecimiento ocasionó una depresión económica y falta de inversión, tanto en infraestructura como en nuevos proyectos, dentro de los sectores público y privado.

En 1985, el Gobierno Mexicano planteó una nueva estrategia de desarrollo. Se buscaba resolver problemas macroeconómicos apoyándose, entre otros factores, en la apertura comercial y en el restablecimiento de la confianza en México. Atrás se dejaba la política de sustitución de importaciones, para alcanzar la eficiencia económica con base en estabilidad de precios y crecimiento sostenido.

(7) Centro de Investigación y Docencia Económica, Economía Mexicana: "Análisis y Perspectivas", 1a. Edic. Edit. CIDE, México. 1985. p. 9.

1.3 EL CAMBIO ESTRUCTURAL A FINALES DE LOS OCHENTA.

Los primeros años de los ochenta mostraban que los problemas estructurales básicos de la economía mexicana seguían subsistiendo y agudizándose: "la estructura atrofiada del sector industrial; la desproporcionalidad creciente entre la producción industrial y agropecuaria; las relaciones de dependencia a nivel del proceso de formación de capital y del proceso productivo; así como a nivel tecnológico y financiero, configuran los rasgos principales de los desequilibrios estructurales internos y externos que posibilitan la manifestación de la crisis económica y sus expresiones más visibles". (8)

La profundidad de la crisis requería de una respuesta eficaz por parte del Estado para enfrentarla, acorde con las nuevas exigencias de la acumulación capitalista y la valorización del capital. Ante este reto de la modernidad, "el nuevo gobierno encabezado por el Presidente Miguel de la Madrid Hurtado, se presentó con una estrategia de política económica que se distinguía por dos propuestas básicas: una de reordenación económica con efectos inmediatos para corregir los desequilibrios originados por la crisis; y otra, llamada Cambio Estructural orientada a facilitar el tránsito de la economía mexicana a una nueva fase de reorganización para su integración en el mercado mundial." (9)

"En ese sentido el Estado asumiría su papel de garante del capital para contrarrestar la caída de la tasa de ganancia e impulsar la estrategia para crear condiciones favorables a la inversión privada y remontar los desequilibrios estructurales de la economía entre los cuales se ubica la crisis estructural del sector externo". (10) Los cambios instituidos desde mediados de la década pasada lograron revertir la tendencia negativa de la economía, y sentaron las bases para conformar una nueva estrategia económica, para lograr un crecimiento sano y sostenido.

(8) Pablo González y Héctor Aguilar, México ante la crisis, Vol. 1, 3a. Edic. Ed. Siglo XXI, México, 1987, pp. 399-400.

(9) "Criterios Generales de Política Económica para la Iniciativa de Ley de Ingresos y el Proyecto de Egresos de la Federación correspondiente a 1983", Presidencia de la República, México, diciembre 1982, p.13.

(10) Víctor M. Soria M., Teoría y Práctica: "Caracterización de la Crisis de 1976 y 1982 en México", Revista de la Universidad Autónoma Metropolitana, Núm. 1, Méx, 1983, p.41.

1.3.1 SANEAMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS.

El panorama económico de mediados de los ochenta ofrecía una perspectiva de estancamiento, inflación y devaluación que imposibilitaba que México recuperara el crecimiento económico indispensable, para enfrentar las expectativas de los niveles de vida en los sectores cada vez más numerosos de la población.

Ante la necesidad de crecer, el gobierno se encontraba con que carecía de los recursos de inversión necesarios para enfrentar, por sí solo, la tarea de revitalizar la economía. En consecuencia, decidió transformar la estrategia económica prevaleciente para abrir espacios a la inversión privada, nacional y extranjera, que vendría a complementar los esfuerzos del sector público. Un elemento fundamental consistió en estabilizar la economía nacional a través del saneamiento de las finanzas públicas, abrirla hacia el exterior e iniciar la negociación de tratos comerciales orientados a estimular las exportaciones de México.

Esta estrategia económica del Gobierno de la República, reconoció la importancia de eliminar riesgos y dar certidumbre a los inversionistas para facilitar el flujo de inversiones hacia México. En consecuencia, implantó medidas para estimular el desarrollo de proyectos de inversión con recursos privados, las más importantes se tratarán más adelante.

Se cambió la composición del gasto. Con el saneamiento de las finanzas públicas y la consecuente reducción del servicio de la deuda, pudo incrementarse en forma importante el monto y la participación en el total del gasto social.

En particular, se logró una renegociación exitosa de la deuda externa y una reducción de la deuda interna, financiada, en parte, con ingresos generados a través de la venta de empresas paraestatales.

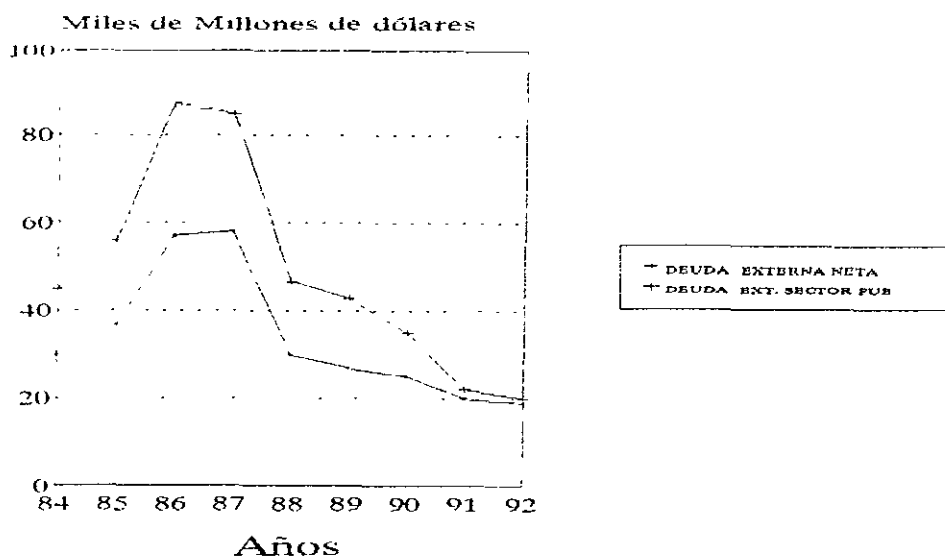
Como consecuencia del cambio emprendido, el gobierno se ha convertido en regulador de la actividad económica en un entorno de libre mercado. A la vez, la estrategia de incorporar la inversión privada al desarrollo de proyectos, antes reservados en exclusiva al Estado, le ha permitido el mejoramiento en los servicios de transportes.

Dentro de la estrategia seguida, la renegociación de la deuda externa permitió llevarla a niveles notablemente menores a los registrados en 1987, ubicándose actualmente por abajo del 20 por ciento del PIB, lo que ha ampliado el margen de maniobra del sector público y ha propiciado que el país tenga de nuevo acceso a los mercados internacionales de deuda y capital (ver Gráfica 3).

Otras de las áreas, donde ha actuado el gobierno con una nueva estrategia económica ha sido el control de la inflación. Para lograrlo, fue fundamental la reducción del déficit de las finanzas públicas, así como el esquema de pactos económicos entre los sectores público, privado y social que se instituyó, a partir de 1987, para estabilizar precios y salarios. Estos pactos resultaron efectivos y han permitido reducir la inflación de un máximo del 159.3 por ciento en 1987 a menos del 10 por ciento en 1993. Al reducir las distorsiones que genera la inflación, la economía ha comenzado a recibir señales positivas para la inversión y el crecimiento económico, así como generado niveles importantes de ahorro interno.

Gráfica 3

DEUDA EXTERNA NETA-MEXICO



Fuente: Banco de México. Informe anual 1992.

1.3.2 MARCO ECONÓMICO DE APERTURA.

"El modelo de desarrollo estabilizador de la década de los setenta permitió que México creciera a tasas promedio del 6 por ciento anual, con inflación y déficit del sector público bajos, pero con altas tasas reales de interés." (11)

Este modelo estaba apoyado en la sustitución de importaciones. Tanto en México como en el contexto internacional se ha cambiado, por lo que el nuevo modelo económico nacional reconoce al sector externo como motor de la economía, y busca integrar a nuestro país a los mercados internacionales de bienes y servicios. Como resultado, la economía nacional se está transformando hacia un sistema comercial abierto que induce mejoras en productividad, y fortalece actividades en las que el país tiene ventajas competitivas, abandonando otras en las que ello no ocurra.

"Sin embargo contrariamente a ese tipo de acciones, el avance mexicano en la sustitución de importaciones no ha traído consigo la solución a la serie de problemas de orden interno y externo que acosan a las economías en desarrollo." (12)

Desde mediados de la década de los ochenta se han emprendido acciones para eliminar la mayor parte de las barreras no arancelarias y las arancelarias, estableciendo aranceles máximos del 20 por ciento.

Las importaciones de bienes intermedios y de capital han crecido significativamente desde 1987, lo que muestra una menor competitividad relativa y rezagos estructurales en algunos sectores (ver Gráfica 4).

Se ha tratado de crear una cultura exportadora en el ámbito empresarial mexicano. Ya algunos rubros de actividad industrial, como muebles, textiles y equipo electrodoméstico, entre otros, han logrado éxitos considerables, que en su conjunto han modificado la estructura de las exportaciones mexicanas, haciéndolas menos dependientes de las petroleras (ver Gráficas 5 y 6).

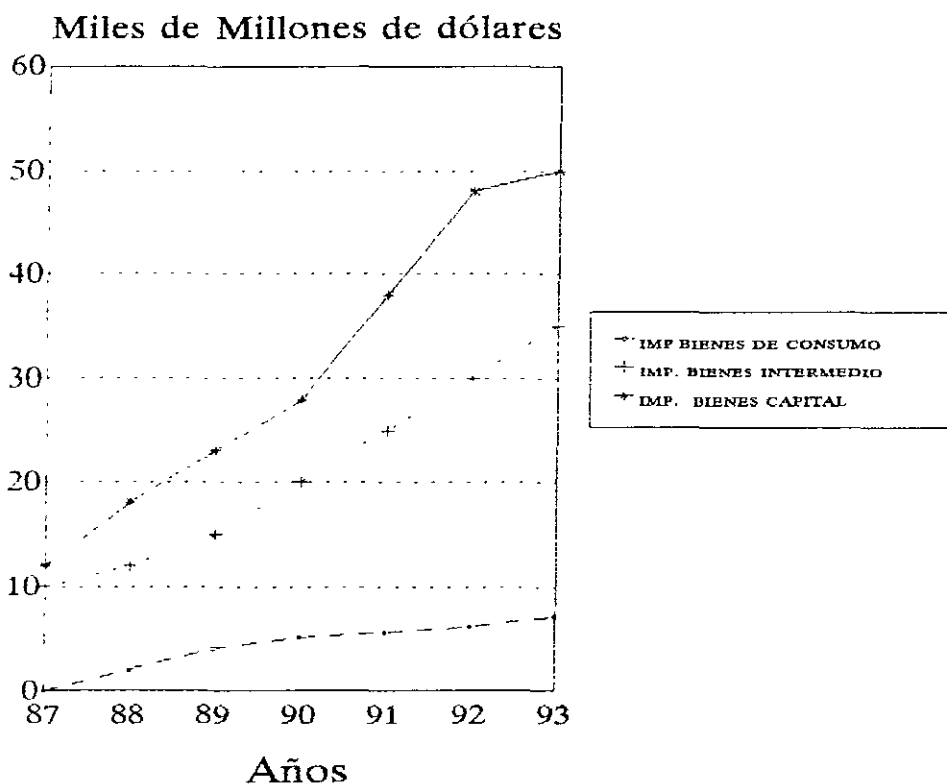
(11) SCT, Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México, México. 1997. p. 23.

(12) Miguel S. Wionczek, Comercio de Tecnología y subdesarrollo Económico, Edit. UNAM, México. 1973. p. 242.

Además, el nuevo marco de apertura promueve la eficiencia competitiva entre las empresas mexicanas aún cuando no participen en el comercio internacional, como resultado de la presencia de competidores más eficientes en el mercado nacional.

Gráfica 4

DINAMICA DE IMPORTACIONES

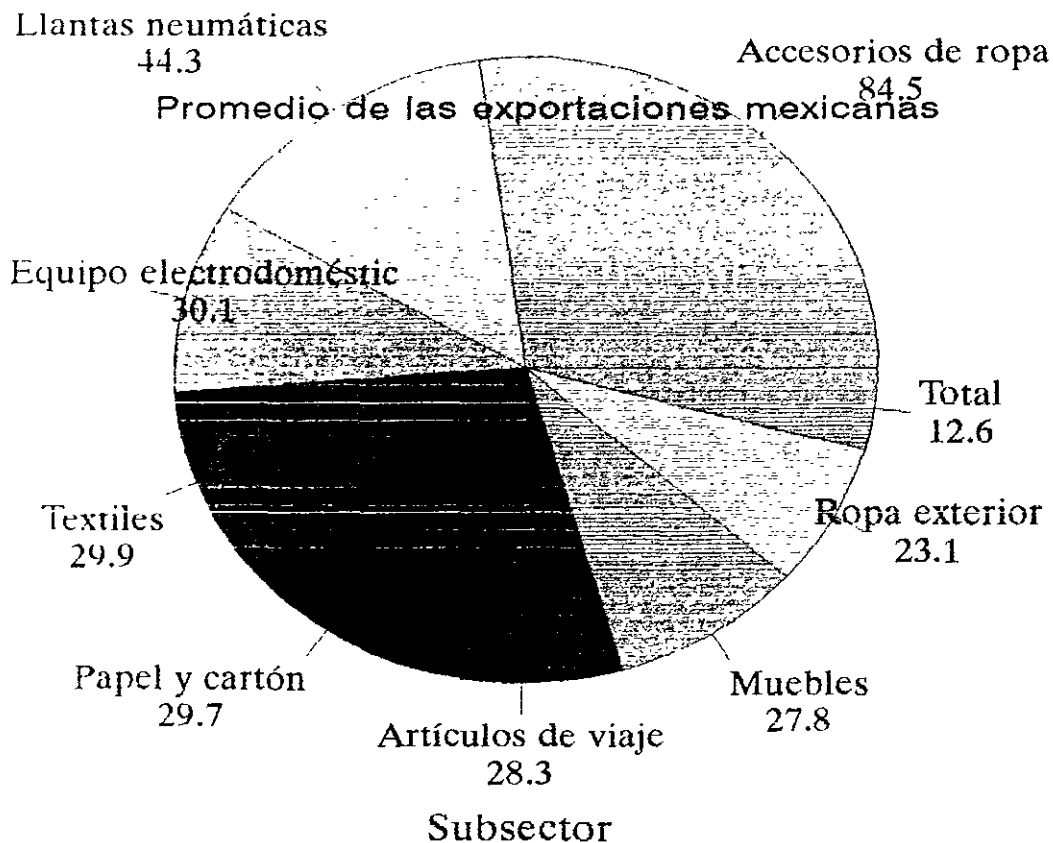


* Estimado

Fuente: Banco de México; Estimaciones oficiales del Gobierno de México.

Gráfica 5

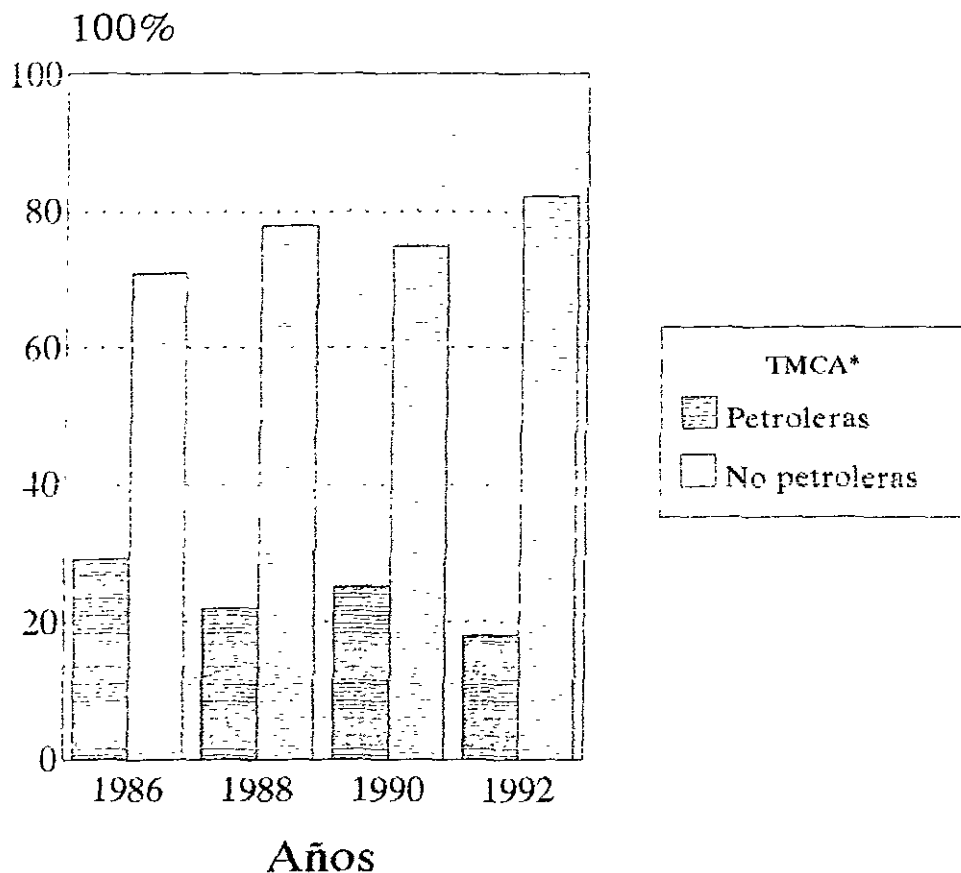
EVOLUCION DE EXPORTACIONES DE RAMOS COMPETITIVOS A EUA 1985-1990
Crecimiento anual-porcentaje



Fuente: Comercio Exterior. publicaciones de comercio de la OCDE.

Gráfica 6

EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES MEXICANAS
Miles de millones de dólares



*Tasa de Crecimiento Anual
**Incluye industria maquiladora
Fuente: Banco de México

Con la ratificación del Tratado de Libre Comercio (TLC) con Canadá y Estados Unidos de América, es de esperarse que las exportaciones continúen creciendo, y que además también se diversifiquen hacia otros subsectores de la economía. Así, el TLC se considera como un instrumento más en la estrategia comercial de México, que seguramente ayudará a afianzar las expectativas exportadoras y a fortalecer las perspectivas de atracción de inversión extranjera hacia México.

1.3.3 PRIVATIZACIÓN DE EMPRESAS PÚBLICAS NO ESTRATÉGICAS.

"La Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera (denominada LIE) en vigor a partir del 9 de mayo de 1973," (13) "constituye un nuevo paso, el más importante de los que se han dado, en el proceso nacionalista de control de las inversiones extranjeras, que caracteriza al sistema económico y político del Estado Mexicano desde antes de la Constitución de 1917 hasta la década de los ochenta." (14)

El sistema político, económico y jurídico de esa época se caracterizaba por ser fuertemente nacionalista y por una constante tendencia a limitar y a controlar la inversión extranjera y a excluirla, progresivamente, de campos y ramos reservados al capital local, o controlados por el Estado, para evitar intervenciones del exterior (Servicios Públicos), o el control de actividades ligadas con el desarrollo económico del país (en materias de energía, banca, minería, transportes).

"Si al inicio de la Revolución el único servicio público nacionalizado era el de correos y en proceso de una total nacionalización el sistema ferroviario, a partir de entonces se ha extendido para abarcar al servicio telegráfico y la energía eléctrica, y se ha ampliado, para "mexicanizar", es decir, para excluir la intervención de socios extranjeros en otros servicios públicos como el de empresas mexicanas de toda clase de transportes, nos encontramos también que así como a muchas actividades que sin constituir un servicio público, sí son fundamentales para el desarrollo económico de nuestro país, como en el caso de los hidrocarburos, la energía nuclear y las comunicaciones." (15)

Otro elemento decisivo de la estrategia económica ha consistido en la desincorporación de empresas del sector público, ya sea por venta, liquidación, fusión o transferencia a los Estados o a diversos sectores sociales. Además de brindarle un ingreso al Gobierno, la venta elimina las inversiones y los subsidios antes existentes.

(13) Publicada en el Diario Oficial del 9 de marzo de 1973.

(14) Miguel S. Wionczek, El Nacionalismo Mexicano y la Inversión Extranjera, Ed. Siglo XXI, México, 1977, p. 5

(15) Jorge Barrera Graf, Inversiones Extranjeras, Ed. Porrúa, México, 1975, pp. 2-6.

Entre las ventas realizadas destacan, por su tamaño, las de los bancos comerciales; las de la industria eléctrica, las de la industria del cobre; que generaron al gobierno ingresos por más de 15 mil millones de dólares. Los ingresos que obtuvo el Gobierno Federal fueron destinados principalmente a amortizar la deuda interna.

La privatización de empresas públicas exigió el establecimiento de un nuevo marco regulatorio que definiera expectativas claras para los compradores. Por ejemplo, en el caso de la banca comercial se definieron esquemas de participación accionaria que pulverizan el capital y evitan relaciones inconvenientes entre negocios financieros y negocios industriales, nuestro país contó con reglas similares a las existentes en los países con los sistemas financieros más desarrollados.

1.3.4 DESREGULACIÓN DE SECTORES ESTRATÉGICOS.

El esquema de sustitución de importaciones incluía medidas proteccionistas que derivaron en sectores altamente concentrados, muchos de ellos con bajos niveles de eficiencia. En los tiempos actuales, la competencia producto de la apertura económica ha provocado que algunas empresas hayan tenido que cerrar sus negocios y que otras hayan buscado reconvertirse dentro del mismo sector o de algún otro, en el que tengan la capacidad de ser eficientes y competitivas. La política económica actual tiende a fomentar la competencia. Al igualar los precios y las utilidades de los productores nacionales con los de los principales socios comerciales, los consumidores se benefician. Las empresas mexicanas que actualmente participan en los mercados internacionales, representan el ejemplo de cambio estructural y mejoras en productividad que están siguiendo el resto de las empresas nacionales.

A lo largo del presente siglo, México ha experimentado transformaciones fundamentales en su estructura productiva. Como en todo proceso de desarrollo, estas modificaciones representan el paso hacia una economía con características más evolucionadas.

"Las transformaciones que se producen en la estructura de la economía mexicana, también se reflejan en la naturaleza de la inversión extranjera, la cuál ha sufrido cambios básicos en su orientación. En efecto, el destino del capital foráneo se ha concentrado paulatinamente en la industria y en el comercio." (16)

Y así la inversión extranjera ha generado importantes efectos para el país, al desarrollar diversas actividades que han incorporado técnicas avanzadas a la economía, sobre todo en el campo de la industria.

(16) Bernardo Sepúlveda y Antonio Chumacero, La Inversión Extranjera en México. Ed. FCE. México. 1973. p. 49.

Sin embargo, el grado de penetración de la inversión extranjera en actividades industriales y la tendencia a adquirir empresas mexicanas existentes, aunque no tienen características exageradamente peligrosas de dependencia económica del exterior, (como ocurría previamente con el petróleo o los servicios públicos y el transporte), llevan a la necesidad de analizar cuál es, dentro de la economía mexicana, la importancia y la contribución real de la inversión extranjera en su modalidad actual.

Si bien es cierto que la inversión extranjera, no parece representar serios problemas de dependencia extranacional, es preciso tener en cuenta que los rubros donde se encuentra situado actualmente el capital foráneo y en donde su participación es muy importante, representa una función clave en el desarrollo futuro del país, por ser los más dinámicos en la economía mexicana.

"Para lograr una mayor independencia del exterior, es preciso establecer los principios bajo los cuales habrá de calificarse la función que cumple la inversión extranjera en el desenvolvimiento económico, político y social de México." (17)

Un ejemplo de desregulación, fue el caso de Teléfonos de México (TELMEX), en donde se fijaron reglas para los distintos tipos de negocios, como larga distancia, servicio local y telefonía celular, Así se establecieron reglas claras con base en un nuevo ordenamiento jurídico.

El cambio estructural de la economía mexicana ha incluido reformas profundas orientadas a eliminar distorsiones que afectan la canalización eficiente de recursos; a crear reglas más adecuadas para la operación de los mercados y a eliminar barreras que limitaban la movilidad y el flujo de recursos a importantes sectores, como el agrícola. Estas reformas, a su vez, han redefinido el papel del gobierno en la economía, dejando de ser el controlador y uno de los principales participantes en la actividad económica para convertirse en creador de las condiciones necesarias, para que las fuerzas del mercado actúen, bajo una serie de reglas claras. Además, el Gobierno ha sabido reconocer las imperfecciones del mercado por lo que continuamente canaliza mayores recursos hacia el sector social.

(17) Ibidem. p. 52

El nuevo marco estratégico para las actividades económicas, busca inducir al sector privado, para que tome el liderazgo en áreas de inversión, incluyendo las de infraestructura, que tradicionalmente estaban a cargo del sector público. En este sentido, ya se han realizado importantes inversiones en carreteras, puentes, electricidad, y están en proceso otras en esos mismos sectores, además en puertos y aeropuertos.

Una medida del impacto y percepción del cambio estructural por parte del mercado es la entrada de inversión extranjera, tanto por inversión directa como por medio de la bolsa de valores. En 1985 ascendió a 2.3 millones de dólares de 1991, mientras que para 1992 su nivel fue de 22.6 millones de dólares. Estos recursos son clave para promover el crecimiento económico.

Sobresalen como principales inversionistas, además de EUA, algunos de los países de la Unión Europea como: Inglaterra, Suiza, Alemania, Holanda y Francia.

1.4 IMPORTANCIA DEL PROGRAMA DE DESARROLLO DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1995-2000, PARA LA INVERSIÓN PRIVADA.

Durante 1995, la administración del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León avanzó de manera consistente en el desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes.

Para profundizar el cambio estructural en el Sector, fue reformado el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con el fin de eliminar la exclusividad del Estado en el establecimiento, operación y explotación del sistema ferroviario y de la comunicación vía satélite.

Con base en esa reforma constitucional, y en el marco de una nueva relación de colaboración y respeto entre los Poderes de la Unión, el Congreso General aprobó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; la Ley de Aviación Civil; y la Ley de Aeropuertos, ordenamientos todos que sientan las bases para un ejercicio pleno de la rectoría del Estado, y para la promoción de la inversión privada y la competencia en el sector. (18)

Así, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario tiene como propósito que el país cuente con un servicio moderno y eficiente; que permita convertir al ferrocarril en eje de un sistema de transporte nacional articulado, funcional, confiable y seguro. (19)

Por su parte; la Ley de Aviación Civil abre espacios para promover una sana competencia en el transporte aéreo, al tiempo que establece un régimen de mayor protección al usuario, y asegura el dominio del Estado sobre el espacio aéreo mexicano.

La Ley de Aeropuertos plantea el desarrollo de un sistema aeroportuario seguro, que permita su rentabilidad económica y social, mediante reglas claras para la participación privada, sustentada en condiciones competitivas y no discriminatorias.

(18) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. Sista. 1997 p. 25.

(19) SCT. Programa del Cambio Estructural 1992-1994. FNM, México, 1994. p. 3.

Asimismo, se han dado las condiciones necesarias para promover y ordenar la participación de particulares en la construcción y administración de la Infraestructura aeroportuaria, mediante la adecuación del marco normativo, tomando en cuenta los aspectos tanto técnicos como financieros, que promuevan el sano desarrollo del subsector aéreo. (20)

Además, de las acciones legislativas realizadas, en 1995 se avanzó en el replanteamiento de la estrategia de desarrollo de la infraestructura carretera, orientando el presupuesto hacia la terminación de los principales ejes troncales del país, y de las demás obras en proceso, esto sin dejar de contar con el apoyo del capital de la inversión privada.

En materia de puertos, se avanzó considerablemente en el impulso de la participación privada, en la operación de terminales y la prestación de servicios en cinco terminales de usos múltiples en los puertos de Altamira, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Veracruz; y en terminales especializadas para el manejo de contenedores en estos dos últimos puertos.

(20) SCT, La Aviación Mexicana en Cifras 1989-1995, DGAC, México, 1995. p. 2.

1.4.1 DIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS DE CADA SUBSECTOR DENTRO DEL PROGRAMA DE DESARROLLO DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1995-2000.

DIAGNÓSTICO DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA:

Red Federal Libre.

La red federal libre a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene 40,109 kilómetros de carreteras con dos carriles, 2,619 de cuatro carriles, y 200 de más de cuatro carriles.

"El 53 por ciento de estas carreteras tiene más de 30 años de servicio, mientras que tan sólo el 11 por ciento se construyó hace menos de 15 años. Con el paso del tiempo, los volúmenes de tránsito han aumentado gradualmente, de tal forma que hoy el 21 por ciento de la red soporta tránsitos superiores a 5 mil vehículos diarios." (21)

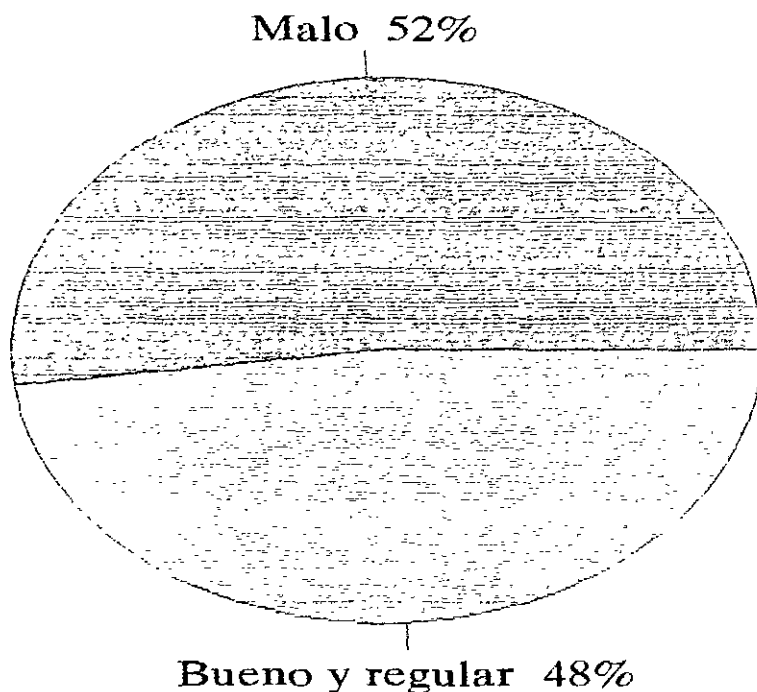
Un elemento a considerar es que los pesos y dimensiones de los vehículos autorizados para circular por las carreteras libres han crecido significativamente, sin que se hayan modificado en forma paralela las características estructurales y geométricas de los caminos. Por ejemplo, en 1960 el automotor más grande y pesado era de tres ejes y 10 toneladas, lo que contrasta con los vehículos de nueve ejes y 66.5 toneladas autorizados en 1994.

(21) SCT, Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000. México. 1996. p. 10.

Durante los últimos años, las inversiones destinadas a la conservación; reconstrucción, modernización y ampliación de la red federal libre han sido insuficientes, dada su gran extensión, su estado físico, el constante incremento de los volúmenes de tránsito y los efectos recurrentes de fenómenos naturales. Como consecuencia de lo anterior, esta infraestructura ha experimentado un progresivo deterioro. Si bien, a partir de 1993 los niveles de inversión han evitado mayores daños a su estado físico, ello no ha permitido recuperar los rezagos acumulados en este importante renglón (ver Gráfica 7).

Gráfica 7

ESTADO FISICO DE LA RED FEDERAL LIBRE ACTUAL



Fuente: SCT. Dirección General de Conservación de Carreteras.

La situación de los puentes carreteros merece especial atención. De los 6,346 puentes en la red federal, alrededor de 200 requieren ser reforzados y rehabilitados para continuar garantizando una circulación segura y permanente.

Las carreteras federales presentan otros problemas, y estos inciden en la seguridad de los usuarios. Destacan en este sentido la obsoleta geometría de algunos tramos, que se manifiesta en curvas cerradas y pendientes pronunciadas, y la existencia de entronques entre vías transitadas. Por lo que se refiere a la señalización, su escaso mantenimiento, la falta de oportunidad en la reposición de señales, así como la ausencia de ellas en determinados sitios, se traduce en punto crítico para la seguridad.

Es de mencionarse que el uso indebido del derecho de vía en las carreteras se ha convertido en un factor de riesgo, que afecta la seguridad en el transporte y dificulta los trabajos de su modernización, conservación y mantenimiento, así como, el desarrollo ordenado de los servicios conexos.

A partir de la década de los ochenta, las inversiones asignadas a la construcción de nuevas carreteras han conducido tan sólo a un crecimiento marginal de la red federal libre. Dado que la expansión sostenida de esta infraestructura se ha dificultado, su cobertura es todavía insuficiente a lo largo de las fronteras y de algunos ejes transversales de comunicación. Contribuyen, en este sentido, la falta de libramientos que den continuidad al tránsito interurbano y de accesos que mejoren la conexión de las carreteras con la vialidad urbana, y con puertos marítimos y enlaces fronterizos.

En lo que toca a la actualización de la red, las inversiones tampoco han sido suficientes para ampliar la capacidad y mejorar la seguridad en los niveles deseados. El cuadro siguiente presenta una visión de los tramos que, a lo largo de los diez ejes troncales del sistema, requieren en mayor medida ser modernizados. (Ver Cuadro 1)

Cuadro 1

EJES TRONCALES Y TRAMOS POR MODERNIZAR

Longitud en Kilómetros

Eje	Total	Moder- nizada	Faltante	Tramos por modernizar
México-Guadalajara-Tepic- Mazatlán-Guaymas-Hermosillo- Nogales, con ramales a Lázaro Cárdenas y Tijuana.	3,036	1,976	1,060	Entronque San Blas-Villa Unión (227 km) San Luis Rio Colorado-Sonoyta (200 km) Santa Ana-Caborca-Sonoyta (254 km) La Rumorosa-Tecate (54 km) Pátzcuaro-Uruapan (56 km) Uruapan-Lázaro Cárdenas (269 km)
México-Querétaro-San Luis P.- Saltillo-Monterrey-Nuevo Laredo con ramales a Reynosa y Piedras Negras	1,816	1,094	722	San Luis Potosí-Puerto México (393 km) Saltillo-Castaños (170 km) Monclova-Sabinas (90 km) Agujita-Allende (55 km) Allende-Nava (14 km)
Querétaro-Irapuato-León- Lagos de Moreno-Aguascalien- tes-Zacatecas-Torreón-Chihua- hua- Cd. Juárez	1,610	1,293	317	Aguascalientes-Zacatecas (111 km) Ent. Ramón López Velarde-Cuencamé (206 km)
Acapulco-Cuernavaca-México Tuxpan-Tampico-Matamoras 1/	1,044	202	842	Pirámides-Tihuatlán (185 km) Tuxpan-Tampico (193 km) Tres Marías-Estación Manuel (47 km) Est. Manuel-Soto La Marina (148 km) Soto La Marina-Matamoras (269 km)
México-Puebla-Coatzacoalcos Campeche-Mérida-Cancún Chetumal, con ramales a Oaxaca y Chiapas	2,806	1,607	1,199	Agua Dulce-Cárdenas (82 km) Villahermosa-Cd. del Carmen (168 km) Cd. del Carmen-Champotón (147 km) Campeche-Mérida (192 km) Cárdenas-P. Nezahualcoyotl (132 km) Ocozocoautla-Las cruces (67 km) Las cruces-Arriaga (47 km) Cancún-Chetumal (379 km)

Mazatlán-Durango-Torreón- Saltillo-Monterrey-Reynosa- Matamoros <u>1/</u>	753	388	385	Mazatlán-Durango (294) Reynosa-Matamoros (71 km)
Manzanillo-Guadalajara- Legos de Moreno-San Luis Potosí-Tampico <u>1/</u>	908	381	527	Legos de Moreno-San Luis Potosí (130 km) San Luis Potosí-Cd. Valles (259 km) Cd Valles-Tampico (138 km)
Acapulco-Cuernavaca- Puebla-Veracruz <u>1/</u>	446	344	102	Atlixco-Alpuyeca (102 km)
Veracruz-Tampico- Monterrey <u>1/</u>	737	192	545	Cardel-Nautla (122 km) Nautla-Poza Rica (97 km) Est. Manuel-Cd. Victoria (162 km) Cd. Victoria-Linares (164 km)
Transpeninsular de Baja California	1,738	200	1,538	R. Sánchez Taboada-Gro. Negro (592 km) Guerrero Negro-La Paz (770 km) La Paz-Erironque Aeropuerto San José del Cabo (176 km)
TOTAL	14,894	7,677	7,217	

Fuente: SCT. Dirección General de Servicios Técnicos.

1/ Las Longitudes no toman en cuenta tramos que comparten con otros ejes.

De los 7,217 kilómetros pendientes de modernizar dentro de los ejes troncales, hay alrededor de 3 mil kilómetros a los que debe darse atención preferente en razón de sus actuales condiciones de servicio y de su utilización creciente, prevista para el corto plazo. De igual manera, existen tramos que, a pesar de no pertenecer a los ejes troncales, también requieren de acciones de modernización en el futuro cercano.

Por último, desde el punto de vista institucional, es de reconocer la presencia de otros factores que afectan el desarrollo de los programas carreteros, como lo son la falta de personal calificado; la desactualización de las normas técnicas; la insuficiencia de estudios básicos y proyectos ejecutivos; y el debilitamiento de los sistemas de planeación, control y supervisión de obras.

Autopistas de Cuota.

"La red de autopistas de cuota conformada por las que opera Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe) y las concesionadas, tiene una extensión total de 5,683 kilómetros, de los cuales 867 son de dos carriles; 4,795 de cuatro; y 21 de seis o más carriles de circulación." (22)

Durante los últimos años, se avanzó sustancialmente en la integración de esta red mediante concesiones en que se cuenta con una importante participación del sector privado. Las autopistas de cuota que actualmente están en operación aparecen en el cuadro 2:

(22) Ibid. p. 13.

Cuadro 2**AUTOPISTAS FEDERALES DE CUOTA EN OPERACIÓN
(Kilómetros)**

Autopista	Longitud
AUTOPISTAS CONCESIONADAS AL SECTOR PRIVADO	3,178
Armería-Manzanillo	37
Arriaga-Huixtla y Libramiento Tonalá y Huixtla	220
Cadereyta-Reynosa	175
Chamapa-Lechería	27
Champotón-Campeche	38
Constituyentes y Reforma-La Marquesa	21
Córdoba-Veracruz	108
Cuernavaca-Acapulco	263
Durango-Yerbanis	105
Ecatepec-Pirámides	22
Guadalajara-Tepic	194
Guadalajara-Zapotlanejo	26
Kantunil-Cancún	240
La Tinaja-Cosoleacaque	228
León-Lagos de Moreno-Aguascalientes	116
Libramiento de Manzanillo	19
Libramiento Oriente de San Luis Potosí	34
Libramiento Poniente de Tampico	14
Maravatio-Zapotlanejo	311
Mazatlán-Cullacán	207
Mexicali-Tecate y Libramiento de Mexicali	46
Monterrey-Nuevo Laredo	146
Puente El Zacatal-Cd. del Carmen	4
Puente Internacional Zaragoza-Ysleta	7
San Martín Texmelucan-Tlaxcala	26
Tijuana-Tecate y Libramiento Tecate	38
Torreón-Cuencamé-Yerbanis	119
Torreón-Saltillo	233
Zapotlanejo-Lagos de Moreno	152

Autopista**Longitud****AUTOPISTAS CONCESIONADAS A GOBIERNOS DE LOS ESTADOS 1,067**

Camargo-Jiménez y El Sueco-Villa Ahumada	188
Carbonera-Puerto México "Los Chorros"	34
Cardel-Veracruz y Libramiento del Cardel	31
Delicias-Camargo	65
Estación Don-Nogales	469
Gómez Palacio-Jiménez	184
Libramiento Calera-Víctor Rosales	9
Libramiento de Fresnillo	19
Libramiento Nororiente de Querétaro	37
Libramiento Oriente de Saltillo	22
Peñón-Texcoco	16
Puente Internacional Libre Comercio	4
Puente Internacional Reynosa-Pharr	8
Puente Internacional Solidaridad Colombia	1
Puente San Miguel (Río Fuerte)	-

AUTOPISTAS CONCESIONADAS OPERADAS POR CAPUFE 548

Atacomulco-Maravatio	64
Guadalajara-Colima	148
México-Cuernavaca y tramos complementarios	182
Tepic-Entronque San Blas	25
Tihuatlán-Tuxpan, Puente Tuxpan y México-Pachuca	129

TOTAL DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS EN OPERACIÓN 4,811**OTRAS AUTOPISTAS OPERADAS POR CAPUFE 872****TOTAL 5,683**

Fuente: SCT. Dirección General de Servicios Técnicos

Las autopistas de cuota, representan en la actualidad un elemento fundamental para el transporte y la comunicación nacional. Sus trazos, características geométricas y condiciones de servicio ofrecen al usuario grandes ventajas en tiempos de recorrido, seguridad y costo.

La red de autopistas de cuota operada por Capufe, desarrollada a lo largo de 40 años con 1,420 kilómetros, incluye los tramos más transitados, como lo son las autopistas México-Querétaro-Irapuato y México-Puebla-Orizaba. En general, la situación de esta red es satisfactoria, aunque existen algunos rezagos en mantenimiento, señalización y servicios a los usuarios.

Esta infraestructura también presenta, en algunos tramos, problemas operativos derivados de sus altos niveles de ocupación. En consecuencia, se observan congestionamientos recurrentes en algunas casetas de cobro y falta de capacidad en tramos con pendientes pronunciadas. En parte, estos problemas se han resuelto en los últimos años mediante la construcción de terceros carriles, de algunos entronques y de obras complementarias en zonas de casetas.

Por su parte, las autopistas concesionadas iniciaron su operación con tarifas muy altas. En promedio hacia diciembre de 1994 las cuotas cobradas a los automóviles fueron 157 por ciento superiores a las de Capufe; 154 por ciento en el caso de los autobuses; y 125 por ciento más elevadas tratándose de camiones.

Los volúmenes de tránsito reales han sido, en promedio, inferiores a los previstos en los títulos de concesión; 16 por ciento en el caso de automóviles, 27 por ciento en autobuses y 70 por ciento en lo que respecta a camiones.

Además, los costos de construcción de las autopistas concesionadas superaron las previsiones, debido principalmente a la realización de obras inducidas no consideradas en el proyecto original, a costos adicionales en la liberación del derecho de vía y en algunos casos, a cambios en los volúmenes de proyecto.

Como resultado de los incrementos de costos de construcción, los bajos ingresos obtenidos y el mayor peso de las cargas financieras, varios de los proyectos han tenido que ser reestructurados financieramente.

La reestructuración de los proyectos que presentaron estos problemas, comenzó en 1994. Las dificultades que enfrentó la economía en su conjunto durante 1995 llevaron al alza a las tasas de interés y al tipo de cambio, y al retroceso generalizado de la actividad económica, por lo que fue necesario profundizar y ampliar las medidas de reestructuración.

Como parte de este proceso y a fin de aliviar la situación del autotransporte y aprovechar mejor la infraestructura: "En diciembre de 1995 la SCT, los concesionarios y las autoridades fiscales acordaron la reducción de cuotas en 28 autopistas que mostraban los niveles tarifarios más elevados. Esto se llevó a cabo con una disminución en la cuota y en acreditamiento fiscal equivalente al 40 por ciento de la tarifa correspondiente. La reducción representó, en promedio, un 60 por ciento de ahorro respecto a las tarifas anteriores." (23)

Por último, es de señalar, que la capacidad institucional de la SCT para dar seguimiento a la operación, conservación y gestión financiera de los proyectos concesionados, no se ha desarrollado a la velocidad que el crecimiento de la red de autopistas de cuota demanda.

Caminos Rurales.

Los 147,456 kilómetros de caminos rurales constituyen un activo de gran importancia regional y local, ya que a través de ellos es posible la comunicación permanente entre los centros de población y producción en el medio rural; el acceso de amplios grupos de la población campesina a servicios básicos de salud y educación; así como a mayores oportunidades de empleo y desarrollo en general.

Durante el período 1989-1994, los montos de inversión y los mecanismos de financiamiento fueron insuficientes para impulsar su evolución en el grado requerido por los habitantes de las comunidades

(23) Ibidem. p. 15.

rurales, no obstante que la Secretaría de Desarrollo Social ha participado con importantes recursos para este propósito.

El problema presupuestal es particularmente agudo en los rubros de conservación, reconstrucción y modernización de estos caminos, pues sus modestas especificaciones geométricas y de construcción requieren de atención permanente. Aunado a lo anterior, las acciones de mantenimiento y las decisiones de construcción de obras nuevas, muestran un excesivo control centralizado que dificulta la oportunidad y pertinencia de las obras.

En virtud de la difícil situación económica por la que atravesó el país en 1995, y como parte de un programa integral impulsado por el Ejecutivo Federal y más tarde recogido en la Alianza para la Recuperación Económica, se puso en marcha el Programa Especial de Conservación de Caminos Rurales con Uso Intensivo de Mano de Obra que, con una inversión de más de 300 millones de pesos, permitió generar más de 16.5 millones de jornales para atender 58,562 kilómetros de caminos rurales.

OBJETIVOS:

A continuación y derivado del diagnóstico de la infraestructura carretera nacional, se formulan los siguientes objetivos: I. Conservar y reconstruir las carreteras libres para abatir los costos de transporte; elevar la seguridad y la calidad del servicio; así como para prolongar la vida útil del patrimonio vial federal. II. Modernizar y ampliar la red federal, a fin de extender la cobertura de las carreteras de altas especificaciones; mejorar los accesos a ciudades, aeropuertos, puertos y fronteras, para propiciar la interconexión eficiente con otros modos de transporte; y facilitar la continuidad de circulación vial a lo largo de la misma. III. Impulsar y apoyar la conservación, reconstrucción y ampliación de los caminos rurales para coadyuvar al desarrollo económico y social de las pequeñas comunidades; facilitar su acceso a los servicios de salud y educación; generar empleos; e inducir el intercambio de productos y servicios.

En cumplimiento de estos objetivos, habrán de adoptarse las medidas que aseguren la preservación del equilibrio ecológico y la protección del medio ambiente.

DIAGNÓSTICO DE TRANSPORTE:

Autotransporte Federal.

En el pasado reciente y después de experimentar un proceso de desregulación, el autotransporte público federal evolucionó favorablemente, hasta que, como consecuencia de la desaceleración de la actividad económica, vio interrumpido su crecimiento.

El autotransporte de carga maneja más del 85 por ciento de la que se moviliza por tierra en el país, consolidándose como una actividad fundamental para la economía nacional. Tan sólo en 1994, este servicio generó empleo directo en favor de 1.2 millones de personas, y representó un número igual de empleos indirectos.

"Los servicios de pasajeros y turismo, por su parte, transportan a cerca del 98.5 por ciento de los usuarios y, en el mismo año de 1994, reportaron alrededor de 300 mil empleos en forma directa y de 600 mil de manera indirecta." (24)

Por la forma en que están organizados, los prestadores del servicio de pasajeros son, en su mayoría empresas; y en el caso del autotransporte de carga, aproximadamente el 50 por ciento están constituidos como microempresas.

Por su parte, los vehículos utilizados para prestar el servicio de transporte de pasajeros tienen una antigüedad promedio de 10 años y, en el servicio de carga, la antigüedad alcanza los 15 años, en promedio.

Si bien el proceso de desregulación favoreció el crecimiento de esta actividad, así como la reducción en tarifas y una mayor competencia, también provocó una sobreoferta de vehículos, y diversas prácticas de competencia desleal motivadas, principalmente, por la proliferación de un importante número de automotores irregulares.

(24) Ídem, p. 18.

Es importante destacar la existencia de problemas asociados a la incidencia de accidentes y de actos ilícitos a lo largo de la red federal de carreteras. Ciertamente se trata, de elementos que afectan negativamente el servicio de autotransporte federal, principalmente en zonas aledañas a las ciudades.

En este contexto y ante la evidente complejidad que muestra el autotransporte federal, tanto de carga como de pasaje, durante 1995 se puso en marcha un programa inmediato de acciones concertadas con los propios prestadores del servicio y coordinadas con diversas dependencias y entidades de la administración pública federal.

El propósito del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, ha sido brindar al autotransporte condiciones de competitividad que le permitan mitigar los efectos adversos de la situación económica del país, y de su gremio en particular, en tanto se recuperan los niveles de crecimiento y desarrollo sostenido de la economía en general.

OBJETIVO:

A fin de resolver la problemática descrita e impulsar la plena reactivación de esta industria, en el programa se propone alcanzar el siguiente objetivo:

Lograr el sano desarrollo del autotransporte federal, con el propósito de responder a una creciente demanda de sus servicios en condiciones de seguridad, eficiencia y competitividad.

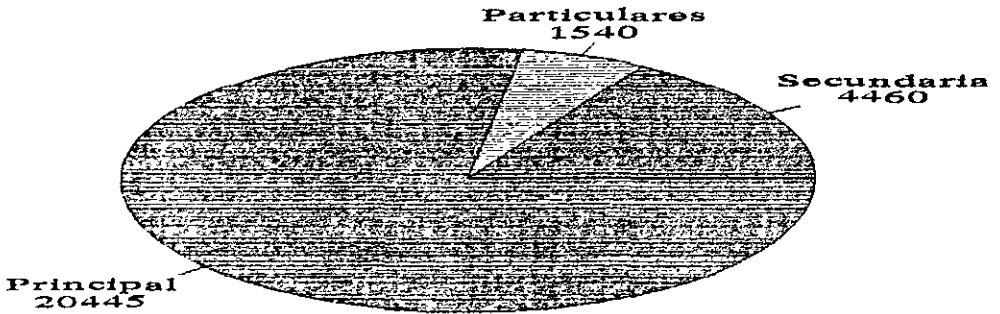
Transporte Ferroviario.

Desde su origen, el ferrocarril ha sido un importante medio de comunicación para el movimiento de mercancías a menor costo y de pasajeros, que ha contribuido, a estructurar procesos de expansión industrial y a impulsar el desarrollo regional.

La red ferroviaria mexicana comunica a 30 entidades federativas y enlaza a sus principales ciudades con centros agrícolas, mineros y de desarrollo industrial, así como con los principales puertos y puntos fronterizos. Su longitud es de 26,445 kilómetros, de los cuales 20,445 son de vía principal; 4,460 de vías secundarias; y 1,540 de vías particulares. A su vez, de la vía principal, sólo el 40 por ciento es moderna; el 38 por ciento es clásica; y el 22 por ciento es obsoleta. El equipo ferroviario se compone de 1,400 locomotoras y de 35 mil carros. (ver Gráfica 8 y 9)

Gráfica 8

RED FERROVIARIA LONGITUD DE VIA

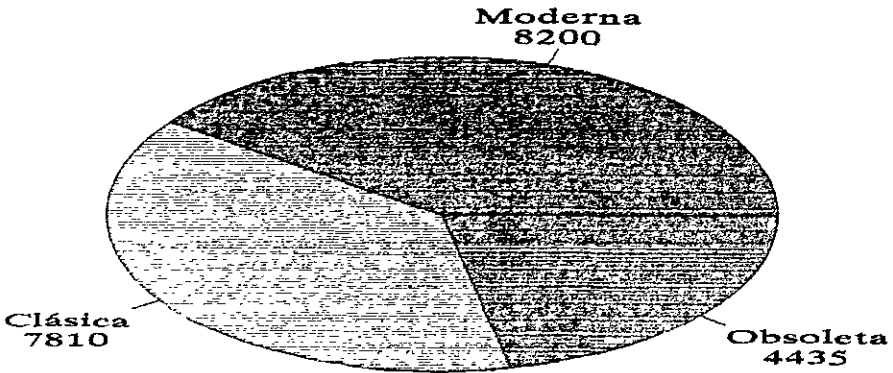


(Kilómetros)

Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México.

Gráfica 9

TIPO DE VÍAS EN LÍNEAS PRINCIPALES



(kilómetros)

Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México.

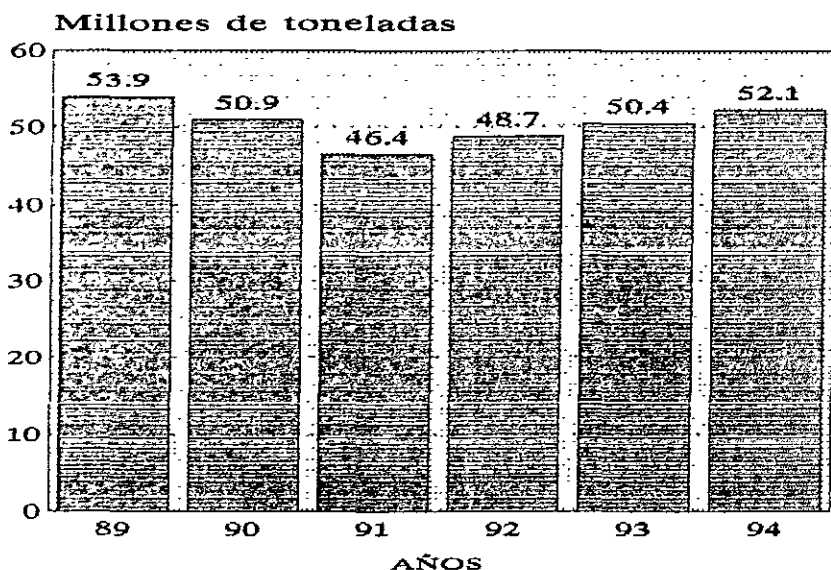
El movimiento de carga ha representado una tendencia creciente durante los últimos años, lo que revirtió, en cierta medida, la reducción que se había observado desde 1988. Esto, sin embargo, no ha sido suficiente para compensar totalmente la pérdida de mercado del ferrocarril, sobre todo frente al autotransporte.

En 1994, el sistema ferroviario mexicano transportó 52.1 millones de toneladas, que representan menos del 15 por ciento del volumen total de carga terrestre nacional. En transporte de pasajeros se reportaron 7.2 millones de usuarios.

El tráfico internacional, principalmente el de cemento, contenedores, automóviles y remolques sobre plataformas, representa actualmente más del 40 por ciento del total transportado por vías férreas. (ver Gráfica 10)

Gráfica 10

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO



Fuente: Ferrocarriles Nacionales de México.

No obstante lo anterior, el ferrocarril presenta una problemática de orden técnico-estructural, que ha limitado su propio desarrollo y con ello, los niveles de productividad y competitividad de la economía en su conjunto. En términos de su capacidad instalada, no se han adicionado nuevas rutas a la red ferroviaria en los últimos 18 años, ya que la más reciente línea, totalmente nueva, puesta en operación, fue la Coróndiro-Lázaro Cárdenas, inaugurada en 1979.

Por otra parte, la operación de los ferrocarriles ha demandado de la inversión, importantes recursos, los cuales han sido aportados, mayoritariamente, mediante subsidios del Gobierno Federal. Sin embargo, dadas las crecientes necesidades sociales que deben ser atendidas con la aplicación del gasto público, y debido a su escasa participación en el mercado, no es posible que el Gobierno Federal continúe financiando las operaciones del sistema ferroviario mexicano.

Existen notorios rezagos en el mantenimiento preventivo de la vía; lentos avances en la reconstrucción y modernización de la infraestructura, y en la adquisición de equipos y sistemas de comunicación; además de la disminución de los trenes y la falta de equipo especializado para mover nuevas cargas. Todo esto ha incidido en una limitada coordinación con otros modos de transporte y en un escaso desarrollo de la infraestructura multimodal.

Para enfrentar esta problemática, durante 1995, se inició el cambio estructural en el transporte ferroviario, para lo cual fue necesario realizar reformas importantes al marco legal.

De esta forma se promovió la modificación el artículo 28 constitucional para eliminar la exclusividad del Estado en los ferrocarriles, a fin de que, en un nuevo escenario de apertura y globalización de la economía, los sectores social y privado participen en el desarrollo del sistema ferroviario mexicano. Consecuencia natural de esto, es que el Gobierno Federal orienta los recursos presupuestales con que cuenta hacia la atención de las necesidades más apremiantes de la población.

Por su parte, la nueva Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario sienta las bases para promover y regular un sistema seguro, competitivo y eficiente, como resultado de un proceso de licitación abierta y transparente para el otorgamiento de concesiones a los particulares que pretendan prestar el servicio público de transporte ferroviario, o para brindar los servicios auxiliares a través de permisos. La Ley, al mismo tiempo, preserva la soberanía nacional y fortalece la autoridad reguladora del Estado.

OBJETIVO:

Para hacer frente a la problemática de los ferrocarriles y dotar al país de un medio de transporte que contribuya decididamente al desarrollo nacional, se estableció dentro del Programa el siguiente objetivo:

Conformar un sistema ferroviario seguro, eficiente y competitivo; que mediante la adopción y aplicación de tecnología de punta, coadyuve a satisfacer las necesidades de la economía y a establecer vínculos más estrechos con los mercados internacionales.

Transporte Aéreo.

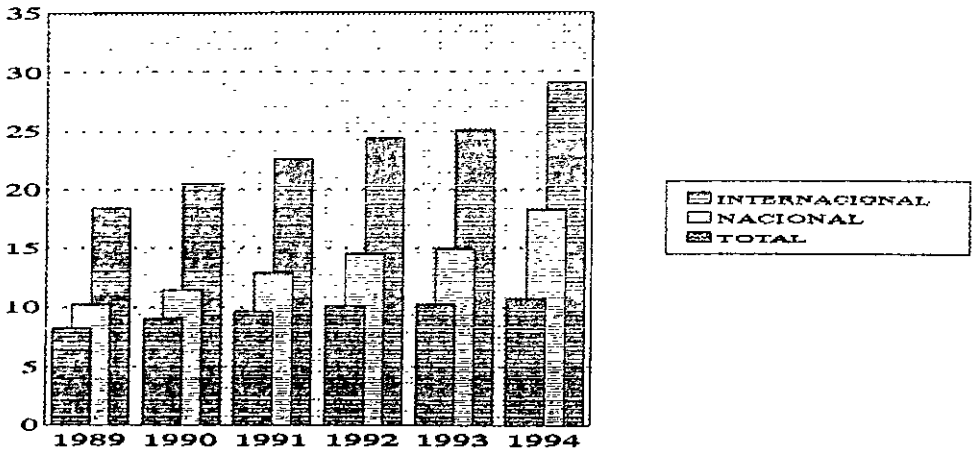
El transporte aéreo ha sido factor fundamental en el desarrollo del país, a cuya integración ha contribuido de manera eficiente y segura. "Actualmente operan 56 líneas aéreas nacionales, de las cuales 5 son troncales, 12 regionales y el resto son empresas de servicio aéreo especializado y no regular. Adicionalmente, operan 34 empresas extranjeras. Las líneas nacionales de servicio regular alcanzan una cobertura de 61 ciudades en el interior del país y 26 en el extranjero." (25)

La aviación troncal, por su parte, dispone de una flota conformada por 148 aeronaves, de las cuales el 90 por ciento opera en vuelos nacionales e internacionales de corto y mediano alcance, y la oferta actual sobrepasa los 25 mil asientos. Entre 1989 y 1994, el movimiento de pasajeros registró una tasa media de crecimiento anual de 9.5 por ciento, y el de carga alcanzó una tasa de 8.3 por ciento. (ver Gráfica 11 y 12)

(25) Idem. p. 24.

Gráfica 11

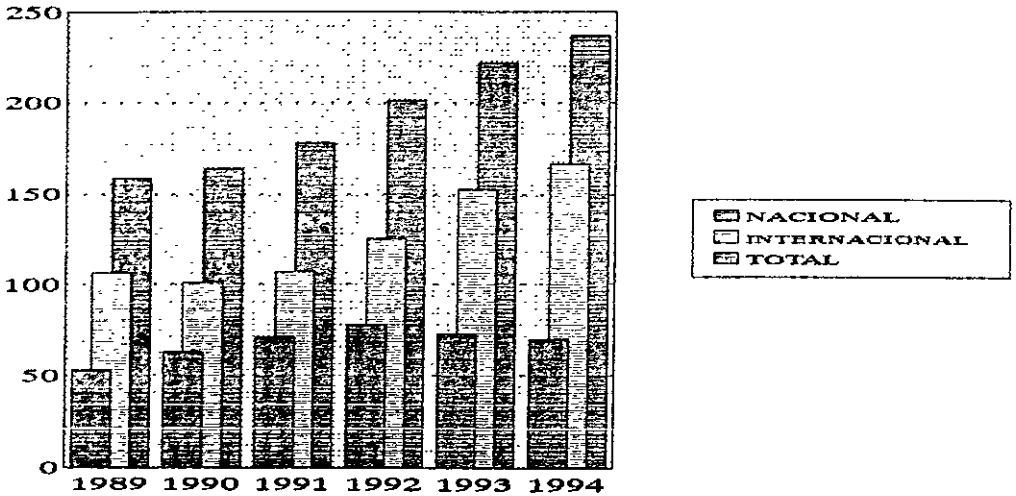
TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VIA AEREA
(Millones de pasajeros)



Fuente: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil.

Gráfica 12

CARGA TRANSPORTADA POR VIA AEREA
(Millones de toneladas)



Fuente: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil.

Por otra parte, en el plano internacional existen 32 convenios bilaterales firmados en condiciones de reciprocidad con 12 países del continente americano, 13 europeos y 7 asiáticos.

En los últimos años, el subsector aéreo experimentó un importante proceso de apertura y desregulación, lo que permitió la entrada de nuevos prestadores de servicios; la diversificación de éstos; el incremento de su oferta; la ampliación de rutas; y precios más competitivos para un número creciente de usuarios.

Sin embargo, esta apertura generó una fuerte competencia entre las empresas de servicio regular y las de servicio no regular, principalmente las de fletamento, lo cual se tradujo en una sobreoferta en los mercados y en prácticas desleales, situación que, entre otros efectos, repercutió en un importante deterioro financiero de las líneas aéreas y, por lo tanto, en un efecto negativo en la calidad y eficiencia en los servicios.

Este proceso, al no imponer condiciones claras y explícitas de entrada a los nuevos prestadores del servicio, provocó el rezago tecnológico de la flota aérea nacional, aunado a la falta de una estrategia efectiva de crecimiento y de planeación a mediano plazo.

La situación descrita se dio también, por problemas propios de algunos integrantes del subsector, tales como una insuficiente capitalización y un desarrollo organizacional inadecuado; así como la falta de un marco regulatorio que estableciera certidumbre, orden, seguridad y reglas claras para todos los agentes participantes.

En este contexto y ante la necesidad de actualizar la regulación en materia de aviación, la presente administración se avocó a la tarea de actualizar y promover el desarrollo de esta actividad dentro de un marco que propiciara la prestación de los servicios aéreos en forma eficiente, competitiva y, sobre todo segura, lo que derivó en la promulgación de la Ley de Aviación Civil el 12 de mayo de 1995.

" Con este nuevo ordenamiento se fortalecen las atribuciones de la SCT como autoridad aeronáutica; se consolida la regulación en condiciones de competencia equitativa y de protección al ambiente; se regula el

otorgamiento de concesiones y permisos; se organiza la operación de las diferentes modalidades del transporte aéreo; y se apoya el desarrollo y la modernización de las aerolíneas nacionales en el nuevo entorno de competencia internacional. " (26)

El marco legal que hoy rige a la aviación civil logró revertir la tendencia hacia la sobreoferta, al establecer reglas claras en la promoción de una competencia equitativa, y propiciar el incremento de los niveles de seguridad y calidad en el servicio. Como consecuencia de estas acciones, así como de una reestructuración operativa y de mayores índices de capitalización, diversas empresas aéreas nacionales muestran ya claros síntomas de mejoría financiera.

OBJETIVO:

Con base en el diagnóstico descrito, en materia de transporte aéreo el Programa propone el siguiente objetivo:

Consolidar un subsector aeronáutico seguro, eficiente, moderno y rentable; que proporcione un servicio de calidad; que coadyuve a la integración regional; y que sea competitivo en el ámbito internacional.

Aeropuertos.

"México cuenta con la más vasta red aeroportuaria de América Latina. Integrada por 1,726 aeródromos, existen 83 aeropuertos de servicio al público, de los cuales 51 prestan servicios para vuelos nacionales e internacionales, y los 32 restantes lo hacen exclusivamente para los nacionales. Adicionalmente, la aviación regional y privada opera en 1,643 aeródromos." (27)

Cabe señalar que, con la infraestructura aeroportuaria existente se atiende prácticamente a todas las poblaciones de más de 50 mil habitantes, lo que ha contribuido al desarrollo en diversas regiones del territorio nacional.

(26) *Ibid.* p. 25.

(27) *Ibidem.* p. 28.

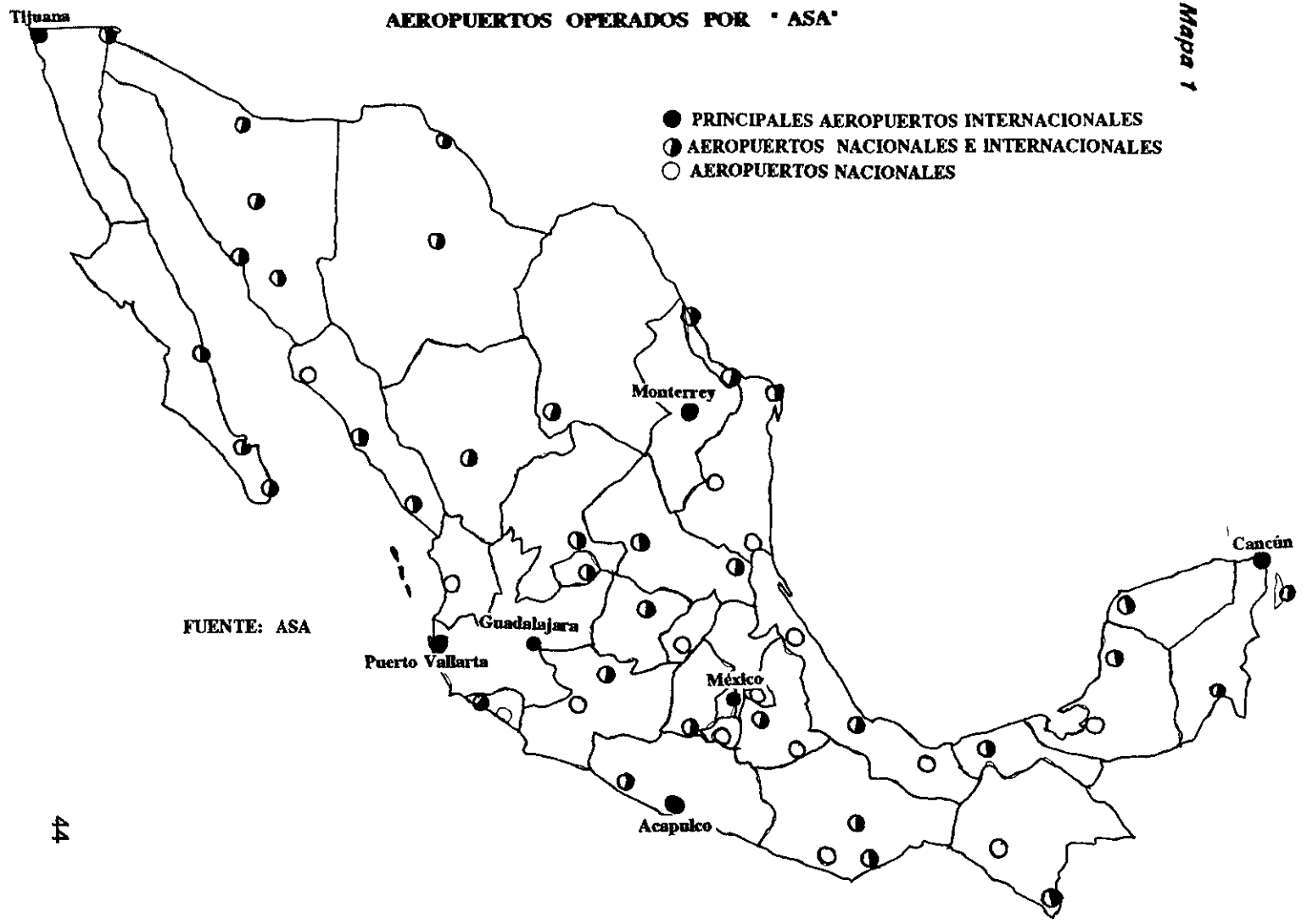
El organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) administra un total de 58 aeropuertos, de los cuales 43 prestan servicio para vuelos nacionales e internacionales, y 15 operan sobre rutas en el interior del país. En tan sólo siete aeropuertos de la red administrada por ASA se concentra el 70 por ciento del movimiento de pasajeros. (ver Mapa 1)

En conjunto esta infraestructura atiende a 190 líneas aéreas, entre comerciales, regionales y charteras, nacionales e internacionales, con lo que se esta en condiciones de ofrecer una amplia cobertura que cumple con la labor de fortalecer la unidad de los mexicanos y de éstos con el resto del mundo, a través de una comunicación aérea ágil, segura y eficiente.

Actualmente, ASA atiende cada año alrededor de 50 millones de pasajeros, en 1.5 millones de operaciones aéreas, de las cuales el 62 por ciento corresponde a la aviación comercial regular; 14 por ciento a la aviación comercial no regular o chartera y el 24 por ciento restante a la aviación general.

AEROPUERTOS OPERADOS POR 'ASA'

- PRINCIPALES AEROPUERTOS INTERNACIONALES
- ◐ AEROPUERTOS NACIONALES E INTERNACIONALES
- AEROPUERTOS NACIONALES



FUENTE: ASA

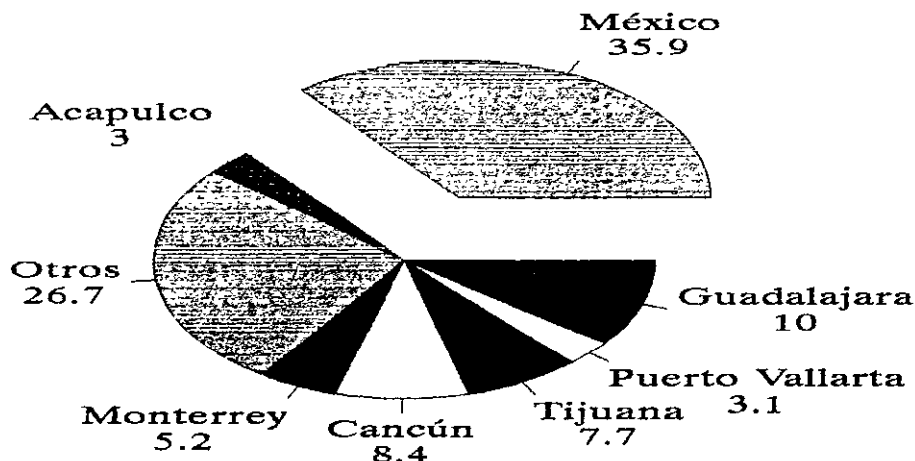
Es importante mencionar que, este nivel de tráfico representa 13 veces más que el atendido en 1965, año en que se creó el Organismo ASA y en el que se movilizaron a tres millones de personas en vuelos comerciales.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ocupa el primer lugar del movimiento aeroportuario en el país, pues atiende al 35.9 por ciento de los pasajeros y al 50 por ciento de la carga que se desplaza por vía aérea. De mantenerse la dinámica de la demanda de servicios aeroportuarios, que se ha observado en este aeropuerto, se presentarán problemas de saturación, tanto en pistas como en terminales, hacia finales de la presente década, lo cual hace impostergable la construcción de un aeropuerto complementario.

En 1995 se atendieron 52.6 millones de pasajeros en los aeropuertos operados por ASA, y se registraron en total 1.5 millones de operaciones. (ver Gráfica 13)

Gráfica 13

PASAJEROS ATENDIDOS EN LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE ASA EN 1994



(Porcentajes)

Los servicios de control de tránsito aéreo se brindan a través del órgano desconcentrado de la SCT denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), el cual, para el señalamiento de aerovías y rutas, mantiene en operación 74 sistemas de radiofaro de muy alta frecuencia e igual número de equipos medidores de distancia en áreas continentales. Asimismo, cuenta con 23 equipos de radiofaro en áreas oceánicas y 17 sistemas de aterrizaje.

En 1995, los servicios de ayuda a la navegación aérea atendieron 11.6 millones de operaciones de control de tránsito aéreo; 5.2 millones de mensajes aire-tierra; y 1.8 millones de informes meteorológicos.

Por otra parte, los avances que se han registrado en el sistema aeroportuario mexicano no han sido del todo homogéneos. Inclusive, dentro de los aeropuertos de mayor importancia, turísticos o metropolitanos como los de; Cancún, Guadalajara, Monterrey, Tijuana, Puerto Vallarta, Acapulco y Ciudad de México, se observan ya problemas de saturación en pistas y en edificios terminales.

No obstante el nivel de infraestructura alcanzado y el equipamiento que se ha desarrollado en la red aeroportuaria, el dinamismo observado en la demanda por servicios aeroportuarios requiere de su ampliación y modernización, lo cual se traduce en necesidades de inversión crecientes.

Entre los problemas que con mayor incidencia se presentan en algunos aeropuertos destacan: la saturación y falta de mantenimiento adecuado en salas y edificios terminales; la carencia de vías de acceso eficientes en los principales aeropuertos; las deficiencias en la señalización, en la información sobre los vuelos y en el manejo de equipaje; la falta de regulación de los servicios de taxis y de transporte colectivo; la ausencia de una adecuada coordinación de las distintas autoridades; y las inconveniencias relacionadas con la transportación en tierra de pasajeros, particularmente en el área de plataformas.

Parte de la problemática del sistema aeroportuario mexicano es la centralización excesiva en la toma de decisiones operativas y administrativas en los aeródromos, situación que repercute en ineficiencias en los servicios y en la atención del usuario.

Frente a estas circunstancias, la presente administración ha impulsado un cambio estructural en el subsector, que inicia con la actualización del marco jurídico en la materia, cuyo antecedente inmediato se encuentra en la Ley de Vías Generales de Comunicación, misma que data de los años cuarenta.

Fue así que, en diciembre de 1995, se promulgó la Ley de Aeropuertos, ordenamiento que fortalece la rectoría del Estado mediante una regulación transparente y eficaz, al tiempo que establece reglas claras que brindan plena seguridad jurídica a la inversión privada, con sujeción a condiciones competitivas y no discriminatorias, en la construcción, explotación, operación y administración de los aeródromos civiles.

Nuestro país podrá, a partir de esta nueva Ley, contar con un sistema aeroportuario más seguro, eficiente y moderno; que propicie una mejor calidad de los servicios; que contribuya al fortalecimiento del transporte multimodal; y que se convierta en factor para el crecimiento regional equilibrado y para la preservación del medio ambiente.

OBJETIVOS:

- I. Conservar, modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria; elevar los niveles de seguridad; e incrementar la rentabilidad y eficiencia de la red.
- II. Aumentar la eficacia y mejorar la calidad de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales; y lograr que sean prestados de manera competitiva y no discriminatoria, en beneficio de los usuarios.

Transporte Marítimo.

El transporte marítimo es esencial para el comercio internacional. En nuestro país, el 85 por ciento del volumen total de importaciones y exportaciones se transporta por este medio que, además constituye un elemento indispensable de apoyo a las actividades de extracción petrolera y distribución de productos derivados del petróleo.

El movimiento de carga por vía marítima aumentó año con año entre 1989 y 1995, al pasar de 169.7 a 185.4 millones de toneladas. Las cargas operadas en tráfico de cabotaje se incrementaron de 56.3 a 62.7 millones de toneladas y, más significativamente, la carga manejada en tráfico de altura creció de 104.4 a 122.7 millones de toneladas en el mismo período.

Pero en el caso de la marina mercante mexicana, su escasa presencia en el ámbito internacional ha estado acompañada de un acelerado desabanderamiento, como consecuencia de la creciente tendencia mundial de utilizar banderas de conveniencia, lo que se ve agravado por el envejecimiento de las embarcaciones y la carencia de mecanismo eficientes de financiamiento para fomentar la inversión de las empresas navieras nacionales e impulsar la industria naval, cuyo nivel de actividad es muy reducido.

El fenómeno indicado provoca que los niveles de empleo de tripulaciones mexicanas disminuyan, y que el pago de fletes a embarcaciones extranjeras se incrementen.

Por lo que se refiere a la regulación de la transportación marítima, en 1994 se dio un paso importante con la promulgación de la Ley de Navegación, que actualiza el marco jurídico, y queda pendiente la expedición de los reglamentos respectivos.

OBJETIVO:

Con el fin de impulsar la actividad del transporte marítimo, a partir del diagnóstico, el Programa plantea el siguiente objetivo;

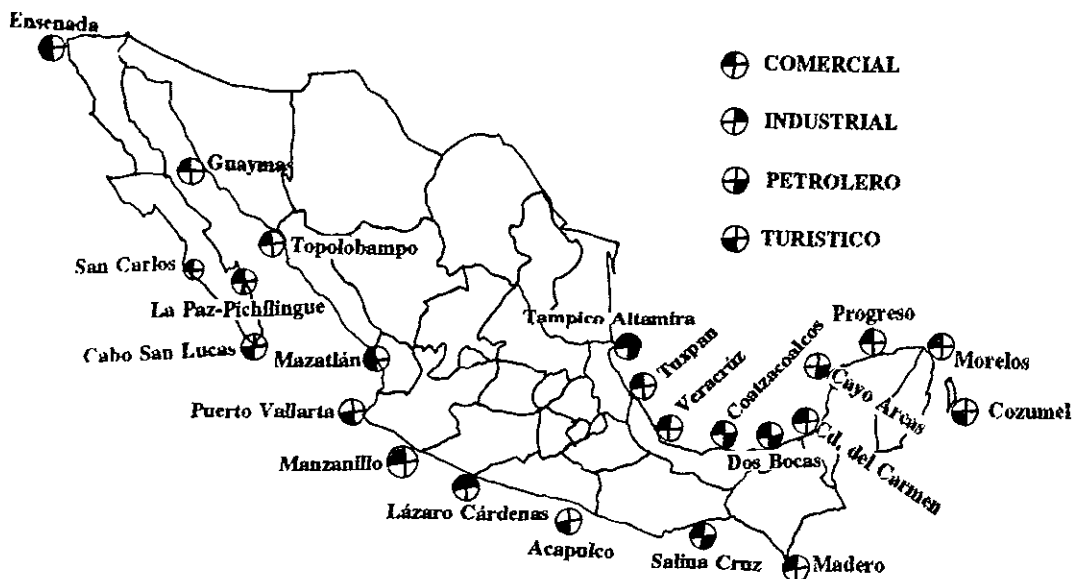
Contar con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros; con calidad y precios competitivos, para apoyar el comercio interior y exterior del país y reforzar las medidas para la prevención de la contaminación del mar.

Puertos.

Nuestro país tiene un importante sistema portuario. Contamos con 76 puertos marítimos y 9 fluviales. De ellos, 31 tienen actividad comercial nacional o internacional y atienden a los principales centros de producción y consumo del país, mientras que el resto se destina a actividades pesqueras o turísticas. (ver Mapa 2)

Mapa 2

UBICACION DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PAIS



FUENTE: SCT. Coordinación de Puertos y Marina Mercante

Los puertos comerciales cuentan con 76.5 kilómetros de muelles, 2.3 millones de metros cuadrados de áreas de almacenamiento en patios, 341 mil metros cuadrados de recintos fiscales.

Existen 17 administradoras portuarias integrales (APIS), una de las cuales es de carácter estatal, que cuentan con autonomía operativa y financiera en las tareas que tiene encomendadas para la construcción de infraestructura, y para la promoción y desarrollo de los puertos.

Entre 1990 y 1994, el movimiento de carga a través de los puertos pasó de 169.1 a 185.4 millones de toneladas, lo que significa un crecimiento promedio anual de 2.3 por ciento.

Por tipo de carga, destaca el crecimiento de la contenerizada, en general de alta densidad económica, que registró un incremento promedio anual del 14 por ciento, debido principalmente a la entrada en operación de equipo especializado en los puertos de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Altamira.

Por lo que toca a los puertos industriales de Altamira y Lázaro Cárdenas, los volúmenes operados han crecido sustancialmente, al pasar de 905 mil toneladas en 1990 a 1.9 millones en 1995, en el primero, de 4.5 millones a 8.3 millones de toneladas, en el segundo.

Sin embargo, en la mayoría de los puertos, con excepción de Manzanillo, Veracruz, Tampico y Cozumel, existe una importante subutilización de la infraestructura portuaria y poca demanda de la reserva inmobiliaria para desarrollos industriales.

Este fenómeno se explica, entre otras razones, por la alta dispersión de las inversiones en materia portuaria; por la limitada integración de las infraestructuras de comunicaciones terrestre y portuaria; y por la falta de instrumentos que vinculen eficientemente los programas de desarrollo regional con la capacidad portuaria instalada. Asimismo, cabe señalar que se ha carecido de una estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto.

"Ante esta problemática, el Gobierno Federal ha trabajado en un profundo proceso de transformación del sistema portuario nacional para mejorar la calidad de los servicios y ampliar y modernizar su infraestructura, mediante la participación de los sectores social y privado; la descentralización de la administración y operación de los puertos; y el establecimiento de un entorno que promueva su competitividad." (28)

Durante 1995, se llevaron a cabo los procesos de licitación de cinco terminales de usos múltiples en los puertos de Altamira, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Veracruz, así como de las dos principales terminales de contenedores del país, ubicadas en los dos últimos puertos mencionados. En todos los casos, los nuevos operadores garantizaron la adecuada prestación de los servicios al público y asumieron el compromiso de realizar las inversiones necesarias para ampliar y modernizar la infraestructura y los servicios.

Y por último, para favorecer la libre competencia entre los puertos y dentro de ellos, se desregularon las tarifas por la prestación de servicios, y se flexibilizaron las correspondientes al uso de infraestructura, para que los precios relativos reflejen los costos de administración y operación y se adecuen a las condiciones de la oferta y la demanda.

OBJETIVO:

Uno de los objetivos principales es contar con infraestructura y servicios modernos; con calidad y precios competitivos; para atender eficientemente el manejo de cargas y a la industria de cruceros turísticos, y enlazar de manera más apropiada a los puertos con los otros modos de transporte.

(28) SCT, Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, México, 1996. p. 34.

1.4.2 ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN QUE PROPONE EL PROGRAMA DE DESARROLLO.

Cabe mencionar que las estrategias y líneas de acción para cada rubro de infraestructura son descriptivas y reiterativas, por lo que citaré sólo las más importantes para la promoción de la inversión privada.

Infraestructura Carretera.

ESTRATEGIAS:

El Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes propone; reforzar los mecanismos de planeación para asegurar un uso eficiente de los recursos, actualizar la tecnología, y desarrollar proyectos que cumplan las expectativas de los usuarios. Concentrar las acciones de conservación, reconstrucción, modernización y ampliación de carreteras. Desarrollar nuevas fórmulas para el financiamiento de la infraestructura carretera, tanto con participación privada como pública.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

Se fomentará una mayor participación de los particulares en la conservación de carreteras, a través de programas de contratación anual; además se otorgarán concesiones para concursar con base en la reducción de costos de las obras, para ofrecer tarifas más bajas; y se diseñarán e implantarán nuevas fórmulas que promuevan la participación privada en la operación, conservación y prestación de servicios en autopistas de cuota.

Autotransporte Federal.

ESTRATEGIAS:

Actualizar el marco legal y administrativo para consolidar y ordenar el proceso de desregulación del autotransporte, y para mejorar la calidad del servicio, con la coordinación que corresponda a gobiernos estatales y municipales; e incrementar la competitividad, la eficiencia en el uso y conservación de la infraestructura, mediante la modernización de los equipos y la capacitación de los operadores.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

Ejercer una efectiva supervisión y vigilancia respecto del cumplimiento del marco regulatorio, para mejorar la calidad del servicio; evitar la competencia desleal; Promover la construcción y modernización de terminales de pasajeros y de carga; Participar activamente en la formulación de un Programa específico de mantenimiento y conservación de la infraestructura carretera.

Transporte Ferroviario.

ESTRATEGIAS:

Reestructurar el transporte ferroviario mediante su segmentación en empresas regionales y líneas cortas, existentes o nuevas, con la participación de la inversión privada, que facilite la conformación de un sistema nacional ferroviario integrado a los otros modos de transporte y fortalecer la autoridad normativa y promotora del Estado en la actividad ferroviaria, y reorientar sus actividades operativas hacia las funciones de regulación, supervisión y vigilancia.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

Concretar las actividades respecto al proceso de apertura a la inversión privada en el transporte y los servicios ferroviarios, a través de procesos transparentes de licitación; y formular el reglamento ferroviario con el fin de complementar la regulación de esta actividad, en atención a un proceso de apertura del sector.

Transporte Aéreo.

ESTRATEGIA:

Actualizar el marco normativo para asegurar la prestación de los servicios con sujeción a criterios de seguridad, calidad y eficiencia, que faciliten el acceso a un mayor número de usuarios en condiciones de competencia efectiva.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

Contribuir a la consolidación financiera de las empresas aéreas y regular su actividad conforme a criterios de seguridad y elevados niveles de calidad; Promover la operación de líneas aéreas de carga, principalmente en América del Norte; y suscribir convenios bilaterales con otros países que representen atractivas oportunidades para la aviación civil mexicana.

Aeropuertos.

ESTRATEGIA:

Concretar el proceso de reestructuración de la red aeroportuaria con el fin de que se logre una mayor inversión en el sistema, mediante la promoción y regulación de la participación de los particulares en la construcción y administración de aeropuertos, sobre bases de eficiencia, calidad, seguridad y competencia.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

Promover y facilitar el desarrollo de la red aeroportuaria con la participación de la inversión privada, en un contexto de operación eficiente, competitiva y con vocación orientada hacia las características regionales.

Transporte Marítimo.

ESTRATEGIAS

Promover el uso del transporte marítimo, para aumentar el volumen de mercancías manejadas y generar ganancias acorde con la naturaleza del servicio, y favorecer el desarrollo del transporte multimodal, mediante la promoción de una mayor participación de las empresas navieras.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

Participar activamente en los foros internacionales para promover los objetivos del país en materia marítima; además de fomentar la participación de particulares en los servicios de inspección técnica naval.

Puertos.

ESTRATEGIA:

Consolidar el proceso de transformación portuaria e impulsar la descentralización administrativa, financiera y operativa de los puertos, mediante el fortalecimiento de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) existentes y el apoyo para la constitución de las APIS estatales.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

Continuar los procesos de licitación para la adjudicación de concesiones y permisos, tanto para la administración integral de los puertos, como para la construcción y operación de instalaciones especializadas de uso público y privado; Estimular, conjuntamente con las APIS, la participación de empresas de transporte marítimo y terrestre; verificar el estricto cumplimiento de las condiciones establecidas en los títulos de concesión; y continuar con la desregulación y simplificación de la normatividad, para establecer una relación más sencilla entre autoridades y particulares.

CAPÍTULO 2

***La participación del sector
privado en el desarrollo de
infraestructura básica en
México.***

2.1 ELEMENTOS CLAVE PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA.

La participación del sector privado en los proyectos de infraestructura en México es clave para, continuar impulsando la actividad económica. El objetivo es dar a conocer las áreas en que al sector privado, nacional o extranjero, le sería atractivo participar, se presentan en este capítulo las oportunidades de negocios que se han identificado en cada rubro de infraestructura, así como los elementos que orientan estas inversiones.

La infraestructura juega un papel central como sustento y elemento promotor del desarrollo económico. Esta se comporta de la misma forma que las inversiones de capital en una empresa privada: la existencia de una infraestructura suficiente es indispensable, para que puedan darse los proyectos que propician mayor productividad y eficiencia. En consecuencia, cuando un país invierte en infraestructura básica, el desarrollo que adquiere, medido en términos del PIB per cápita, se incrementa proporcionalmente con las inversiones realizadas.

El tiempo, es factor fundamental para planear y efectuar inversiones en infraestructura básica. Dichas inversiones deben anticiparse a todos los otros tipos de inversión productiva. La infraestructura se convierte en una condición necesaria y es el motor principal para el desarrollo económico. Es importante señalar que la infraestructura por sí sola, no necesariamente promueve la generación de riqueza, aunque se convierte en un elemento catalizador, cuyo impacto corresponde a la voluntad de realizar inversiones en actividades productivas.

Los países industrializados presentan un claro ejemplo de cómo una anticipación adecuada de inversiones en infraestructura básica ha sido clave, para la promoción del desarrollo económico.

Presentando un análisis comparativo nos muestra que, el PIB per cápita de México en 1991 representó cerca del 68 por ciento del de Corea, casi el 50 por ciento de Taiwán, 30 por ciento del de España y 16 por ciento del de Estados Unidos de América.

El resultado que nos da de los niveles de infraestructura de México con las de estos países refleja diferencias más amplias, lo que indica el potencial de desarrollo de la infraestructura en México.

En carreteras, en términos de longitud de la red carretera nacional en relación a la superficie del país, México tiene el 21 por ciento de las de Taiwán y Corea, y 18 por ciento de las de España y Estados Unidos de América. (29)

En comparación con estos países México cuenta, proporcionalmente, con menores niveles de infraestructura dado su grado de desarrollo. Por lo tanto, considerando las expectativas de crecimiento que México enfrenta, es indispensable atraer inversiones para la consolidación de su infraestructura.

Para propiciar las inversiones requeridas, nuestro país ha conceptualizado y aplicado una serie de elementos clave, los cuales provienen del nuevo esquema económico integrado por el gobierno y el sector privado. Algunos de los más importantes son:

1. Acceso, cada vez mayor, a los inversionistas privados.
2. Enfoque diferente al concebir los proyectos de infraestructura.
3. Promoción de esquemas financieros innovadores y,
4. Mecanismos de privatización claros y transparentes.

El primer elemento clave en la nueva concepción corresponde al hecho de que las inversiones en infraestructura básica ya no son áreas exclusivas del gobierno.

(29) SCT. Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México. México. 1997. p. 32

Las inversiones privadas nacionales y extranjeras en infraestructura implican tres tipos de enmiendas a la ley; la primera se refiere a brindar acceso total a inversionistas privados mexicanos a participar en estas actividades; la segunda a facilitar el acceso al capital y tecnología extranjeros; y la tercera a actualizar la ley de tal forma que ésta sea compatible con el entorno económico actual y brinde estabilidad y seguridad mediante la definición clara de las reglas del juego para todos los participantes desde el punto de vista jurídico.

Los nuevos esquemas de regulación están orientados a actuar dentro de una economía de mercado, con el objeto de ser totalmente congruentes con la apertura económica y la estrategia de atracción de recursos del exterior.

Asimismo, estos esquemas consideran específicamente la protección del medio ambiente como parte integral de los proyectos, lo que en sí, significa la formulación de proyectos adicionales de inversión.

Esto ha originado la necesidad de concebir los proyectos de infraestructura de manera distinta, lo que constituye nuestro segundo elemento clave.

Los proyectos de inversión en infraestructura se han separado en sus unidades básicas de negocios con dos propósitos. El primero, identificar las unidades o áreas del proyecto que puedan rendir beneficios económicos y estructurarlos de tal manera que permitan una recuperación razonable de la inversión, con el objeto de estimular a los inversionistas privados que deseen participar en ellos. En las áreas o unidades de proyectos que ofrecen principalmente beneficios sociales, no monetarios, el gobierno continuará invirtiendo y participando en forma activa. Esta última acción puede realizarse actualmente en México, el gobierno cuenta con recursos, gracias a la reducción del déficit público.

El segundo propósito, tiene como objetivo introducir la especialización de los participantes en cada unidad o área de negocio para que los riesgos tecnológicos, operativos y financieros pueden ser manejados más eficazmente.

Por lo tanto, financiar los proyectos que representan el tercer elemento clave se convierte en un reto mayor, cuya prioridad justifica ampliamente la importancia de promover nuevos esquemas financieros. La condición necesaria para atraer recursos es mantener una economía estable, con expectativas claras en función de su desarrollo. Todos los cambios estructurales que se han registrado desde 1985 han permitido a México brindar este tipo de perspectivas.

Estos proyectos requieren de una cantidad importante de inversiones en efectivo a largo plazo, por lo que la participación de mercados financieros nacionales e internacionales resulta vital por tres razones:

Primera, para distribuir el pago de las inversión inicial de acuerdo con el flujo de caja esperado en el proyecto; segunda, para minimizar los riesgos financieros mediante la diversificación, ya que cuentan con un acceso total a diferentes tipos de proyectos e instrumentos; y tercera, para hacer uso de su experiencia en el manejo financiero de estos proyectos.

Por tanto, el diseño óptimo de los esquemas para financiar proyectos de infraestructura depende de la habilidad y actividad de los inversionistas y de los mercados financieros.

El último elemento clave se relaciona con el proceso y los mecanismos para privatizar los proyectos y las empresas públicas en México. Estos han sido diseñados para proporcionar claridad y transparencia a todos los participantes. Generalmente, la reglamentación, el diseño del proyecto y la calificación de los participantes ha sido establecida y comunicada antes del proceso de licitación. Esto ha permitido que la oferta de mayor cuantía sea la ganadora.

2.2 EXPERIENCIA EN LA PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN LOS TRANSPORTES MEXICANOS.

Carreteras:

México ha desarrollado el programa de mayor magnitud a nivel mundial en construcción de autopistas concesionadas al sector privado. A partir de 1989 se han construido y puesto en operación casi 2,800 kilómetros de nuevas autopistas de alta especificación de cuatro carriles, y en 1995 se terminó la construcción de 11,800 kilómetros adicionales.

Para la construcción de estos 4,600 kilómetros de autopistas y siete puentes nacionales e internacionales se realizaron inversiones cercanas a los 12 mil millones de dólares, con la aportación del 90 por ciento de los recursos totales a cargo del sector privado.

En el Programa Nacional de Autopistas, se logró construir más de 750 kilómetros por año. El Gobierno de México otorga a particulares, por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la concesión para construir, operar y conservar autopistas de cuota con plazos no mayores de 30 años. La SCT define el proyecto y las normas de construcción, además supervisa su operación y mantenimiento. (30)

El esquema utilizado ha consistido en otorgar las concesiones a quien ofrezca el menor plazo de concesión, considerando tarifas y estimaciones de aforo predefinidos por la SCT. A medida que se ha adquirido mayor experiencia, el esquema para el otorgamiento de las concesiones se ha ido mejorando. De esta manera, se están formulando mecanismos para otorgar concesiones que redunden en menores tarifas para los usuarios. Las fuentes financieras de los proyectos instrumentados reflejan la participación del sector privado, bancos, mercados financieros, inversionistas extranjeros.

Por otro lado, el programa de rehabilitación y mantenimiento de la red carretera federal, ha incorporado la participación de contratistas privados en la ejecución de proyectos en diversos tramos. Se ha invertido en mantenimiento aproximadamente 300 millones de dólares en 1992 y 1993.

(30) *Ibidem.* p. 36.

Ferrocarriles:

El ferrocarril resurge a nivel mundial por ser el modo de transporte menos agresivo al medio ambiente, el más conveniente desde el punto de vista económico, por su gran capacidad de carga-tonelajes y el bajo índice de accidentes que registra, entre otras cualidades que le permiten operar con ventajas sobre otros medios.

" En nuestro país, el ferrocarril tiene un alto potencial económico y su infraestructura es apta para constituirse en la base del transporte terrestre, con una red que establece comunicación entre las principales ciudades, zonas industriales, puertos marítimos y puntos fronterizos del país, que lo colocan entre los tres más importantes de América Latina. "

El equipo tractivo y de arrastre se compone de 1,261 locomotoras y 27 mil carros para el servicio de carga, pero esto no es suficiente para su desarrollo, ni para hacerlo un medio de transporte eficiente, seguro y competitivo. Es por tanto indispensable la participación de capitales privados, nacionales y extranjeros.

En los últimos años ya se ha invitado al sector privado a conservar y rehabilitar cerca de 800 kilómetros de vías, así como terminales intermodales de carga para ampliar la capacidad de manejo de los contenedores con que cuenta actualmente el sistema. También ha participado en el arrendamiento y mantenimiento del equipo tractivo, y en el desarrollo de sistemas de comunicación. Cabe resaltar que actualmente se permite la operación de trenes unitarios de empresas ferrocarrileras extranjeras, siempre y cuando la locomotora pertenezca a Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).

Puertos:

El sector privado ha participado en actividades portuarias a través de concesiones que el Gobierno Federal le ha otorgado, principalmente para la construcción y operación de terminales especializadas de carga, marinas turísticas relacionadas con desarrollos inmobiliarios, y terminales para cruceros. Hasta 1992 se habían invertido 1,000 millones de dólares y se encuentran en proceso inversiones por otros 500 millones más para 1998.

Una participación más intensa de la inversión privada está por concentrarse dada la reciente revisión de la nueva Ley General de Puertos, misma que constituye el marco jurídico para instrumentar la descentralización de la administración portuaria y fomentar la participación activa de inversionistas privados.

La nueva ley establece la posibilidad de que los particulares participen en la administración, operación y construcción portuarias, así como en la prestación de servicios complementarios en los puertos. En las sociedades concesionarias de administración portuaria integral es posible la participación de inversión extranjera hasta en un 49 por ciento; en la construcción y operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios, hasta el 100 por ciento.

Aeropuertos:

La iniciativa privada incrementó su participación en la expansión de ciertas áreas de los aeropuertos de un 3 por ciento de 1989 hasta alcanzar un 38 por ciento de la inversión en 1992, lo que representó en ese período una inversión superior a los 280 millones de dólares.

Los proyectos realizados por el sector privado incluyen la ampliación o construcción de edificios terminales, hoteles y estacionamientos así como las concesiones que se han otorgado en todos los aeropuertos para brindar los servicios de transportación terrestre y de plataforma.

Espero que la trayectoria ascendente en la participación de la iniciativa privada en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria continúe en el futuro, con resultados favorables tanto para los usuarios como para las líneas aéreas y los inversionistas.

2.3 ANÁLISIS DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Al iniciar esta administración, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaboró un extenso análisis del Sector, con el propósito de identificar los problemas existentes en cada una de la áreas de su competencia, y así poder diseñar estrategias realistas para su atención.

En materia de infraestructura carretera los rezagos son evidentes tanto en la extensión como en el estado actual de conservación de la red federal; en la discontinuidad de los principales ejes troncales; en la falta de libramientos; en la insuficiente cobertura y mantenimiento de los caminos rurales; y en la carencia de accesos terrestres adecuados en algunos puertos marítimos y fronterizos.

La obsolescencia de la red es manifiesta: el congestionamiento de algunos tramos, y el rápido deterioro de los pavimentos, el diseño de curvas y pendientes, se traduce en más número de accidentes y en mayor costo del transporte.

Adicionalmente y si bien hubo avances en el Programa Nacional de Autopistas, la infraestructura de carreteras de altas especificaciones presenta, también, falta de continuidad en los grandes ejes que la conforman y deficiencias en las conexiones con algunas ciudades, puertos y fronteras.

Las autopistas de cuota concesionadas enfrentan problemas financieros debido, principalmente, a que los costos de construcción fueron superiores a los originalmente calculados; a que los aforos vehiculares reales resultaron inferiores a los previstos en los títulos de concesión; y a mayores costos de capital.

Por lo que se refiere al autotransporte, se observa una disminución de su productividad y eficiencia, en razón, principalmente, de la falta de actualización de las normas; la obsolescencia del equipo; la operación irregular de un alto número de vehículos; y de las dificultades originadas por la falta de homologación entre las normas federales y estatales.

No es casual que el índice de accidentes del autotransporte en la red carretera en México sea superior al de países que cuentan con una infraestructura similar. La falta de capacitación de los operadores; el escaso control de sus jornadas de trabajo; la insuficiencia de vigilancia; y la inadecuada señalización en las carreteras, inciden en la ocurrencia de estos siniestros.

El ferrocarril, por su parte, presenta una problemática de orden técnico-estructural, que ha ocasionado que su participación en el mercado disminuya. Durante décadas, la longitud de la red no se ha incrementado, a pesar de los crecientes subsidios públicos que, durante años, se han destinado a su operación. Aunado a lo anterior, la prestación exclusiva del servicio ferroviario, por parte del Estado, limitó la posibilidad de asignar mayores recursos para su expansión, provocando un rezago en la reconstrucción y la modernización de la infraestructura y en la capacidad de los equipos, situación que se tradujo en una baja productividad y competitividad del ferrocarril.

En cuanto a la actividad aérea y debido a un importante proceso de apertura y desregulación registrado en los últimos años en el subsector, se generó una fuerte competencia entre las empresas de servicio regular y las de servicio no regular. Esta circunstancia se tradujo en una sobreoferta de capacidad y en prácticas no sustentadas en costos, generando así un importante deterioro financiero entre las líneas aéreas.

Relacionado con lo anterior, la demanda de servicios aeroportuarios ha mostrado, en algunos casos, la necesidad de ampliar y modernizar su infraestructura y equipamiento, lo cual requiere de montos considerables de inversión que sólo será posible atender con la participación de la iniciativa privada.

Por otro lado, el transporte marítimo, es elemento primordial para brindar un servicio de manejo de cargas eficiente, competitivo y con productividad similar a la de los países más desarrollados. Al efecto, es necesario construir instalaciones especializadas o adecuar las existentes y adquirir equipos que incorporen tecnología de punta. Además, se requiere mejorar el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación en los litorales.

En este contexto, es de reconocer que la marina mercante mexicana presenta un acelerado proceso de desabanderamiento y las embarcaciones muestran un envejecimiento avanzado, lo que ha disminuido sustancialmente su participación en el mercado.

Por lo que toca a los puertos mexicanos y a excepción de Veracruz, Tampico y Cozumel, los principales problemas que enfrentan son la evidente subutilización de su infraestructura, y la carencia de enlaces terrestres, modernos y eficientes entre los puertos y los centros de producción y consumo.

En cuanto al transporte multimodal, el análisis refleja que su desarrollo se ha visto limitado por el crecimiento independiente de los diferentes servicios de transportación; la falta de capacidad de almacenamiento; el escaso desarrollo de las operaciones de consolidación; y la diversidad de trámites y requisitos administrativos.

En suma, si bien México ha avanzado en materia de los servicios de transporte en los últimos años, los rezagos que aún subsisten hacen imperativo conjuntar los esfuerzos de todos, gobierno y sociedad, para alcanzar los niveles de desarrollo y bienestar que el país demanda.

2.4 PROYECTOS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA.

La apertura comercial de México, las nuevas estrategias de desarrollo del país, empresas e instituciones, obligan a adecuarse y prepararse para los nuevos tiempos. Hoy los nuevos constructores en infraestructura han desarrollado una sólida actitud empresarial que los llevará, junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a idear y poner en práctica múltiples esquemas financieros, para la consecución de propósitos que contribuyan a generar empleos y así abrir nuevas oportunidades de negocios y a superar la calidad de transportación de los mexicanos.

Los planes de desarrollo de infraestructura básica señalan que, en las acciones de infraestructura analizadas en el presente trabajo, requieren inversiones para los próximos 15 años de casi 35 mil millones de dólares. El Gobierno Federal espera que una gran parte de los requerimientos serán cubiertos por el sector privado, nacional y extranjero.

Parte de la estrategia del Gobierno de México consiste en incorporar al sector privado, nacional y extranjero, de manera activa en el desarrollo de infraestructura básica. Esta situación tiene su origen en la imperativa necesidad de contar con recursos técnicos y financieros para modernizar, ampliar, integrar y hacer más eficientes los medios de transporte.

Con los objetivos planteados en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, se espera que la participación de la inversión privada se incremente para finales del presente siglo.

Esta participación, mejorará indudablemente los servicios de transporte, teniendo mayor eficiencia y calidad en beneficio de toda la población.

El aspecto económico se verá favorecido ya que, en el tráfico de mercancías se eliminarán las dificultades existentes por la falta de una infraestructura adecuada.

En lo referente al transporte de pasajeros, en cuanto a la competencia que existirá entre los particulares sin duda se mejorará; la calidad, seguridad, oferta de los precios, entre otros.

2.4.1 INVERSIÓN EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA.

Los planes de modernización, integración de medios de transporte, ampliación y elevación de la eficiencia de la infraestructura básica para el período de 1993 a 2010, incluyen proyectos cuya inversión total es de casi 35 mil millones de dólares. Si bien es difícil conocer con precisión la proporción en que el sector privado participará en el financiamiento y el desarrollo de los proyectos de esta nueva infraestructura básica, se espera que en la mayoría de los sistemas de infraestructura participe en más del 60 por ciento del valor de las inversiones.

De acuerdo con ello, el gobierno fortaleció sus funciones de regulación y fomento para inducir la modernización, eficiencia de los agentes económicos y una expansión acelerada a través de un nuevo marco regulatorio, congruente con el avance tecnológico y con la necesidad de dar seguridad jurídica a los participantes privados en el sector.

Aunque esta política no respondió al interés de la nación, sino a intereses particulares, entre ellos al grupo de poder, a inversionistas y a algunos empresarios, así como también a grupos de extranjeros. "Las condiciones de vida de la población en general no mejoraron, inclusive empeoraron ya que en diciembre de 1994 México inició una profunda crisis económica producto de la ineficiencia de la política económica del Presidente Salinas de Gortari." (31)

Esto enmarca la experiencia de los países receptores de capital, que demuestra que la presencia de filiales extranjeras acarrea consecuencias de índole política, legal y social en el país anfitrión. "Por ello, conceptos íntimamente ligados con la inversión, como son la transferencia de capitales, la transmisión de tecnología, la creación de fuentes de trabajo y la importación de técnicos y administradores extranjeros, entre otros, deben ser apreciados en función no sólo de consideraciones económicas, sino también con relación a la pérdida de autonomía nacional." (32)

(31) Rafael Velazquez Flores, Introducción al Estudio de la Política Exterior de México, 1a. Edic. Ed. Nuestro Tiempo, México. 1995. p. 277.

(32) Bernardo Sepúlveda y Antonio Chumacero, La inversión Extranjera en México, Ed. FCE, México. 1973. p. 23.

Los proyectos de inversión en infraestructura se enmarcan en un conjunto de leyes que definen en forma clara las reglas para la inversión, operación y fijación de tarifas. Este conjunto de leyes se han adaptado paulatinamente para ofrecer una participación cada vez más activa al sector privado, nacional y extranjero.

2.4.2 LISTADO DE PROYECTOS DE MAYOR IMPORTANCIA RELATIVA.

En cada sistema de infraestructura destacan algunos proyectos, debido a la urgente necesidad de resolver rezagos, de atender demandas específicas o porque requieren de fuertes inversiones.

A continuación, se presentan estos proyectos de mayor importancia relativa señalando algunas ideas sobre la forma en que el sector privado puede participar.

Rubro de la Infraestructura	Descripción del Proyecto	Inversión requerida		Posibles formas de participación del sector privado	Período para su realización
		Millones de dólares Privada	Pública		
Carreteras	1. Carretera Pachuca-Tuxpan	625.0		*	1995-2000
	2. Carretera entronque San Blas-Villa Unión-entronque aeropuerto Mazatlán.	415.6		*	1995-2000
	3. Carretera San Luis Potosí-Lagos de Moreno	322.0		*	1995-2000
	4. Carretera de Reynosa a Matamoros, Tamaulipas.	188.0		*	1996-
	5. Carretera al norte de Estado de Nuevo León (La Gloria-Columbia) Acceso a puente fronterizo Solidaridad.	55.0		*	1996-
	6. Libramiento en Nogales, Sonora.	24.0		*	1995-
	7. Libramiento en Nuevo Laredo, Tamaulipas.	17.0		*	1995-
	8. Modernización del cruce fronterizo en Tijuana, Baja California.	19.0		*	1995-
	9. Cruce fronterizo en Reynosa, Tamaulipas	18.0		*	1995-

Ferrocarriles	10. Modernización y mejoramiento de tele comunicaciones y control de tránsito	379.0	79.7	Asesoría	1994-1998
	11. Equipo de Arrastre	227.0	146.0	Financiamiento	1994-98
	12. Libramiento ferroviario de Nuevo Laredo, Tamaulipas	75.0		Inversión directa	*
	13. Libramiento ferroviario de Ciudad Juárez, Chihuahua	44.0		*	1996-
Puertos	Modernización, ampliación y conservación de infraestructura básica y de apoyo en los puertos de:				
	14. Veracruz	187		*	1994-1999
	15. Manzanillo	97.0		*	1994-2008
	16. Lázaro Cárdenas	68.3		*	1994-2000
	17. Altamira	198.7		*	1999-2005
Aeropuertos	18. Construcción del aeropuerto complementario de la CD. de México	88-120&	162-220	*	1986-1997
	19. Construcción de un nuevo edificio terminal en Cancún.	145.1		*	2005-2010
	20. Ampliación y remodelación del edificio de aviación comercial e instalación de aeropuertos en el aeropuerto de Guadalajara	100.0		*	1999-2004

* Construcción, Diseño, Asesoría técnica, Financiamiento, Inversión directa, Operación.

& Dependerá de que tan agresivo sea el programa.

CAPÍTULO 3

*Marco regulatorio que
sustenta la modernización del
sector comunicaciones y
transportes.*

3.1 ESTRUCTURA DEL MARCO REGULATORIO.

El marco regulatorio vigente cuenta, en primer lugar, con legislaciones federales, que atañen a todos los rubros de infraestructura básica, como la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Inversión Extranjera, que establece los porcentajes accionarios con los que puede participar la iniciativa privada extranjera y Ley de Obras Públicas, que describe las especificaciones para la construcción y equipamiento de infraestructura.

En segundo lugar, el marco regulatorio se compone de leyes federales específicas para cada sistema de infraestructura, como la Ley de Vías Generales de Comunicación para los sistemas carretero, ferroviario, portuario, aeroportuario y de telecomunicaciones, que además tienen su reglamentación propia.

Así, se cuenta con la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, la Ley de Puertos, el Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.(Ver Cuadro 3)

Cuadro 3

ESTRUCTURA DEL MARCO REGULATORIO

Ley/Reglamento

Contenido

Ley de Inversión Extranjera:
Reglamento de la Ley para
Promover la Inversión Mexicana
y Regular la Inversión Extranjera

- *Inversión Extranjera
- *Inversión extranjera mediante fideicomisos
- *Ampliación de la Inversión Extranjera
- *Constitución y modificación de sociedades
- *Adquisición y arrendamiento de inmuebles
- *Promoción de la inversión
- *Registro nacional de inversiones extranjeras
- *Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras
- *Regulación específica general para la Inversión Extranjera Directa con base en la clasificación mexicana de actividades económicas y productos

Ley de Vías Generales de
Comunicación

- *Concesiones, permisos y contratos
- *Caducidad y rescisión de concesiones y contratos, y revocación de permisos
- *Construcción y establecimiento de vías generales de comunicación
- *Explotación de vías generales de comunicación
- *Personalidad y bienes de las empresas sujetas a concesión

- *Derechos de la Nación
- *Inspección
- *Comunicaciones terrestres
- *Comunicaciones por agua
- *Comunicaciones aeronáuticas
- *Sanciones

Ley Orgánica de Ferrocarriles
Nacionales de México

- *Organización y patrimonio
- *Disposiciones generales

Ley de Puertos

- *Autoridad portuaria
- *Concesiones y permisos
- *Administración portuaria integral
- *Operación portuaria
- *Precios y tarifas
- *Verificación
- *Infracciones y sanciones

Reglamento de Aeródromos
y Aeropuertos Civiles

- *Construcción, autorización y especificaciones de obras
- *Servicios Conexos

3.2 LISTA DE CONTACTOS CON ORGANISMOS REGULADORES.

Para tener acceso a estas leyes, o a información sobre los trámites a efectuar para participar como inversionista o proveedor de algún servicio relacionado con el desarrollo de infraestructura básica en México, los inversionistas pueden acudir, en primera instancia, a las representaciones de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Secofi), del Banco Nacional de México de Comercio Exterior (Bancomext) o de Nacional Financiera (Nafin) en las principales ciudades europeas, así como a las Embajadas y Consulados de México.

En México, los organismos reguladores también están preparados para atender las solicitudes de licitación para inversión en infraestructura básica. A continuación se enumeran los organismos reguladores para la inversión sobre infraestructura básica en nuestro país, dividiéndolos por subsectores. (Ver Cuadro 4)

Cuadro 4

ORGANISMOS REGULADORES

Subsector	Organismo regulador/ Organismo Operador	Contacto en el Organismo Operador
Carreteras	* Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Dirección General de Carreteras Federales de la SCT.	* Altadena 23. C.P. 03810 México, D.F. Teléfono: 687-1990 Fax: 682-8014
Ferrocarriles	* Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Ferrocarriles Nacionales de México.	* Av. Jesús García Corona 140. Col. Buena Vista C.P. 06358 México, D.F. Teléfono: 547-6067
Puertos	* Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Puertos Mexicanos.	* Municipio Libre 377 Col. Santa Cruz Atoyac C.P. 03310 México, D.F. Teléfono: 604-3829 y 4249 Fax: 688-9368
Aeropuertos	* Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Aeropuertos y Servicios Auxiliares.	* Gerencia de Proyectos Avenida 602-161 Col. San Juan de Aragón C.P. 15620 México, D.F. Tel. 762-5442

3.3 DESCRIPCIÓN DEL MARCO REGULATORIO EN EL TRANSPORTE AÉREO.

Enseguida se describirá la situación actual del marco regulatorio para cada rubro, incluyendo modificaciones que previsiblemente se realizarán en el futuro. Cabe aclarar que todos los extranjeros que deseen invertir en infraestructura en México deberán establecerse como sociedad mercantil en el país según lo establezcan las leyes vigentes, independientemente del porcentaje con el que participen.

El subsector aeroportuario fue uno de los primeros en favorecer la participación de la iniciativa privada en el desarrollo de infraestructura. En la actualidad está en elaboración una nueva ley de aeropuertos en la que se acabarán de fijar las bases de la privatización aeroportuaria. (Ver Cuadro 5)

Cuadro 5

SITUACIÓN DEL MARCO REGULATORIO DEL SISTEMA AEROPORTUARIO

Sector	Unidad de Negocio	Fomento a la participación privada.		Ley Reguladora	Comentarios
		Actual	Futuro		
Aero-puertos.	Operación de pistas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ley de Inversión Extranjera.	No se permite inversión privada.
	Construcción y mantenimiento de pistas.	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		Se permite el 49% de inversión privada, sin permiso previo

- Permite participación Privada
- Aún existen restricciones a la participación privada
- No se permite participación privada

- Continuación -

Plataformas, servicios de rampas, servicios de embarque y desembarque. ● ●

Ley de Inversión Extranjera/Reglamento de SCT.

de la CNIE* y hasta el 100% con permiso de la misma. En el futuro se permitirá el 100% sin permiso previo.

Se requiere obtener concesión de SCT. Permite la inversión extranjera hasta en un 49% del capital de las sociedades sin resolución previa de CNIE y con permiso de CNIE puede otorgarse hasta el 100%. El plazo máximo será de 30 años con posibilidad de prórrogas. En un futuro se permitirá hasta el 100% sin permiso previo.

Combustible y lubricantes. ○ ●

Actualmente no se permite inversión privada. En el futuro se permitirá el 49% sin autorización de la CNIE y 100% con permiso de la CNIE.

*CNIE: Comisión Nacional de Inversión Extranjera. 1997.

3.3.1 MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO.

Está en proceso de elaboración la nueva Ley del subsector ferroviario que dará un fuerte impulso a la participación del sector privado en la modernización y desarrollo de su infraestructura. Hasta el momento, la iniciativa privada ha participado en algunos servicios como la reparación de locomotoras y equipo tractivo, así como la construcción y operación de terminales ferroviarias.

En las actividades abiertas a la participación del sector privado, la SCT actúa como agente normativo de la operación y fija, de común acuerdo con los inversionistas privados, las tarifas de precios que regirán la prestación de dichos servicios. En el futuro, la Ley de Inversiones Extranjeras prevé hasta el 100 por ciento de participación de la iniciativa privada extranjera en todo este rubro, excepto en el servicio de carga y pasajeros, y sujeto a lo que determine la nueva Ley de Ferrocarriles. (Ver Cuadro 6)

Cuadro 6

SITUACIÓN DEL MARCO REGULATORIO EN EL SISTEMA FERROVIARIO

Sector	Unidad de Negocio	Fomento de participación privada.		Ley Reguladora	Comentarios
		Actual	Futuro		
Ferrocarriles.	Servicio de carga y pasajeros.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos/ Ley de Vías Generales de Comunicación/Reglamento FNM/Ley de Inversión Extranjera.	No se permite inversión privada. La única forma de participación privada es la comercialización de la carga transportada.

Permite participación privada

Aún existen restricciones a la participación privada

No se permite participación privada

- Continuación -

Terminales intermodales y terminales interiores de carga.



Ley de Vías Generales de Comunicación/Reglamentos FNM/Ley de Inversión Extranjera/Ley Orgánica de FNM.

Se permite la participación extranjera al 49% en operación mantenimiento sin resolución previa de CNIE* y hasta 100% previa resolución.

En un futuro se permitirá el 100% sin previa autorización.

Locomotoras y equipo de arrastre.



Ley de Vías Generales de Comunicación/Reglamentos FNM/Ley Orgánica de FNM.

Se permite la renta de locomotoras a FNM pero no su compra/venta. Los vagones podrán ser propiedad de empresas privadas 100% pero sólo podrán ser arrastrados por FNM. Se prevé que en un futuro podrá haber mayor participación privada en operación y propiedad de locomotoras.

Talleres de reparación y manteni-



Ley de Vías Generales de Comunicación/Reglamentos FNM/Ley Orgánica de FNM.

Se permitirá la participación extranjera al 49% en la renta de talleres y hasta el 100% con autorización de la CNIE. En un futuro se permitirá el 100% sin previa autorización.

- Continuación -

Infraestructura de vías.	○	●	Ley de Vías Generales de Comunicación/Reglamentos FNM/Ley Orgánica de FNM.	Se permite la construcción de vías por empresas nacionales. En un futuro, se prevé que empresas extranjeras participen en estos contratos.
Sistema de control de tráfico y sistemas de telecomunicación.	●	●	Ley de Vías Generales de Comunicación/Reglamentos FNM/Ley Orgánica de FNM.	Se permite la participación privada en asesoría técnica, y como proveedor de equipo pero no en la operación misma. Se prevé que en un futuro podrá haber mayor participación de la inversión extranjera.
Combustibles y lubricantes.	○	●	Ley de Vías Generales de Comunicación/Reglamentos FNM/Ley Orgánica de FNM.	No se permite la inversión extranjera. Sin embargo, a futuro se permitirá la participación abierta en un 49% sin permiso y hasta el 100% con previa resolución de la CNIE.

* CNIE: Comisión Nacional de Inversión Extranjera.



ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA




3.3.2 MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

Recientemente, el Congreso Mexicano aprobó la nueva Ley de Puertos, que fija las bases para la privatización de los puertos mexicanos, y que dará un gran impulsó a la inversión privada en la modernización, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura portuaria del país. (Ver Cuadro 7)

Cuadro 7

SITUACIÓN DEL MARCO REGULATORIO EN EL SISTEMA PORTUARIO

Sector	Unidad de Negocio	Fomento a la participación privada		Ley Reguladora	Comentarios
		Actual	Futuro		
Puertos.	Administración Portuaria.			Ley de Puertos/ Ley de Inversión Extranjera.	Se crean concesiones para la Administración Portuaria Integral (API) que se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas en las que podrá participar la inversión extranjera hasta en un 49%. Estas podrían concesionar a su vez todos los servicios portuarios. En donde no exista API, se otorgarán concesiones que incluirán construcción, operación y explotación de instalaciones, en

-  Permite participación privada
-  Aún existen restricciones a la participación privada
-  No se permite participación privada

- Continuación -

Recepción del buque.



Ley de Puertos/
Ley de Inversión Extranjera.

donde también podrá participar la inversión extranjera. Plazo máximo de concesiones: 50 años.

Los servicios de transporte y remolque en el interior del puerto permiten hasta el 49% de inversión extranjera. Los servicios de transporte marítimo de altura permiten 49% a la inversión extranjera y 100% con resolución previa de la CNIE*. En un futuro se permitirá esta inversión en el 100% sin permiso previo. En remolque de cabotaje, altamar y costero no se permite inversión extranjera y no se planean cambios.

Servicios a embarcaciones para realizar operaciones de navegación interna, pilotaje, amarre de cabos y lanchaje.



Ley de Puertos/
Ley de Inversión Extranjera.

Hoy se permite el 49% de la inversión extranjera sin permiso y hasta el 100% con resolución previa de la CNIE. No se prevén cambios en el futuro. Se permitirá hasta el 49% de la inversión extranjera en sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas.

- Continuación -

Servicios generales a embarcaciones: agua potable, comunicación, electricidad recolección de basura y eliminación de aguas residuales y servicios de maniobras para transferencia de bienes o mercancías (carga, descarga, almacenaje y estiba).

● ● Ley de Puertos/
Ley de Inversión Extranjera.

Ya se permite la inversión extranjera hasta en un 100%.

Construcción

● ● Ley de Puertos/
Ley de Inversión Extranjera.

Hoy se permite el 49% de la inversión extranjera sin resolución previa y 100% con resolución de CNIE y se planea que a partir de 1999 se pueda invertir hasta en 100% sin permiso previo.

*CNIE: Comisión Nacional de Inversión Extranjera.

3.3.3 MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

Se cuenta con un marco regulatorio que promueve y facilita la participación del sector privado, nacional y extranjero, a través de concesiones para la construcción, operación y conservación de autopistas. En el área de mantenimiento, la iniciativa privada ha participado solamente a través de contratos de corta duración. Se plantea la posibilidad de que en el corto/mediano plazo puedan existir contratos/concesiones de mantenimiento multianuales, lo cual abriría nuevas oportunidades a la participación privada, incluyendo a la extranjera. (Ver Cuadro 8)

Cuadro 8

SITUACIÓN DEL MARCO REGULATORIO EN EL SISTEMA CARRETERO

Sector	Unidad de Negocio	Fomento a la Participación Privada.		Ley Reguladora	Comentarios
		Actual	Futuro		
Carreteras	Diseño	●	●	Ley de Vías Generales de Comunicación/Ley de Inversión Extranjera.	Actualmente la inversión extranjera ya puede participar con el 49% sin permiso previo de la CNIE* y en un 100% con permiso de la misma y la obtención de concesión de la SCT.
	Construcción	●	●		

- Permite participación privada
- ◐ Aún existen restricciones a la participación privada
- No se permite participación privada

del capital de las sociedades sin permiso previo. Con permiso de la CNIE y concesión de SCT se otorgará hasta el 100%. Plazo máximo de concesión: 30 años. A partir de 1999 se permitirá hasta el 100% de participación privada sin previa resolución de CNIE.

Operación.	●	●	Ley de Vías Generales de Comunicación/Ley de Inversión Extranjera.	Se permite a través de concesión hasta el 100% de inversión extranjera. Plazo máximo: 30 años.
Mantenimiento.	◐	●	Ley de Vías Generales de Comunicación/Ley de Inversión Extranjera.	El mantenimiento de las autopistas concesionadas se rige por los términos de la concesión. En la conservación de la red federal podrá participar la inversión extranjera en un 100%. La SCT decidirá en qué tramos se podrán realizar trabajos de mantenimiento vía concurso, pero hasta la fecha éste sólo se ha concesionado en tramos cortos y por periodos muy breves.

- Continuación -

Servicios de
Apoyo



Ley de Vías Gene-
rales de Comuni-
cación/Ley de In-
versión Extranjera.

No hay restricción res-
pecto de la participa-
ción de la inversión
privada nacional o
extranjera en este
rubro.

*CNIE: Comisión Nacional de Inversión Extranjera.

CAPÍTULO 4

*Situación actual y perspectivas
de los principales subsectores
de la infraestructura básica.*

4.1 AEROPUERTOS.

"La red aeroportuaria mexicana consta de 62 aeropuertos y cubre a todas las ciudades de más de 500 mil habitantes del país." (33) La infraestructura de que dispone esta red supera a las del resto de los países latinoamericanos en términos de calidad y servicio al usuario.

Destacan los aeropuertos de las ciudades de México, Monterrey, Guadalajara, y Tijuana, y los de los centros turísticos de Puerto Vallarta, Acapulco y Cancún, que concentran la mayor parte de la actividad aeroportuaria y comunican regiones que generan aproximadamente el 56 por ciento del PIB. (ver Mapa 3)

Mapa 3 RED AEROPORTUARIA NACIONAL

- 62 aeropuertos (61 % son internacionales y el resto nacionales)
- 7 aeropuertos generan alrededor del 90% del total de las utilidades de ASA.



FUENTE: A S A

(33) SCT, Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México, México 1997. p. 45.

La demanda de servicios aeroportuarios se incrementó, pasando de 312 mil operaciones a 692 mil entre 1988 y 1992, lo que significó un crecimiento anual del 22 por ciento. En pasajeros, el incremento fue del 10 por ciento anual del mismo período, alcanzando más de 42 millones de personas en 1992. En lo que se refiere a carga, el movimiento es todavía limitado, ya que si bien creció un 7 por ciento anual de 1988 a 1992, las 262 mil toneladas manejadas en 1992 representan tan sólo un 0.1 por ciento de la carga total manejada por vía terrestre en el país. Esto último confirma la enorme oportunidad que existe de aprovechar más intensamente la infraestructura del sistema aeroportuario para el manejo de ciertos tipos de carga.

El pasado 30 de septiembre de 1997 el C. Secretario de Comunicaciones y Transportes Lic. Carlos Ruíz Sacristán, realizó frente a la H. Cámara de Senadores, la comparecencia para ampliar el Tercer Informe de Gobierno del Presidente Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León, en la parte correspondiente al sector comunicaciones y transportes.

En esa comparecencia el Sr. Secretario mencionó que; "La estrategia de apertura a la inversión privada en los aeropuertos era la más adecuada y que se trabajaba en la definición de los principios básicos para iniciar la apertura a la inversión privada en nuestros aeropuertos y así llevar más recursos a esta infraestructura." (34)

En el último año se avanzó en el establecimiento de bases de competencia y de medidas para remontar la crítica situación que vivían las aerolíneas nacionales. "Con las acciones puestas en marcha se está consolidando un transporte aéreo más eficiente, seguro y rentable, que apoya las actividades turísticas, de negocios y la movilización de carga en todo el territorio nacional." (35)

Por primera vez las aerolíneas mexicanas han tenido resultados positivos y están incrementando de una manera muy significativa, no solamente en su eficiencia, sino en su calidad y puntualidad.

(34) H. Congreso de la Unión, Versión Estenográfica de la Comparecencia de el C. Secretario de Comunicaciones y Transportes Lic. Carlos Ruíz Sacristán ante la H. Cámara de Senadores. SES.PUB.ORD. 30 de septiembre de 1997. p. 20.

(35) Ibíd. p. 21.

En casi todas partes del mundo, ha habido experiencias muy malas con las líneas aéreas, y podemos leer en los diarios, con cierta frecuencia, las quiebras de estas empresas. En el caso de Mexicana y Aeroméxico ya han sido consolidadas, ya tienen utilidades importantes, que les va a permitir mejorar su flota y servicio.

Lo que a toda la población y al gobierno le interesa es la seguridad de las líneas aéreas, y desde luego que den un servicio eficiente y competitivo.

El día 10 de febrero del presente año la SCT anunció la concesión de los 35 aeropuertos más rentables del país a inversionistas privados, hasta con un 49% en 50 años. Aarón Dychter Poltolarek, subsecretario de Transporte de la dependencia, informó el nuevo esquema de privatización y advirtió que "el gobierno no ofrecerá ningún tipo de garantías a los inversionistas", (36) en caso de que el proyecto no funcione como se espera.

De por sí el proyecto de privatización aeroportuaria lleva consigo un "riesgo razonable" para los inversionistas por lo que considero que no sería justo para la sociedad otro rescate financiero, si las cosas no se estudian y se analizan bien y algo resulta desfavorable.

El esquema consiste en: "licitar los aeropuertos en cuatro grupos: Ciudad de México, Pacífico, Centro Norte y Sureste. El primero en licitarse será el del Sureste, cuyo aeropuerto "ancia" es de Cancún.

La inversión extranjera podrá participar con hasta 49% del capital social de las concesionarias, y éste sólo podrá incrementarse previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

Dijo que: "Será en el primer semestre de este año cuando se dé a conocer la convocatoria para la licitación del grupo del Sureste, que cuenta con los aeropuertos de Cancún, Cozumel, Mérida, Villahermosa, Tapachula, Minatitlán, Oaxaca, Huatulco y Veracruz." (37)

(36) Mayela Córdoba, "En marcha, la privatización de aeropuertos; para extranjeros, hasta 49%." El Universal. Sec. Primera, México, 10/febrero/1998. p. 21.

(37) Mayela Córdoba, Op. cit., p. 21.

Durante el segundo semestre de 1998 se iniciará el proceso de oferta de las acciones de este grupo, y probablemente para 1999 se comience con la licitación del grupo del Pacífico, conformado por las terminales aéreas de Tijuana, Mexicali, Hermosillo, Los Mochis, La Paz, San José del Cabo, Puerto Vallarta, Manzanillo, Guadalajara, Aguascalientes, Bajío y Morelia.

En cuanto al grupo Centro-Norte, se conforma de las terminales de Ciudad Juárez, Chihuahua, Monterrey, Reynosa, Culiacán, Torreón, Durango, Mazatlán, Zacatecas, Tampico, San Luis Potosí, Zihuatanejo y Acapulco.

Sobre el esquema de licitación aeroportuaria, el subsecretario de Transporte aclaró que: "Se pretende conformar un proceso de competencia equitativo y no discriminatorio, pues de haber ofertado las terminales de manera individual sólo hubiera sido posible colocar los principales aeropuertos del país." (38)

Este esquema de privatización permitirá a los aeropuertos de México competir a nivel internacional con los principales sitios del mundo.

Sobre la situación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se mencionó que éste será concesionado en forma unitaria, por el tráfico que representa.

Alfredo Elías Ayub, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares mencionó que: "El aeropuerto de la Ciudad de México en unos cuantos años será inoperable, debido al número de operaciones aéreas y al incremento en la movilización de pasajeros y carga y recalco que la construcción de una tercera pista, resultaría negativo, ya que no se cuenta con más espacio." (39)

Por último señalo que: "El paquete de la Ciudad de México, que consta sólo del aeropuerto internacional "Benito Juárez", será concesionado junto con las nuevas instalaciones que se construyan". (40)

(38) Idem. p. 21.

(39) Ibid. p. 21.

(40) Ibidem. p. 21.

El tráfico de pasajeros en México va a crecer en un futuro este aeropuerto tendrá condiciones que no serán aceptables para el tránsito de las aeronaves.

El Gobierno Federal junto con la SCT está estudiando de qué manera se puede resolver el problema del aeropuerto de la Ciudad de México.

Hasta ahora existen tres alternativas;

Una de ellas es en los terrenos contiguos al actual aeropuerto, se puede construir una pista adicional, que este 1 kilómetro 200 metros separado de la pista actual con el propósito de incrementar las operaciones de este aeropuerto.

Esta situación no es sencilla, no es tan fácil obtener los terrenos, porque como se mencionó anteriormente ya no hay más espacio adyacente al aeropuerto.

Otra opción, es hacer un aeropuerto en la inmediación del Lago de Texcoco. Este aeropuerto sería construido ahí totalmente; pistas y terminales y tendría la ventaja de ser muy cercano a la Ciudad.

Y la tercera opción es construir el aeropuerto en el Estado de Hidalgo a una distancia de 75 kilómetros del actual aeropuerto. (41)

(41) idem, p. 22.

PERSPECTIVAS

La elevada concentración de la actividad aeroportuaria se traduce en el uso más intenso de la capacidad instalada de los siete principales aeropuertos, por lo que en algunos de ellos se presentarán problemas de saturación durante los próximos dos años.

En la red aeroportuaria, destacan las siguientes inversiones:

1. Construir un aeropuerto complementario al de la ciudad de México, con un costo estimado de 300 millones de dólares. Además, realizar inversiones adicionales del orden de 150 millones para ampliar la capacidad actual del aeropuerto capitalino.

2. Ampliar la capacidad de terminales y/o pistas para resolver los problemas de saturación en los otros seis aeropuertos más importantes del país con una inversión del orden de 800 millones de dólares.

3. Modernizar la infraestructura y hacer más eficiente la operación aeroportuaria en su conjunto, delegando la toma de decisiones a las autoridades aeroportuarias locales.

Las diversas unidades de negocio de la actividad aeroportuaria requerirán inversiones estimadas de 1,700 millones de dólares (ver Gráfica 14)

UNIDADES DE NEGOCIO EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO*

	Pistas y plataformas	Servicio de de rampa	Servicio de embarque/ desembarque	Combustible y lubricantes	Area comercial
Descripción -Incluye la infraestructura correspondiente a pistas, rodajes y plataformas. -Incluye los servicios de: -Aterrizaje -Derecho de uso de plataforma pasajeros y carga	-Incluye todos los servicios realizados a los aviones durante su estancia en plataforma: Escaleras Montacargas Remolques Equipajes Carga y servicio de agua	-Incluye: Aerocar Sala móvil Pasillo Telescopio	-Incluye recepción control y suministro de gas avión, turbosina y lubricantes.	-Incluye el arrendamiento o concesiones de todos los locales comerciales: Zona comercial Bienes raíces Aviación General.	
Se permite la participación privada:	-No en pistas, sí en plataformas	-Sí	-Sí	-Sí	-Sí
Posibles formas de participación:	Operación Inversión directa Asistencia tecnológica	Operación Inversión directa Asistencia tecnológica	Operación Inversión directa Asistencia tecnológica	Operación Inversión directa Asistencia tecnológica	Operación Inversión directa

* No incluye el control del tráfico aéreo por estar reservado al Gobierno Federal.

Fuente: Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica.SCT. 1997. p. 48.

Las inversiones en rehabilitación del resto de la red no están incluídas en los montos anteriormente citados, por su importancia destacan la renivelación de pistas y el mantenimiento de calles de rodaje, plataformas y otras zonas de operación. Estos trabajos son realizados regularmente por ASA, para lo cual destinó una inversión de 35 millones de dólares en 1992.

El control del tráfico aéreo también requerirá inversiones para su modernización integral; sin embargo, estas inversiones serán responsabilidad del sector público dado su carácter estratégico.

Los esquemas de participación del sector privado en terminales están en proceso de definición.

Por otra parte, a fin de modernizar y hacer más eficiente la red, se estudia la creación de autoridades aeroportuarias locales. Asimismo, se analizan opciones para ampliar o mejorar las vías de acceso, utilizar mejores equipos de control y seguridad de tráfico aéreo, renovar edificios terminales y estacionamientos de vehículos, ampliar pistas, construir y ampliar bodegas y almacenes. Resulta difícil estimar las inversiones que se requerirán en toda la red, pero sin duda encierran oportunidades de interés para el sector privado.

4.2 CARRETERAS.

"La red de carreteras en México, cuya extensión es de más de 310 mil kilómetros y está conformada por 200 mil kilómetros de caminos revestidos y de terracería, más de 100 mil kilómetros de carreteras pavimentadas. De estos últimos, 56 mil corresponden a la red federal; y 44 mil a redes estatales y rurales. Dentro de la red federal, destacan 16 mil kilómetros que, por su aforo e importancia relativa son denominados "La Red Prioritaria" la cual enlaza a las principales ciudades del país, a todas las capitales estatales y a los puertos marítimos y fronterizos." (42) (Ver Mapa 4)

Mapa 4 **RED PRIORITARIA DE CARRETERAS**

● Longitud de la Red Prioritaria 16,000 km.



FUENTE: SCT

(42) SCT. Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México. México. p.35.

Por nuestras carreteras, que permiten enlazar las capitales de los Estados, las fronteras y los puertos, circula la mayor parte del flujo terrestre de pasajeros y de carga.

Por la red carretera existente circula el 98 por ciento de los pasajeros y el 60 por ciento de la carga que se transporta a nivel nacional.

Así las carreteras se considerarán como el principal medio de transporte entre toda la población.

El Gobierno Federal revisó la situación financiera que enfrentaban algunas autopistas concesionadas. Se detectó que un número importante de ellas presentaban grandes problemas. Que no estaban cumpliendo con su objetivo de ser un medio de transporte seguro, rápido y eficiente para un gran número de usuarios, pues sus tarifas eran muy elevadas.

Su mantenimiento no era el adecuado y que no estaban obteniendo los ingresos necesarios para cumplir con sus compromisos financieros.

Estas carreteras presentaron problemas desde el inicio de sus operaciones, sus ingresos fueron menores a lo previsto, debido a que los aforos vehiculares fueron muy inferiores a los inicialmente estimados.

Con la crisis financiera que se inició a fines de 1994 el problema se agudizó, el tránsito de automóviles de por sí reducido, bajó aún más y los compromisos financieros se incrementaron significativamente.

Por ello en el mes de septiembre de 1997, el Gobierno Federal puso en marcha el programa de saneamiento financiero y de apoyo a deudores, en los cuales se enmarca la solución dada al problema de las autopistas concesionadas.

Esa solución permitiría descongestionar las carreteras libres y con ello reducir la necesidad de recursos para estos caminos. Y se decidió que la mejor forma para atender la problemática era ejecutar el Programa de Rescate Carretero que pretendió dar por terminadas anticipadamente 23 de las 52 concesiones; y tomar con ello la administración de estas autopistas.

La solución dió la oportunidad de reducir las tarifas de esas autopistas el primero de septiembre de 1997, para así ponerlas a disposición de un mayor número de usuarios. y también esto garantiza un buen mantenimiento de esta red carretera, y que los ingresos serán en primer lugar, para lograr su óptima conservación.

"La solución tiene un costo fiscal máximo estimado en 18 mil 800 millones de pesos, los cuales serán erogados en el largo plazo. A cambio se tiene una red de más de 3 mil 500 kilómetros de autopistas que ofrecen mejores condiciones de seguridad y ahorros en tiempos de recorrido y en combustible." (43)

"Una red que si no existiera, su construcción costaría más de 85 mil millones de pesos y llevaría más de 33 años edificarla, si se le destinara todo el presupuesto que anualmente se invierte en la construcción y modernización de nuevas carreteras. Una red que sin duda, tiene un valor mayor al de los pasivos que se asumieron." (44)

Ante la situación descrita anteriormente hay que analizar dos factores importantes:

Primero, la mayoría de los mexicanos se transporta por las carreteras, también el 85 por ciento de la carga se mueve por ellas, por eso las necesitamos, si bien hubo un mal cálculo del paso de los vehículos, el Gobierno optó no entre una buena y una mala opción; sino entre la menos negativa.

El Programa de Rescate de las Autopistas concesionadas entró para dar solución a la difícil situación que tienen las carreteras concesionadas, las cuotas por peaje eran muy elevadas y sólo se podía observar a un número reducido de usuarios circulando por dichas carreteras y siguiendo con esta situación serían inaccesibles para la sociedad y no se tendrían recursos suficientes para dar mantenimiento y sería imposible para los concesionarios seguir operando adecuada y eficientemente esta red.

(43) Lic. Carlos Ruiz Sacristán. Opus Cita. p.15.

(44) Ídem. p. 16.

Segundo, hay que reconocer que las autopistas con todo lo que pueda criticarse, merecen destacar su diseño. La ingeniería y la construcción de altas especificaciones, sus trazos rectos y tendidos, aún en zonas de topografía accidentada, superada por las más modernas técnicas, el país requiere de más autopistas de altas especificaciones y por ello se deberá de seguir examinando mejores formas de financiamiento de estas obras.

También hay que reconocer el impago alcanzado tanto en la actividad económica general de las regiones por las que atraviesa; y aún en el valor de los bienes raíces.

El financiamiento de las autopistas, a través del pago del peaje, evita que todos los contribuyentes las paguemos. Y sólo lo hagan quienes las utilizan, liberando así recursos presupuestales para el mantenimiento de caminos libres y aún para la construcción de caminos en zonas de bajos ingresos.

El día 10 de febrero del presente año la SCT anunció que: "No habrá concesión para construir y operar nuevas carreteras en 1998, según el subsecretario de Infraestructura Manuel Rodríguez Morales." (45)

Ya que las autopistas concesionadas no son lo suficientemente rentables, además de que las empresas no están dispuestas a asumir los riesgos que se presentan en este tipo de obras.

Entrevistado en el marco de la inauguración de la Expo-Construcción 98' el funcionario subrayó que "La inversión privada en las autopistas se dará cuando existan las condiciones para ello, pero que por el momento no las hay en nuestro país." (46)

Los requisitos para concesionar las carreteras son que haya tránsito suficiente para garantizar la recuperación de la inversión y de esta manera los representantes del sector empresarial podrían mover sus capitales hacia este rubro, lo que permitiría modernizar aún más estas vías.

(45) Héctor Rendón. "No habrá concesión para construir y operar nuevas carreteras en 98: SCT. El Universal Sec. Finanzas, México. 10/febrero/1998. p. 19.

(46) Ibíd. p.19.

Por otra parte, Rodríguez Morales indicó que: "El Gobierno Federal tiene contemplado invertir el 50% de recursos destinados al sector para la rehabilitación de carreteras federales, así como de 75 puentes que se encuentran en distintos puntos de la república." (47)

El porcentaje de vías que serán rehabilitadas en este año, asciende a unos 58 mil kilómetros, lo que permitirá a la gente circular con mayor seguridad por esos caminos." (48)

(47) Ídem. p. 19.

(48) ibíd. p. 19.

PERSPECTIVAS

A fin de sustentar el crecimiento económico esperado para México en los próximos años, se continuará con la construcción de autopistas, concesionando aquellas que generen beneficios económicos y una rentabilidad atractiva a la inversión al sector privado, y se proseguirá con la conservación de toda la red carretera.

"México requiere de 6 mil kilómetros de nuevas autopistas para lo cual se requerirán inversiones del orden de los 15 mil millones de dólares." (49)

Durante el período 1999-2000, se construirán 6 mil kilómetros de autopistas adicionales de los cuales una elevada proporción se concesionará al sector privado. Asimismo, está en proceso el desarrollo de los mecanismos para otorgar en concesión a la iniciativa privada la conservación de la red federal actual, y en particular el de la Red Prioritaria.

La actividad del sistema carretero se ha dividido en sus diversas unidades de negocio con objeto de identificar proyectos específicos en cada una de ellas. (ver Gráfica 15)

Gráfica 15

UNIDADES DE NEGOCIO EN LA ACTIVIDAD DEL SISTEMA CARRETERO

	Diseño	Construcción	Operación	Mantenimiento	Servicios de apoyo
Descripción	Definición de especificaciones y trazos de autopistas.	Obra civil.	Administración de la carretera.	Preventivo y correctivo.	Hoteles, gasolineras, restaurantes, etc.
Abierto la participación de la iniciativa privada	-Sí	-Sí	-Sí en el caso de las autopistas concesionadas. -No en las demás	-Sí	-Sí

Formas posibles de participación	Servicios especializados de consultoría Asistencia tecnológica	Inversión directa Asistencia tecnológica Financiamiento	Operación	Inversión directa Asistencia tecnológica Financiamiento	Inversión directa operación Financiamiento Asistencia tecnológica.
---	---	---	-----------	---	---

Fuente: Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México. SCT.1997. p. 37.

(49) SCT, Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México, México, p. 37.

El diseño de las especificaciones de carreteras ha representado una actividad propia del equipo técnico del Gobierno, y la ejecución de la ingeniería del diseño la realizan generalmente especialistas del sector privado. Toda la función del diseño está abierta a la participación privada a fin de optimizarlo y obtener beneficios importantes en la construcción.

En la construcción y operación el sector privado ya ha venido participando y ha utilizado tecnologías avanzadas; sin embargo se reconoce que, sobre todo en la operación, se pueden aprovechar los conocimientos y tecnología de países con experiencia en estas áreas.

"Para la rehabilitación y mantenimiento de la red federal se necesitan hacer inversiones del orden de 700 millones de dólares anuales durante los próximos 15 años." (50) A fin de alcanzar los niveles de inversión citados, se estudian nuevos mecanismos de financiamiento y organización, involucrando a la iniciativa privada.

La Infraestructura carretera de México también presenta oportunidades importantes para la creación de infraestructura de apoyo, como servicios conexos y complementarios: estaciones de servicio, paradores turísticos y zonas de descanso. "Las inversiones requeridas en estos conceptos se estiman en 72 millones de dólares." (51) Asimismo, se requieren importantes inversiones para la integración de la red con otros medios de transporte (ferrocarriles, puertos y aeropuertos) y para mejorar el acceso a los centros urbanos (anillos periféricos, libramientos o prolongación de vías principales).

La realización de estas inversiones abrirá nuevos campos de participación y conducirá en forma natural, a otros proyectos y fórmulas.

(50) Ibíd. p. 38.

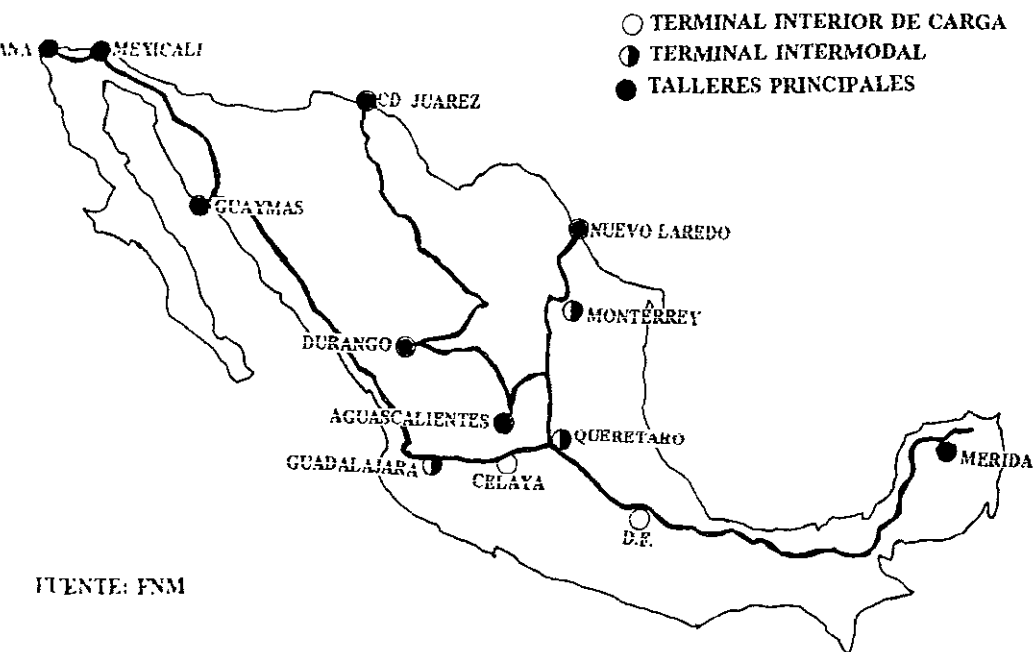
(51) Ibídem. p. 38.

4.3 FERROCARRILES.

El sistema ferroviario mexicano es administrado por el organismo descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que opera una red de 26 mil kilómetros y comunica a las principales ciudades del país. Conforman la red tres ejes principales que van de norte a sur: uno a lo largo de la costa del Pacífico; el segundo por el centro del país, y el tercero, en la región noroeste. Finalmente, en la región centro-sur existe otro eje que corre de la Ciudad de México hasta la Península de Yucatán (ver Mapa 5). Todos estos ejes convergen en la zona metropolitana de la Ciudad de México y se complementan con algunas vías transversales de menor importancia.

Mapa 5

RED FERROVIARIA NACIONAL



FUENTE: FNM

La evolución del sistema ferroviario muestra una serie de circunstancias que revelan un amplio potencial para desarrollarlo. En primer lugar, las inversiones en infraestructura han sido limitadas durante más de cuatro décadas, lo cual presenta importantes oportunidades para mejorarla.

Por otro lado, "el volúmen de carga manejada por ferrocarril, que asciende a 48.7 millones de toneladas netas, representa apenas el 13 por ciento de la carga total manejada en el país." (52) Si se considera que resulta más económico el ferrocarril que el autotransporte para distancias largas entonces, parecería conveniente realizar las inversiones para la modernización de la infraestructura ferroviaria.

Finalmente, se observa una fuerte concentración de la carga en tres rutas: Ciudad de México-Veracruz, Ciudad de México-Nuevo Laredo y Querétaro-Guadalajara-Manzanillo, que manejan casi el 50% de las toneladas-kilómetro, contando con el 9 por ciento de las vías. Por lo tanto, si se adecúa la infraestructura, el resto de los ejes prioritarios tienen también un amplio potencial para incrementar su manejo de carga.

Esta infraestructura desde hace muchos años, dejó de ser un apoyo efectivo para el transporte de carga y pasajeros. De hecho, el sistema ferroviario mexicano moviliza menos del 15 por ciento de la carga total y transporta a menos del 1 por ciento de los pasajeros, como se mencionó anteriormente.

Por décadas se dejó de invertir en la expansión de las vías ferroviarias. Esto significa que para remontar el rezago existente, en este modo de transporte, es indispensable la canalización de grandes montos de inversión, los cuales no pueden ser aportados por el Estado Mexicano.

Para una mayor participación de capitales privados en ferrocarriles, fue necesario modificar el artículo 28, párrafo cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que los consideraba como una actividad exclusiva del Estado, la iniciativa de reforma presentada por el Presidente Ernesto Zedillo, fue aprobada por las cámaras de Diputados y Senadores del Congreso de la Unión, así como por la mayoría de las

(52) Ibidem. p. 40.

legislaturas de los estados. En consecuencia, el Sistema Ferroviario Nacional deja de ser una área exclusiva del Estado, aunque mantiene la rectoría en este sector.

El decreto aprobatorio fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el pasado 2 de marzo de 1995.

Para atraer mayores recursos de inversión a los ferrocarriles, mejorar la eficiencia del sistema y eliminar los elevados subsidios que cada año se canalizaban, el Ejecutivo Federal fundamentó su iniciativa en los siguientes puntos:

"Primera.- La importante transformación de las relaciones entre sociedad y gobierno, de las estructuras económicas del país y de las comunicaciones y transportes, modifican los principales motivos que explicaron la definición de los ferrocarriles como una actividad cuyo desempeño corresponde exclusivamente al Estado;

"Segunda.- La escasez de recursos públicos imposibilita al Estado a realizar las inversiones inaplazables que requiere la modernización de los ferrocarriles mexicanos, a fin de hacer de esta actividad un instrumento de promoción del desarrollo;

"Tercera.- La necesidad de ampliar el acceso a la creatividad y energía de los particulares en el desarrollo económico nacional para que, mediante la aportación de trabajo, tecnología e inversión, permitan al Estado concentrar mayores acciones y recursos en el cumplimiento de sus objetivos básicos; y

"Cuarta.- La convicción de que no necesariamente un Estado propietario ejerce una más eficaz rectoría sobre la actividad ferroviaria. En un Estado de derecho, son las leyes las que garantizan que la autoridad pueda llevar a cabo la regulación y supervisión que se requiere para modernizar y desarrollar cada sector productivo." (53)

(53) Emilio Rabasa y Gloria Caballero, Mexicano: ésta es tu Constitución. Texto Vigente 1997, con el comentario a cada artículo. LVI Legislatura, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ed. Porrúa. México. 1997. p. 56.

"En 1997 se concesionaron las dos principales rutas troncales ferroviarias: la del Noreste y la del Pacífico-Norte, que mueven más del 80 por ciento de la carga por esta vía en el país;

"Sólo con la concesión de estas dos rutas troncales, se han comprometido inversiones para los próximos 10 años por más de 14 mil millones de pesos." (54)

Con ello será posible que México cuente con un sistema ferroviario moderno, eficiente y competitivo que apoye el crecimiento de la economía.

Un sistema ferroviario al que no se le continuará transfiriendo subsidios; sino que por el contrario, contribuirá con impuestos para el fortalecimiento de las finanzas públicas.

Los ferrocarriles son parte fundamental en el esquema multimodal de transporte, su amplia capacidad para movilizar carga pesada a bajos costos, lo hacen uno de los transportes ideales para crecer económicamente. La concurrencia de capitales privados permitirá que las cuantiosas inversiones requeridas logren pronto su modernización.

(54) SCT, Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México, México, 1997, p. 40.

PERSPECTIVAS

Para proseguir con la modernización del sector en los próximos cinco años "se requerirán inversiones del orden de 2,300 millones de dólares. Se espera una contribución del sector privado, nacional y extranjero, del 50 por ciento de esa suma en las diferentes áreas." (55)

En el área operativa, el sector privado puede participar en la comercialización de los servicios de carga y pasaje, así como en la construcción y operación de terminales intermodales e interiores de carga. En las áreas de apoyo, los particulares pueden arrendar locomotoras a FNM, ser propietarios de vagones de carga, dar mantenimiento y apoyo técnico. También pueden colaborar en el desarrollo de sistemas de control de tráfico y en telecomunicaciones.

Asimismo, se está estudiando el desarrollo de tramos de red que permitan integrar al sistema ferroviario con la red portuaria, para responder más eficazmente a los crecimientos esperados. Por ejemplo, la capacidad de la vía que conecta al puerto de Lázaro Cárdenas es limitada, incluso para las necesidades actuales de manejo de carga. El puerto de Ensenada, podría requerir la construcción de nuevas vías también. Por otra parte, es necesario reforzar la infraestructura actual de vías y terminales intermodales, para tener un movimiento agilizado de carga y pasajeros en nuestro país.

Con la participación de capitales privados nacionales y extranjeros, este modo de transporte podrá generar más fuentes de empleo, y constituirse como pieza importante en el desarrollo económico del país. Hay que considerar que a un nivel más alto de inversión, le corresponde siempre a un nivel más alto de empleo, y esto debe darse en un ajuste en el que las perspectivas de trabajo sean mejores y más sólidas.

(55) Ibid. p. 40.

4.4 PUERTOS.

Los casi 10 mil kilómetros de litorales con que cuenta el país constituyen la principal razón por la que México tiene una vasta red, conformada por 22 puertos comerciales, 18 terminales petroleras, 34 terminales pesqueras y 20 marinas turísticas. En esta red se efectúa alrededor de la tercera parte del movimiento total de carga en el país. Destacan particularmente los puertos comerciales de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico, y de Altamira y Veracruz en el Golfo, ya que concentran el 60 por ciento de la carga total manejada por vía marítima.

La importancia de estos puertos deriva de su cercanía a los grandes centros de desarrollo urbano e industrial, de la infraestructura con que cuenta, y su mayor productividad relativa en el manejo de carga. En el manejo de contenedores se está en proceso de alcanzar estándares internacionales de productividad y es importante elevar la eficiencia en el manejo de otro tipo de carga (mineral, agrícola, fluidos, etc.) (ver Mapa 6)

Mapa 6

PRINCIPALES PUERTOS Y ZONAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA



En años pasados nuestros puertos requerían de transferencias fiscales para su operación. En ellos no se invertía ni en infraestructura ni en servicios, por lo cual se realizaban maniobras muy caras e ineficientes. Los puertos mexicanos se estaban convirtiendo en un serio obstáculo para movilizar los flujos comerciales y para lograr la expansión de nuestra economía.

Hoy, a diferencia del pasado, muchos de nuestros puertos son autosuficientes; pagan impuestos y reciben crecientes recursos de inversión.

Se ha logrado que las actividades portuarias se realicen con mayor rapidez y eficiencia; que en los puertos del país exista mayor manejo de mercancías, abaratando con ello el transporte marítimo; y que la infraestructura portuaria, en su conjunto, sea un apoyo fundamental para el comercio nacional e internacional.

Los puertos que se han concesionado "tienen estándares internacionales de eficiencia; el Puerto de Veracruz maneja ya casi 70 contenedores por hora, eso compite con el mejor puerto del mundo. La infraestructura ha crecido. Y un aspecto muy importante: el número de personas que trabajan en los puertos se han casi duplicado en estos dos años. Los puertos están siendo ahora un verdadero apoyo al crecimiento de nuestra economía, a las comunicaciones en el país y creó que tenemos ahí un caso muy exitoso de una concesión." (56)

Para responder eficazmente a las necesidades del transporte del comercio interior y exterior del país, acentuadas por la competencia en los mercados internacionales y por la urgencia de avanzar en la descentralización de la economía el gobierno mexicano instrumenta un profundo proceso de modernización de la administración portuaria, en el que destaca la participación privada.

Los avances alcanzados a la fecha son muy importantes y reflejan en la mayor competitividad de nuestros puertos.

(56) *Ibidem.*, p. 42

Brevemente, pueden señalarse los siguientes:

- * Conformación del nuevo marco jurídico (Leyes de Puertos y de Navegación, reglamento de la primera).
- * Operación de 17 Administraciones Portuarias Integrales (API'S), en los principales puertos del país, una de ellas es estatal, en Quintana Roo, la cual maneja más del 95% de la carga comercial de la región. Las API's son el agente fundamental de la transformación portuaria y asumen todas las funciones administrativas, incluyendo la planeación, promoción y vigilancia, así como el mantenimiento y construcción de la infraestructura y del señalamiento marítimo. La misión de las API's es promover que sean empresas portuarias privadas las que se encarguen de la operación de los puertos, de manejar las terminales e instalaciones especializadas y de carga en general, así como ofrecer los servicios a la navegación y a la carga.
- * Privatización del servicio de dragado: El dragado de todos los puertos comerciales se realiza por empresas privadas.
- * El establecimiento de una nueva política tarifaria, a partir de diciembre de 1994, que da flexibilidad a las API's, en la fijación de sus precios y refleja los precios relativos de prestar los servicios.
- * Firma de un convenio con los trabajadores, en junio de 1995, para la adecuación de las relaciones laborales a fin de manejar la competitividad portuaria.
- * Inicio de la disolución y liquidación de ocho empresas de servicios portuarios (Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz-Coatzacoalcos y Progreso-Yucalpetén), manejadas por Puertos Mexicanos, en un futuro serán Administradoras Portuarias Integrales.

PERSPECTIVAS

Las prioridades para orientar el desarrollo portuario a corto y mediano plazos son los siguientes:

1. Fomentar la inversión y la eficiencia operativa en función del nuevo marco jurídico.
2. Modernizar y ampliar las instalaciones de los cuatro puertos más importantes.
3. Favorecer el movimiento de mercancías por medio de contenedores.

Las inversiones que se prevén en el sistema portuario durante los próximos años "alcanzarán un nivel mínimo del orden de 770 millones de dólares. Esta inversión se concentrará en los cuatro puertos principales, -Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira- los cuales requerirán cerca de 560 millones de dólares. En otros cinco puertos -Puerto Madero, Cozumel, Progreso, Ensenada y Topolobampo- se requieren inversiones de al menos 210 millones de dólares." (57)

Estas inversiones se requieren en las diferentes unidades de negocio que conforman la actividad portuaria y corresponden a tres grandes tipos de proyectos. En primer grupo figuran las inversiones para construir o rehabilitar la infraestructura básica (vías de acceso, dragado, urbanización, muelles, etc.); en un segundo grupo, los proyectos de ampliación/construcción de terminales intermodales e instalaciones comerciales/turísticas; y en el tercer grupo, otros proyectos de apoyo para el desarrollo eficiente de las actividades del puerto (equipamiento, reubicación de líneas eléctricas, construcción de plantas de tratamiento, etc.)

Con cada Administradora Portuaria Integral (API), se busca; fortalecer el comercio exterior del país, abrir nuevas opciones de desarrollo regional y empleo en estados y municipios, promover la conformación de un transporte marítimo eficiente y competitivo a nivel internacional, impulsar la modernización de la Marina Mercante como factor y garante de la soberanía de México, consolidar la presencia de nuestro país en los foros y organismos internacionales en la materia.

(57) idem. p. 44.

4.5 EL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA EL AÑO 2000.

El cambio estructural iniciado a partir de las adecuaciones al marco legal y las demás acciones llevadas a cabo durante 1995, habrá de continuar su marcha hacia la consecución de los objetivos fundamentales y los lineamientos estratégicos planteados en el Programa de Desarrollo del sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000.

En los albores del nuevo milenio, las necesidades de la sociedad y de la economía en nuestro país estarán en mayor medida referidas o asociadas a las distintas modalidades de las comunicaciones y el transporte.

La magnitud del reto que implica conservar, modernizar y ampliar la infraestructura en el Sector precisa en la licitación vía concurso de los sectores público y privado. Los servicios de transporte deberán satisfacer la demanda de mayor calidad, diversidad, competencia y acceso. La eficiencia en el transporte estará, a su vez, condicionada a la existencia de niveles de seguridad que disminuyan, sustancialmente, los accidentes en sus distintas manifestaciones.

Asimismo, la seguridad en las vías generales de comunicación deberá reflejarse en la menor incidencia de hechos ilícitos que vulneran la integridad física, patrimonial y anímica de las personas.

Por todo ello, el Sector avanzará en la consolidación del cambio estructural en las distintas áreas de su competencia.

Así, se habrán integrado, en un alto porcentaje, los grandes ejes troncales de carreteras de altas especificaciones para que, aunado a una mejor conservación de la red, contribuya a que la infraestructura sea más segura.

De igual manera, "la descentralización de funciones, responsabilidades y recursos habrá derivado en la transferencia, a estados y municipios, de más de 20 mil kilómetros de carreteras; alrededor de 75 mil kilómetros de caminos rurales, es decir, la totalidad de ellos; así como de terrenos para desarrollos portuarios a lo largo de nuestros litorales." (58)

(58) SCT, Programa de Desarrollo..., Op. cit., p. 7.

El autotransporte federal habrá sido beneficiado por la homologación normativa entre los distintos órdenes de gobierno; y en paralelo, el país contará con un ferrocarril mejor estructurado y preparado para atender las necesidades del comercio exterior y del intercambio de mercancías en el ámbito nacional.

Los aeropuertos operarán bajo nuevos estándares de servicio, en condiciones de mayor eficiencia y seguridad, a fin de satisfacer la creciente operación de líneas aéreas mejor capitalizadas cuyo desarrollo habrá de darse en un escenario de competencia equitativa.

Los puertos y la marina mercante juegan un papel fundamental en la integración de México a los mercados internacionales, al alcanzar una mayor participación en el movimiento de carga en el comercio exterior.

De esta manera, además de su evolución propia, los diferentes medios de transporte habrán sido integrados en eficientes sistemas de transporte intermodal, que reduzcan tiempo y costo en el traslado de la carga.

En el umbral del siglo veintiuno, habremos dotado a nuestro país de mejores y más confiables niveles de seguridad en el transporte mediante el reforzamiento de acciones en materia de infraestructura; la instrumentación de programas; la difusión de campañas; y el equipamiento y capacitación de las corporaciones policiacas, que, junto con la participación activa de la sociedad en su conjunto, constituyan una auténtica cruzada en pro de la seguridad y la tranquilidad de viajeros y usuarios para el traslado de bienes.

Finalmente, la administración y organización del Sector se habrá transformado para dar sustento al cambio estructural que convierta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en una dependencia moderna, normativa y promotora de la inversión.

La modernización del Sector Comunicaciones y Transportes será parte fundamental en el desarrollo de nuestra economía.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Como resultado de esta investigación se puede concluir lo siguiente:

El difícil ambiente económico que se ha estado viviendo desde décadas pasadas, ha provocado un agudo estancamiento en la infraestructura de los transportes en México y año con año se seguirá haciendo más agudo el problema, sino se toman las medidas necesarias para mejorar esta situación. ya que considero que la infraestructura básica, es un importante motor de la economía porque, por sus diferentes modos, se da paso al flujo comercial: tanto de mercancías, bienes y servicios, así como de personas, además de permitir el contacto con el exterior. Por lo tanto una de las medidas que podrían aminorar la situación descrita anteriormente sería;

" El fomento a la inversión privada nacional y extranjera para favorecer el desarrollo de los transportes, tanto en su eficiencia, calidad, seguridad, así como en una mayor competitividad en la prestación de dichos servicios, sin excluir la tecnología que se adquiere, la capacitación del personal y la mejoría en lo que respecta a infraestructura de los aeropuertos, carreteras, vías férreas y puertos marítimos ".

Se considera que sin esta aportación de capital por parte de la Inversión Extranjera, la infraestructura básica seguiría presentando serias deficiencias. porque como es bien sabido, durante años el Gobierno Federal no ha aportado suficientes recursos económicos hacia este sector, provocando día con día su deterioro.

Por los motivos de impulsar el crecimiento económico, logrando una adecuada infraestructura en los transportes, se propuso que se utilice el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000 como promotor de la inversión privada, nacional y extranjera en infraestructura básica. Por ser uno de sus objetivos principales impulsar la participación de capitales privados, en el desarrollo de la infraestructura, y fomentar la competencia en la prestación de los servicios de transporte, con el fin de incrementar su seguridad, eficiencia y calidad.

Siendo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que deberá de comportarse no sólo como la dependencia gubernamental normativa encargada de este sector, sino que también deberá de proporcionar la seguridad que la sociedad mexicana demanda, en cuanto al cumplimiento de los objetivos planteados en todos sus Programas Sectoriales y Políticas Económicas, esto es dar prioridad a los intereses de la población y no a los del grupo en el poder, ya que la misma población es la que sufre los problemas de una mala administración por parte de los funcionarios de esta secretaría.

La intervención oportuna del Gobierno para supervisar todo tipo de concesiones a inversionistas, ya sean nacionales o extranjeros, hará que nuestras leyes logren el fin con que fueron creadas, garantizar el desarrollo económico, político y social de nuestro país.

Por tal motivo el marco regulatorio para la realización de las inversiones en infraestructura básica, es de suma importancia porque, hace que la seguridad nacional y de los inversionistas, no se vea quebrantada, por la falta de una normatividad adecuada, clara y transparente para ambas partes.

El marco regulatorio vigente cuenta con legislaciones federales como la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Inversión Extranjera, El Reglamento de la Ley Para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, la Ley de Obras Públicas, existen también leyes federales específicas para cada sistema de infraestructura, como la Ley de Vías Generales de Comunicación para carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, que además tienen su reglamentación propia como; la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, la Ley de Puertos, el Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.

Dentro de este marco, se encuentra la reforma al artículo 28 Constitucional, con el fin de eliminar la exclusividad del Estado en el establecimiento, operación y explotación del sistema ferroviario, para la promoción de la inversión privada, y así impulsar la competencia en el subsector.

Con base a esa reforma constitucional la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, tiene como propósito que, el país cuente con un servicio moderno y eficiente; que permita convertir al ferrocarril en eje de un sistema de transporte nacional funcional, confiable y seguro.

La modernización del Sector Comunicaciones y Transportes dependerá, de los esfuerzos que el Gobierno haga para mejorar la calidad de los servicios de transportes, no obstaculizando la finalidad de las leyes y protegiendo los intereses de la nación y de toda la sociedad mexicana.

México necesita ante el sector comunicaciones y transportes, enfocarse a programas específicos para cada subsector, en donde la eficacia, especialización, tecnología, entre otros, logren asegurar el fortalecimiento de los medios de transporte, procurando el mantenimiento oportuno de la infraestructura, la prestación de más apoyo económico, administrativo y legal. Creando la calidad en la prestación de dichos servicios.

Tomando en cuenta las perspectivas para el año 2000 y con el cambio del nuevo milenio; se espera que las necesidades económicas, políticas y sociales se vean favorecidas porque, en las circunstancias actuales del país, no se puede aspirar a mayores niveles de crecimiento y de bienestar sin una infraestructura en transportes suficiente y moderna, que permita por una parte, un tránsito hacia el siglo XXI, en condiciones competitivas en el entorno internacional y, por la otra incorporar a los sectores más aislados y apartados del desarrollo.

Porque, este desarrollo no es posible sin infraestructura, ni existe contacto humano suficiente sin comunicaciones.

Las condiciones actuales de la infraestructura básica, hacen imperativo un enorme esfuerzo de recursos provenientes de inversión pública y privada. así el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, impulsa la canalización de recursos del gasto gubernamental hacia este sector, aunque es seguro que dichos recursos no son suficientes, por lo que resulta imprescindible promover un gasto privado mucho mayor.

Por ejemplo: hoy se cuenta con más de 310 mil kilómetros de carreteras y caminos en todo el país; de los cuales 7,217 km. están pendientes de modernizar y a 3 mil kilómetros se les debe de dar atención preferente, por sus actuales condiciones en donde se ubican; el mal mantenimiento en pavimentación, señalización, alumbrado, etc.

En lo que respecta a los ferrocarriles, de los 26,445 kilómetros de vías férreas con que se cuenta actualmente, los rezagos son notorios en el mantenimiento de las vías; en la reconstrucción y modernización de su infraestructura, en la adquisición de equipos y sistemas de comunicación, en la incapacidad de aumentar el volumen de los trenes, en la seguridad para usuarios y mercancías, veremos así que esto influye en la disminución de la demanda y en el escaso desarrollo.

En cuanto a la transportación marítima se poseen 85 puertos, de los cuales 76 son marítimos y 9 fluviales, dedicados a la actividad comercial nacional o internacional, pesquera y turística, la dificultad que existe en los puertos para el manejo de los contenedores y el almacenamiento es notoria, pero ahora con las Administradoras Portuarias Integrales (API'S) se espera que la construcción de infraestructura, la promoción y el desarrollo de los puertos, se de oportunamente, para seguir aumentando la importancia que tienen nuestros puertos, por ser un modo de transporte que permite una fácil entrada al exterior. Así el Gobierno Federal junto con la SCT, deberán de vigilar la adecuada prestación de los servicios al público y la realización de las inversiones de capital, para ampliar y modernizar la infraestructura y los servicios que los nuevos operadores garantizaron.

Por último, hoy se cuenta con 83 aeropuertos entre nacionales e internacionales, por lo tanto la red aeroportuaria nacional, puede coadyuvar al crecimiento económico y el desarrollo social del país, por ser un medio de comunicación ágil, seguro y eficiente.

Al existir la competencia entre los prestadores de este servicio, hace que se reduzcan las tarifas en los precios, aumente la calidad en el servicio y la seguridad. No obstante de los beneficios que representa este transporte, la carga manejada por este medio, tan sólo representa el 0.1 por ciento de la carga total anual manejada por vía terrestre.

Con lo cual se espera que, con las licitaciones próximas el servicio aeroportuario, otorgue la oportunidad de aprovechar mejor la infraestructura actual, procurando su modernización y excelencia, para poder competir con el resto del mundo. Porque, México es un país rico en atractivos turísticos y comerciales, así el transporte aéreo puede ayudar a promover nuestras riquezas y transportar tanto a los pasajeros, como a la carga internacionales.

Dado que nuestro país no puede concebirse sin modernos servicios de transporte porque, todos los días millones de mexicanos utilizan los caminos, los puentes y los distintos modos de transporte para movilizarse por todo el territorio nacional y comunicarse con el extranjero.

Los procesos de privatización de la infraestructura de transportes deberán de procurar por todos los medios legales a su alcance, la democratización de estas fuentes de riqueza y empleos.

Dada la importancia de los transportes y cuya magnitud es muy amplia, con esta investigación no pretendo dar conclusiones definitivas, ya que mientras siga evolucionando la economía, se suscitarán cambios que repercutirán en éstos.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Arellano García, Carlos.
Derecho Internacional Público.
Ed Porrúa México. 1985.
- Barrera Graf, Jorge.
Inversiones Extranjeras.
Ed Porrúa México 1975.
- Crespo Villalaz, Carlos.
Transportes
Ed. Limusa, México. 1979.
- Crespo Villalaz, Carlos.
Vías de Comunicación: Caminos, Ferrocarriles, Aeropuertos, Puentes y Puertos.
Ed Limusa. México. 1979.
- García Martínez, Bernardo.
Las Carreteras de México (1891-1991).
Ed. A Todo Color, SCT, México. 1993.
- González Pablo y Héctor Aguilar.
México ante la crisis.
Vol. 1. 3a. Edic. Ed. Siglo XXI. México. 1987.
- González González, Luis.
Los Presidentes de México ante la Nación.
H. Cámara de Diputados, México. 1982.
- Islas, Victor.
Diseño de Rutas de Transporte.
IPN. México. 1983.
- Islas, Víctor
Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México.
IPN. México. 1990.

Islas Victor.

Situación Actual y Perspectivas del Transporte en México ante el TLC.
IPN. México 1991.

J.M. Thompson.

Teoría Económica del Transporte.
Ed. Alianza. Madrid. 1976.

León y Ponce de León, Arturo.

La Inversión en México.
Ed. UVM. México. 1981.

Messuti Alvarez, Graffi,

Selección de Inversiones.
Ed. Macchi. Argentina. 1992.

Ojeda Mario.

Alcances y Límites de la Política Exterior de México.
Ed. Colegio de México. 1984.

Rabasa Emilio y Caballero Gloria.

Mexicano: ésta es tu Constitución.

LVI Legislatura de la Cámara de Diputados. Texto vigente 1997, con el comentario a cada artículo. Ed. Porrúa, México. 1997.

Wionczek, Miguel S.

El Nacionalismo Mexicano y la Inversión Extranjera.
Ed. Siglo XXI, México. 1977.

Sepúlveda Amor Bernardo, Pellicer de Brody Olga, Meyer Lorenzo.

Las Empresas Transnacionales en México.
Ed. Colegio de México, México. 1974.

Sepúlveda Bernardo y Chumacero Antonio.

La Inversión Extranjera en México.
Ed. FCE. México. 1973.

Velázquez Flores, Rafael.

Introducción al Estudio de la Política Exterior de México.
1a. Edic. Ed. Nuestro Tiempo. México. 1995.

HEMEROGRAFÍA

HEMEROGRAFÍA

Aguirre Rodríguez, Marco A. "A infraestructura carretera, 85% del presupuesto de la SCT". El Financiero, sec. Economía, 19/mar/1995. P. 8.

Calderón, Javier. "Contratos de Coinversión, única salida a la crisis del autotransporte". El Financiero, sec. Comercio Exterior, 22/mayo/1995. P. 25.

Calderón, Javier. "La SCT construirá o reconstruirá este año carreteras ramales, caminos rurales y ocho puentes de Chiapas, con el fin de impulsar el desarrollo de las comunidades rurales e indígenas chiapanecas". El Financiero, sec. Análisis Transporte, 24/mar/1995. P. 25A.

Colín, Marvella. "Crecimiento Heterogéneo en Infraestructura de comunicaciones y transportes". El Financiero, sec. Economía, 23/nov/1994.

Gómez Salgado, Arturo. "Requiere México de 6 mil kilómetros más de autopistas". El Financiero, sec. Negocios, 29/nov/1994. P. 12.

Hernández, Jaime. "Sustituirán a la actual Ley de Vías Generales de Comunicación". El Financiero, sec. Economía, 18/abril/1994. P. 33.

Hernández, Jaime. "Reconoce SCT rezago de 50% en infraestructura de carreteras rurales". El Financiero, sec. Economía, 20/mayo/1994. P. 25

Hernández, Jaime. "Reduce SCT el presupuesto destinado a la red carretera". El Financiero, sec. Economía, 7/feb/1995. P. 32.

Hernández, Jaime. "Reducen el gasto público en comunicaciones y transportes". El Financiero, sec. Negocios, 21/feb/1995. P. 12.

Hernández, Jaime. "Estrepitosa caída de la Inversión Privada en Infraestructura". El Financiero, sec. Negocios, 24/feb/1995. P. 12.

Hernández, Jaime. "Duplico la SCT expectativas para construir caminos de cuota en el sexenio" El Financiero, sec. Negocios, 28/feb/1995. P. 13.

Hernández, Jaime. "Marcha a vuelta de rueda la inversión en infraestructura carretera". El Financiero, sec. Negocios, 15/marzo/1995. P. 12.

Soria M. Victor M. "Economía: Teoría y Práctica: Caracterización de la Crisis de 1976 y 1982 en México" Revista de la Universidad Autónoma Metropolitana. Núm. 1. México. 1983. Pp. 41.

Tristán, Georgina. "Total liberación de la Ley de Inversión Extranjera para infraestructura comercial". El Financiero, sec. Comercio, 3/enero/1995. P. 18.

Tristán, Georgina. "Estudia SCT concesiones para modernizar la infraestructura de transportes" El Financiero, sec. Comercio Exterior, 14/marzo/1995 P. 25.

Tristán Georgina. "A remate la infraestructura en comunicaciones y transportes". El Financiero, sec. Comercio Exterior 20/marzo/1995. P. 26.

"Programa para duplicar la utilización de la infraestructura carretera: SCT". El Financiero, sec. Economía. 25/abril/1994. P. 16.

"Luz Verde a Inversión Privada Mayoritaria en Infraestructura". El Financiero, sec. Negocios. 6/dic/1994. P. 12.

"Aumentan 14.5% las cuotas de la Autopista del Sol". El Financiero, sec. Economía. 19/marzo/1995. P. 8.

"Ajuste a la baja de Tarifas para revitalizar autopistas de cuota". El Financiero, sec. Negocios. 5/sep/1995. P. 20.

"Avances y retos de la Nación: 1o de septiembre de 1997". El Universal, 2/sep/1997. P. 14.

"1998-2000: los retos y los hombres, pesos y contrapesos". El Universal, 9/feb/1998. P. 4.

"Deberán adquirir operadores 10% de terminales licitadas". El Universal, 10/feb/1998. P. 21.

DOCUMENTOS

DOCUMENTOS

Centro de investigación y Docencia Económica. "Economía Mexicana: Análisis y Perspectivas". 1a. Edic. Edit. CIDE, México, 1985.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, agosto-1997. Ed. Sista.

Diario Oficial de la Federación. México, 25/marzo/1996. Tomo DX No. 16.

Diario Oficial de la Federación. México, 7/junio/1997. Tomo DI No. 6.

Presidencia de la República. "Criterios Generales de Política Económica para la iniciativa de Ley de Ingresos y el Proyecto de Egresos de la Federación correspondiente a 1983". México, diciembre, 1982.

SCT. Apertura a la Inversión en el Sistema Ferroviario. FNM, México, 1996.

SCT. La Aviación Mexicana en Cifras 1989-1995. DGAC, México, 1995.

SCT. Oportunidades de Inversión en Infraestructura Básica en México. México, 1997.

SCT. Programa del Cambio Estructural 1992-1994. FNM, México, 1994.

SCT. Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000. México, 1996.

SHCP. Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000. México, 1995.

H Congreso de la Unión. Versión estenográfica de la comparecencia de el C. Secretario Carlos Ruíz Sacristán ante la H. Cámara de Senadores. SES. PUB. ORD. 30/septiembre/1997.